



Istituto Veneto
di Scienze Lettere
ed Arti

MEMORIE
CLASSE DI SCIENZE MORALI, LETTERE ED ARTI

Volume CXXX

Memoria presentata dal socio corrispondente Paolo Preto
nell'adunanza ordinaria del 22 gennaio 2005

ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

GUIDO CANDIANI

I VASCELLI DELLA SERENISSIMA
GUERRA, POLITICA E COSTRUZIONI NAVALI
A VENEZIA IN ETÀ MODERNA, 1650-1720

VENEZIA
2009

ISSN 0393-845 X
ISBN 978-88-95996-20-2

© Copyright Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti - Venezia

30124 Venezia - Campo S. Stefano 2945
Tel. 0412407711 - Telefax 0415210598
ivsla@istitutoveneto.it
www.istitutoveneto.it

Direttore responsabile: LEOPOLDO MAZZAROLLI
autorizzazione del Tribunale di Venezia n. 544 del 3.12.1974

INDICE

<i>Relazione della Commissione giudicatrice</i>	Pag.	IX
Introduzione	»	XI
Abbreviazioni	»	2

Capitolo I

LE NAVI DA GUERRA A VELA VENEZIANE PRIMA DELLA GUERRA DI CANDIA (1450-1644)	»	3

Capitolo II

LA MARINA VELICA DELLA SERENISSIMA NELLA GUERRA DI CANDIA (1645-1666)	»	21
1. <i>Una flotta a noleggio</i>	»	21
2. <i>La prima squadra velica ottomana e la campagna del 1651</i>	»	25
3. <i>Il ritorno delle navi statali</i>	»	32
4. <i>Lazzaro Mocenigo e le navi pubbliche</i>	»	45
5. <i>Sviluppo interrotto</i>	»	55

Capitolo III

LA RIPRESA DELLA COSTRUZIONE DI NAVI DA GUERRA A VELA (1667-1674)	»	65
1. <i>Giove Fulminante e Costanza Guerriera</i>	»	65
2. <i>Le navi pubbliche nell'ultima fase della guerra di Candia</i>	»	80
3. <i>La riorganizzazione della flotta e la regolazione del 1670-72</i>	»	85

4.	<i>La lotta anticorsara e le tensioni con la Francia . .</i>	Pag.	94
5.	<i>Le «fregate»</i>	»	99

Capitolo IV

LA NASCITA DI UNA FLOTTA DA BATTAGLIA NAZIONALE			
	(1675-1683)	»	115
1.	<i>Una nuova politica navale</i>	»	116
2.	<i>Il «deposito» delle navi e l'espansione del 1679</i>	»	122
3.	<i>Nemici per le navi pubbliche</i>	»	129
4.	<i>Il problema delle artiglierie</i>	»	136
5.	<i>La «tariffa» per il vitto.</i>	»	143
6.	<i>La breve stagione dei convogli</i>	»	154

Capitolo V

LA FASE INIZIALE DELLA PRIMA GUERRA DI MOREA			
	(1684-85)	»	165
1.	<i>Politica navale e scelta interventista</i>	»	165
2.	<i>Le nuove navi pubbliche</i>	»	169
3.	<i>L'offensiva in Egeo</i>	»	176
4.	<i>Seconda campagna deludente</i>	»	188
5.	<i>L'allargamento del Rio dell'Arsenale e i dibattiti sul modello e la gestione delle navi pubbliche</i>	»	196

Capitolo VI

L'ARMATA GROSSA NELLA STAGIONE DEI GRANDI SUC- CESSI MOROSINIANI (1686-89)			
		»	207
1.	<i>Prime battaglie</i>	»	207
2.	<i>Ridimensionamento</i>	»	219
3.	<i>Le concie a Curzola</i>	»	225
4.	<i>Il completamento del programma del 1675-1679 . . .</i>	»	228
5.	<i>L'attacco a Negroponte</i>	»	231

6.	<i>La fine del primo generalato di Morosini e il blocco di Malvasia</i>	Pag.	236

Capitolo VII

	ESITAZIONI OPERATIVE E COSTRUTTIVE (1689-1693)	»	243
1.	<i>La caduta di Malvasia e la battaglia di Mitilene</i>	»	243
2.	<i>Il ritorno alle offensive congiunte Armata grossa/sottile e l'attacco a Creta</i>	»	252
3.	<i>Il secondo generalato di Francesco Morosini</i>	»	258
4.	<i>Le navi pubbliche da trasporto</i>	»	262
5.	<i>La ripresa della costruzione di navi da guerra e il trattato di architettura navale di Stefano Conti</i>	»	266
6.	<i>Alternative costruttive</i>	»	278
7.	<i>Aspetti organizzativi e di standardizzazione</i>	»	284

Capitolo VIII

L'IMPRESA DI CHIO E LA SVOLTA DELLA GUERRA
(1694-95)

		»	291
1.	<i>L'attacco a Chio</i>	»	291
2.	<i>Le due battaglie di Spalmadori e la perdita di Chio . .</i>	»	299
3.	<i>La controffensiva ottomana</i>	»	307
4.	<i>Uno scontro politico</i>	»	315
5.	<i>Il nuovo sforzo cantieristico</i>	»	319
6.	<i>Tentativi di riorganizzazione.</i>	»	332

Capitolo IX

GUERRA DI SQUADRA (1696-98)

		»	343
1.	<i>Alla ricerca di una decisione</i>	»	343
2.	<i>Segnali di crisi</i>	»	357
3.	<i>Le operazioni del 1697</i>	»	363
4.	<i>Un inglese a Venezia</i>	»	381

5.	<i>La conclusione della prima guerra di Morea</i>	Pag.	392
6.	<i>La protezione al traffico e la squadra del Golfo</i>	»	405

Capitolo X

L'ARMATA GROSSA TRA LE DUE GUERRE DI MOREA

(1699-1714) » 415

1.	<i>Riduzione e conservazione</i>	»	415
2.	<i>Riforme mancate</i>	»	422
3.	<i>Minacce al potere navale veneziano 1: la guerra di corsa e le tensioni con la Porta (1699-1714)</i>	»	437
4.	<i>Minacce al potere navale veneziano 2: la questione Adriatica (1701-1706)</i>	»	446
5.	<i>Fabio Bonvicini e la Corona</i>	»	454
6.	<i>Il nuovo modello di armo</i>	»	463
7.	<i>Costantino Loredan e le navi di primo rango</i>	»	473

Capitolo XI

L'ARMATA GROSSA NELLA SECONDA GUERRA DI MOREA

(1714-1718) » 477

1.	<i>Continuità della politica navale ottomana</i>	»	477
2.	<i>Allestimenti veneziani, marinai ponentini</i>	»	485
3.	<i>La perdita della Morea</i>	»	496
4.	<i>L'incerta risposta cantieristica</i>	»	505
5.	<i>La difesa di Corfù</i>	»	511
6.	<i>Il fallimento del nuovo armo e della leva marittima</i>	»	524
7.	<i>L'ultima offensiva navale veneziana</i>	»	533
8.	<i>Compromessi costruttivi</i>	»	554
9.	<i>L'ultima campagna veneto-turca</i>	»	560

Note conclusive	»	575
Appendice I	»	584
Appendice II	»	592
Bibliografia	»	593
Immagini	»	611
Indice dei nomi	»	617

Relazione della Commissione giudicatrice sulla Memoria presentata da GUIDO CANDIANI, I vascelli della Serenissima: guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720, approvata nell'adunanza ordinaria del 24 marzo 2007.

La ricerca segue l'introduzione e lo sviluppo nella marina della Repubblica di Venezia delle navi da guerra a vela statali nell'arco di tempo dalla guerra di Candia (1645-1669) alla seconda guerra di Morea; il passaggio dalle tradizionali unità a remi, galee e galeazze, ai vascelli a vela, frutto di profondi cambiamenti tecnici, operativi e di mentalità, riflette un più generale, rinnovato indirizzo di 'riarmo' e presenza militare marittima veneziana sul mare Adriatico e in Oriente. Durante la guerra di Candia ai mercantili armati noleggiati si affiancano navi da guerra statali, definite navi pubbliche, all'inizio per lo più unità catturate ai turchi; a partire dal 1675 l'Arsenale riorganizza le proprie strutture tecnico-produttive e imposta un numero sempre crescente di unità veliche, che finiranno per sopravanzare quelle tradizionali, galee e galeazze. Il banco di prova della rinnovata flotta veneziana è in occasione delle due guerre di Morea (1684-99 e 1714-18); la memoria ricostruisce minuziosamente le campagne navali dell'Armata grossa, con particolare attenzione alle brillanti operazioni del Capitano Generale Francesco Morosini, che sfociano nella conquista del regno di Morea, ultima vittoriosa campagna militare della Serenissima; la stessa Armata grossa risulta decisiva nella seconda guerra di Morea, pur sfortunata per Venezia, perché in definitiva contiene l'offensiva turca e preserva il controllo degli spazi marittimi adriatici.

In un periodo in cui si vanno affermando le prime autentiche marine nazionali, incentrate su squadre da battaglia di vascelli di linea, la Repubblica di Venezia mostra di sapersi inserire con efficacia in un processo di evoluzione della tecnologia e strategia navale che molti, in ossequio ai consolidati

clichés della ‘irreversibile decadenza’, ritenevano ormai patrimonio solo delle nuove grandi marinerie in ascesa (Inghilterra, Francia, Olanda).

La commissione ritiene che questa ricerca, fondata su un’ampia ricognizione della ricca documentazione archivistica esistente, possa essere accolta tra le Memorie dell’Istituto.

Venezia, 24 marzo 2007

La Commissione giudicatrice

Federico Seneca

Giuseppe Gullino

Paolo Preto

INTRODUZIONE

L'idea di uno studio sulle navi da guerra veneziane in età moderna è nata dalla constatazione del fatto che, per quanto generalmente si concordi sull'importanza del ruolo marittimo della Repubblica di San Marco anche durante gli ultimi secoli della sua esistenza, le opere relative alla marina della Serenissima sono poche e lontane nel tempo¹. Venezia rimane sicuramente una potenza navale, talvolta ancora una 'grande' potenza, ma le dimensioni e la portata di questa condizione sono indefinibili e raramente si confrontano con la realtà della scena internazionale. Avanzato già una quarantina d'anni fa da Alberto Tenenti², l'invito a un approfondimento in tal senso non ha ricevuto dopo di allora nessun effettivo seguito.

Il disinteresse per le vicende navali veneziane si inserisce in un quadro di più generale svalutazione della realtà marittima italiana. Tale scarsa considerazione deriva dalla diffusa convinzione che, in seguito alle grandi scoperte geografiche, la Penisola sia rimasta tagliata fuori dai grandi sviluppi che videro protagonista l'area atlantica. La continuità dell'esperienza delle Repubbliche marinare viene ignorata o sminuita sotto il profilo più propriamente navale: ancora recentemente, è stato scritto che quelle Repubbliche, legate esclusivamente ai traffici e agli insediamenti commerciali, non ebbero mai una politica e una strategia di dominio sul

¹ L'ultimo lavoro scientifico specificatamente dedicato alla marina militare veneziana in epoca moderna, l'importante ricerca di Alberto Tenenti su Cristoforo da Canal, è dei primi anni sessanta del secolo scorso; l'unica opera complessiva sulla flotta veneziana negli ultimi secoli di vita della Repubblica risale alla metà degli anni trenta del Novecento. A. TENENTI, *Cristoforo da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris 1962; M. NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Venezia 1985 [Roma 1935].

² TENENTI, *Cristoforo da Canal*, p. XI. Analoghe considerazioni anche in R.C. ANDERSON, *Naval Wars in the Levant. 1559-1853*, Liverpool 1952, p. VIII.

mare, quel *Command of the Sea* che sarebbe stato invece praticato da ogni 'vera' potenza marittima³. Fermo restando che il concetto di strategia, quale lo si intende oggi, nasce solo nella seconda metà dell'Ottocento⁴, in queste pagine si cercherà di offrire una prospettiva diversa, evidenziando come almeno Venezia abbia favorito una politica di dominio marittimo analoga a quella delle altre potenze navali dell'epoca. Grazie ad essa la Serenissima sviluppò, nella seconda metà del XVII secolo, una squadra da battaglia di navi di linea sulla falsariga delle esperienze inglesi, olandesi e francesi, con l'obiettivo di un ritorno alla supremazia navale nelle acque del Mediterraneo orientale.

Il periodo preso in esame va dalla guerra di Candia (1645-69) fino alla seconda guerra di Morea (1714-18). In questi settant'anni la flotta della Serenissima passò da una struttura basata sulle tradizionali unità a remi – galee e galeazze – a una incentrata sulle navi da guerra a vela; al contempo la sua tattica si trasformò da quella, antica, delle grandi mischie tra formazioni frontalmente contrapposte, nelle quali predominavano i duelli tra singole unità e gli abbordaggi, agli scontri tra linee di fila parallele, nei quali le capacità di comando e controllo erano più importanti dell'iniziativa individuale e del coraggio personale. Si trattò di profondi cambiamenti tecnologici, operativi e anche di mentalità, legati a una rinnovata politica aggressiva della Repubblica dopo il lungo periodo di ripiegamento cinquecentesco e le poco fortunate esperienze del primo Seicento. In questa prospettiva la guerra di Candia, pur conclusasi con la perdita di Creta, rappresentò comunque una svolta, in quanto la Serenissima giunse a una chiara percezione della propria superiorità navale sugli ottomani, superiorità che molti a Venezia erano decisi a non lasciare infruttuosa. In seguito alla grave disfatta turca davanti alle mura di Vienna nel 1683, la Serenissima ritenne giunto il momento di trarre profitto dai nuovi mezzi navali di cui nel frattempo si era dotata.

Si è scelto di seguire un ordine essenzialmente cronologico, optando, di conseguenza, per uno svolgimento di tipo narrativo⁵. Il fine è stato

³ G. GIORGERINI, *La guerra italiana sul mare*, Milano 2001, p. 35.

⁴ Cfr. J.B. HATTENDORF, *Great ships and grand strategy: England, 1400-1700*, in *L'invention du vaisseau de ligne, 1450-1700*, ed. M. ACERRA, Paris 1997, pp. 167-168.

⁵ Sulla consequenzialità di questa scelta, cfr. L. STONE, *Il ritorno al racconto. Riflessioni su una nuova vecchia storia*, in Id., *Viaggio nella storia*, Laterza, Roma-Bari 1987 [London 1981], p. 81.

quello di combinare in un unico quadro di riferimento aspetti diversi: architettura e costruzioni navali, amministrazione della flotta e operazioni militari⁶. In particolare si è cercato di analizzare i vari passaggi, mettendo costantemente in relazione un piano più teorico, fatto di scelte politiche e di istanze amministrative e costruttive, con quello pratico della loro concreta realizzazione e del loro impiego operativo, nella convinzione che la flotta veneziana non sopravvivesse inerte sulle vestigia del suo glorioso passato, ma perseguisse invece il concreto fine di mantenere, e possibilmente estendere, le acque sotto la sfera d'influenza della Repubblica. Ciò spiega la scelta sia di dedicare ampio spazio alle campagne di guerra, per il loro valore come cartina di tornasole delle scelte di politica navale, sia di limitare l'analisi al 1718, anno che segnò la fine, non solo dell'ultimo conflitto tra Venezia e Impero Ottomano, ma anche dell'ultima guerra importante che vide coinvolta la Serenissima e la sua marina. Va subito detto che il limite temporale scelto non è il risultato di un giudizio di merito sulla decadenza o marginalizzazione della marina veneziana dopo quella data: strutture e organizzazione continuarono a mantenersi anche nei decenni successivi, dando prova di un vitalità non indifferente perlomeno sotto il profilo tecnico-costruttivo⁷. Non ci fu più tuttavia l'occasione di un impegno bellico che mettesse sotto pressione la flotta e ne evidenziasse rapidamente pregi e difetti, in quanto le campagne degli anni settanta e ottanta del Settecento contro Tunisi si dimostrarono troppo limitate. In ogni caso le fonti d'archivio settecentesche sono ancora in gran parte inesplorate ed è possibile che in futuro possano riservare delle sorprese anche in un periodo in cui si suole ritenere Venezia in una fase storica di mera decadenza.

Protagoniste di questa ricerca sono le navi. Nell'uso comune della lingua italiana la parola ha un significato generico, che spazia dalle imbar-

⁶ Cfr. J.H. ELLIOTT, *Il miraggio dell'impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo alla decadenza*, 1, Roma 1991 [New Haven (Conn.)- London 1986], p. 7.

⁷ Un aspetto che recenti ricerche stanno facendo emergere. Cfr. A. SECCO, *Relazioni veneto-ottomane e politica delle costruzioni navali nell'Arsenale di Venezia dalla Pace di Passarowitz a quella di Aquisgrana (1718-1749)*, «Navis», 3 (2006), pp. 89-112.

cazioni da diporto fino alle grandi navi da crociera o alle maggiori tra le unità militari. Nelle pagine seguenti invece con nave s'intenderà qualcosa di specifico, legato al significato antico della parola, che designava grandi unità a vela (le *navi rotonde*), ben distinte dalle unità lunghe a remi quali le galee⁸. La nave sarà intesa esclusivamente come nave da guerra a vela, un mezzo che verso la metà del Seicento aveva quasi raggiunto la sua completa maturità e assunto caratteristiche ben definite, che troveranno di lì a breve compendio nel *vascello* (sebbene messo in evidenza dal titolo, quest'ultimo termine va peraltro usato con una certa prudenza almeno fino alla fine del XVII secolo, senza dimenticare inoltre che nelle fonti veneziane lo specifico termine vascello indicava un tipo di grande nave mercantile). Quando si parlerà di navi ci si riferirà sempre alle unità da guerra a vela, escludendo qualsiasi riferimento a quelle a remi, che verranno esplicitamente indicate come tali per evitare qualsiasi confusione. Sintetizzando, a metà del XVII secolo una nave da guerra a vela era uno scafo di legno con una serie di ponti continui sovrapposti (fino a un massimo di tre) e armati di cannoni lungo i loro fianchi, sospinto da dieci vele principali distribuite su quattro alberi⁹. Nel caso veneziano si può essere anche più circostanziati, perché praticamente tutte le navi da guerra costruite in Arsenale tra il 1667 e il 1718 furono dei due-ponti, ebbero cioè due ponti completi e sovrapposti armati di cannoni: il ponte inferiore o primo ponte, che si definiva *corridoio*, e quello superiore o secondo ponte, chiamato *coperta*.

Altri tre termini vanno preliminarmente chiariti, quelli di *Armata*, *Armata sottile* e *Armata grossa*. Per *Armata* s'intendeva sia il complesso delle unità navali che costituivano la flotta, sia le truppe veneziane in Levante, imbarcate per integrare gli equipaggi o per compiere operazioni anfibiae, o lasciate a terra per guarnire i presidi controllati dalla Serenissima. L'appartenere o meno all'*Armata* era dovuto non tanto ad aspetti operativi quanto finanziari: si faceva parte di essa se si era pagati dalla

⁸ Cfr. S. BATTAGLIA, *Grande Dizionario della Lingua Italiana*, 11, Torino 1981, pp. 254-256.

⁹ Da prua a poppa gli alberi erano bompreso, trinchetto, maestra e mezzana: bompreso e mezzana portavano due vele ciascuno, trinchetto e maestra tre. Tutte le vele erano 'quadre' (in realtà trapezoidali), eccetto la vela inferiore della mezzana, che era 'latina' (grosso modo triangolare).

*Cassa d'Armata*¹⁰, gestita sotto la direzione del *Provveditore Generale da Mar* in tempo di pace, del *Capitano Generale da Mar* in quello di guerra. Sotto questo profilo poteva accadere che determinate unità navali, pagate da altre casse o direttamente da Venezia, non appartenessero all'Armata, mentre i soldati dei presidi terrestri del Levante ne facessero parte.

Nella sua componente più propriamente navale, l'Armata si divideva in due formazioni, l'*Armata sottile* e l'*Armata grossa*. All'Armata sottile, la più antica e che meglio rappresentava la tradizione marittima mediterranea della Serenissima, appartenevano le unità a remi, definite appunto sottili per le forme allungate dei loro scafi; all'Armata grossa, una creazione essenzialmente seicentesca d'ispirazione nordica, appartenevano invece le unità a vela, tonde e 'panciute', e dotate inoltre di murate molto più alte delle unità a remi. Le due componenti avevano una distinta struttura di comando, con cariche specifiche e autonome, anche se entrambe dipendevano dal comandante in capo della flotta (solitamente il Capitano Generale da Mar o il Provveditore Generale da Mar) ed erano entrambe dirette esclusivamente da membri del patriziato veneziano, che ricoprivano indifferentemente ruoli nell'una o nell'altra. Il libro si sofferma essenzialmente sull'Armata grossa e solo in funzione di essa è stata talvolta considerata l'attività e l'organizzazione dell'Armata sottile. Con questa prospettiva si è cercato di focalizzare l'interesse sulla componente tecnicamente (anche se, come vedremo, non organizzativamente) più innovativa della marina della Serenissima, tenendo sempre ben presente, dove possibile, l'analisi comparativa con le altre potenze marittime europee.

¹⁰ Su questo aspetto ha richiamato la mia attenzione Alberto Secco, che ringrazio.

GUIDO CANDIANI

I VASCELLI DELLA SERENISSIMA
GUERRA, POLITICA E COSTRUZIONI NAVALI
A VENEZIA IN ETÀ MODERNA, 1650-1720

a Gaetano Cozzi

a Ilaria ed Eleonora Eva

ABBREVIAZIONI

AE, Archives du Ministère des Affaires
Etrangères, Paris
AN, Archives Nationales, Paris
AST, Archivio di Stato, Torino
ASVe, Archivio di Stato, Venezia
BMC, Biblioteca del Museo Correr, Venezia
BML, British Museum Library, London
BNM, Biblioteca Nazionale Marciana, Ve-
nezia
BQV, Biblioteca Querini, Venezia
BUP, Biblioteca Universitaria, Padova
ADB, *Allgemeines Deutsche Biographie*
AKL, *Allgemeines Künstlerlexikon*
CDNB, *Concise Dictionary of National Bi-
ography*
DBF, *Dictionnaire de Biographie Française*
DBI, *Dizionario Biografico degli Italiani*
EI, *Encyclopaedia of Islam*
ODNB, *Oxford Dictionary of National Bi-
ography*
PTM, *Provveditori da Terra e da Mar*

BARBARO = ASVe, *Miscellanea Codici*, Serie
I, *Storia Veneta*, 17-23 (=I-VII), M.
BARBARO, *Arbori de' patritii veneti*
Diario Garzoni = BQV, ms. cl. IV, cod. 168
(424), *Diario del Senato tenuto da Pietro*
Garzoni
Motioni marittime = BNM, ms. It, Cl. VII,
384 (10048), *Motioni marittime della*
flotta veneta e squadre ausiliarie

all./all.ti, allegato/allegati
b., busta
col./col.ne., colonna/colonne
dis., disegno
disp./disp.ci, dispaccio/dispacci
lett., lettera
n./nn., numero/numeri
op., opuscolo
reg., registro
rel., relazione
s., serie
s.d., senza data
s.n., senza numero
scr., scrittura
sgg., seguenti

MISURE

Lunghezza

Passo = 5 piedi = mt 1,738674
Piede = 12 once o 16 dita = mt 0,347735
Oncia = cm 2,8978
Dito = cm 2,173
Braccio = mt 0,683396
Pic ottomano = mt 0,685794
Piede inglese = mt 0,3048
Piede francese = mt 0,324839
Miglio nautico internazionale = km 1,853
(1 nodo = 1 miglio all'ora)

Peso

Miliara = 1.000 libbre grosse = kg
476,99872
Libbra grossa = kg 0,476999
Libbra sottile = kg 0,301230
Barile = 110 libbre sottili = kg 33,14
Cantaro ottomano = 44 okka = kg 56,37
Okka ottomana = kg 1,281036
Libbra inglese = kg 0,453593
Libbra francese = kg 0,489506
Libbra olandese = kg 0,494090

Monete di conto

Ducato = 6 lire e 4 soldi
Lira = 20 soldi

Le misure sono veneziane, se non specifi-
cato altrimenti.

I nomi propri dei patrizi veneziani e dei ca-
pitani di nave sono stati italianizzati, men-
tre quelli del restante personale sono stati
lasciati nella forma documentaria. Anche
i nomi geografici, ove possibile, sono stati
italianizzati.

CAPITOLO I

LE NAVI DA GUERRA A VELA VENEZIANE PRIMA DELLA GUERRA DI CANDIA (1450-1644)

Nella sua lunga storia, la marina veneziana aveva spesso allineato navi da guerra a vela, ma la presenza di questo tipo di unità aveva sempre avuto un che di sporadico e provvisorio. La flotta della Serenissima aveva infatti continuato a basarsi sulla *galea sottile*, la tipica unità da guerra del Mediterraneo sin dai tempi antichi. Nel corso del Medioevo, la galea aveva registrato una progressiva evoluzione tecnica, che l'aveva portata a raggiungere, alla metà del XVI secolo, una forma pressoché definitiva¹. A Venezia una maturazione analoga era avvenuta anche sul piano organizzativo, portando alla costituzione di una squadra permanente di galee, che aveva preso, come detto, il nome di Armata sottile. Riorganizzata e accresciuta in più occasioni a partire dagli inizi del Quattrocento, nella seconda metà del Cinquecento l'Armata sottile contava in tempo di pace su di una forza di una trentina di unità², che in caso di guerra potevano aumentare a più di cento grazie alla mobilitazione delle riserve conservate nell'Arsenale di Venezia, come accadde ad esempio durante le campagne del 1570-72 che culminarono nella battaglia di Lepanto³.

¹ Per l'evoluzione medievale della galea, cfr. J.H. PRYOR, *From Dromōn to Galea: Mediterranean bireme galleys AD 500-1300*, in *The Age of Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times*, ed. by R. GARDINER - J. MORRISON, London 1995, pp. 101-116. L'ultimo sviluppo importante della galea fu, intorno alla metà del Cinquecento, la sua trasformazione da trireme, con tre remi per banco ma un solo uomo per remo, a monoremo, con l'unico remo per banco azionato da tre-sette uomini. Cfr. M. BONDIOLI - R. BURLET - A. ZYSBERG, *Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Gallies*, in *The Age of Galley*, pp. 172-205. Dopo questo passaggio, la tipica galea veneziana ebbe ventiquattro remi per lato e quattro uomini per remo. Cfr. L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano 2003, pp. 13-15.

² Cfr. TENENTI, *Cristoforo da Canal*, pp. 121-122, 158-159.

³ Nel 1570 la Serenissima allineò centoquaranta galee, scese, dopo un'epidemia che colpì gli equipaggi, a centodieci al momento della battaglia di Lepanto, l'anno successivo. LANE, *Storia di Venezia*, p. 428.

In occasione di eventi bellici, la massa delle galee sottili era affiancata da alcune *galee grosse*, o *di mercato*, un tipo di unità sviluppatasi a partire dagli inizi del Trecento per le necessità delle rotte mercantili organizzate dallo stato, le cosiddette *mude*⁴. Pur essendo più alte di bordo, più larghe e meglio armate, le galee grosse erano tuttavia meno manovrabili di quelle sottili⁵: particolarmente utili e vantaggiose durante le fasi difensive di un combattimento, non lo erano altrettanto se si desiderava prendere l'iniziativa. Questi pregi e difetti vennero acuiti dall'introduzione, a partire dal 1570, delle galeazze, una versione esclusivamente militare delle galee grosse, che rappresentò l'estrema evoluzione delle unità a remi prima dell'affermarsi di quelle a vela⁶. Fu nella galea prima, e nella galeazza poi, che i veneziani videro l'essenza della loro potenza navale e fu dunque all'Armata sottile che l'Arsenale dedicò le sue cure maggiori.

Paragonata a quella delle unità a remi, la storia medievale e rinascimentale delle navi da guerra a vela veneziane appare molto meno lineare. Dopo due giganti dell'epoca quali la *Totusmundus* del XII secolo o la *Roccaforte* del XIII secolo⁷, si ricorda la costruzione nel 1422-25 di una grande unità a vela per uso militare, salutata allora come la nave più grande mai costruita in città con le sue 1.200 botti⁸. Frederic Lane la definisce *cocca*, un tipo di bastimento di origine

⁴ Sulle *mude* la storiografia è molto ricca: per un inquadramento generale, cfr. LANE, *Storia di Venezia*, pp. 388-408; B. DOUMERC, *Le galere di mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, *Il Mare*, a cura di A. TENENTI - U. TUCCI, Roma 1991, pp. 357-395.

⁵ Sulle galee grosse, cfr. U. ALERTZ, *The Naval Architecture and Oar System of Medieval and Later Galleys*, in *The Age of Galley*, pp. 142-162.

⁶ Mancano lavori specifici sulle galeazze veneziane. Qualche notizia in A. GAVAZZO, *Delle galeazze venete e del riordinamento della marina da guerra genovese nel secolo XVII*, Genova 1882. Circa le artiglierie delle galeazze impiegate a Lepanto, cfr. W. PANCIERA, *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano 2005, pp. 23-25, 219-223. In realtà, le galeazze vennero inizialmente considerate come unità *grosse*, ma dopo i primi decenni del Seicento furono accorpate a tutti gli effetti all'Armata sottile.

⁷ Cfr. F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1991 [Baltimore 1973], pp. 56-57; E. CONCINA, *Navis. L'umanesimo sul mare (1470-1740)*, Torino 1990, p. 46. Sulla *Totusmundus* e sul suo impiego nell'assedio di Ancona del 1173, cfr. G. RAVEGNANI, *Tra due imperi. L'affermazione politica nel XII secolo*, in *Storia di Venezia*, II, *L'età del comune*, a cura di G. CRACCO - G. ORTALLI, Roma 1995, pp. 54 e n. 42, 57. Sulla *Roccaforte*, cfr. L.G. CARR LAUGHTON, *The Rocafortis of Venice, 1268*, «Mariner's Mirror», 42 (1956), pp. 267-278; sul suo riuscito impiego in battaglia, cfr. J.E. DOTSON, *Fleet Operations in the First Genovese-Venetian War, 1264-1266*, «Viator», 30 (1999), pp. 174-175.

⁸ La sua chiglia era lunga 78 piedi veneti, circa 27 metri. LANE, *Storia di Venezia*, p. 147. Sulla botte, misura di volume che i veneziani trasformarono anche in misura di peso,

nordica a poppa tonda e a un solo albero, ma forse si trattava di una *caracca*, all'epoca la tipica nave a vela del Mediterraneo, con due-tre alberi, poppa quadrata e torreggianti castelli a prua e a poppa. Nei decenni successivi le caracche conobbero un progressivo aumento dimensionale in tutto il Mediterraneo e a metà secolo un maestro di nome Zanino ne costruì per la Serenissima una da 2.000-2.500 botti⁹. Tutte queste iniziative rimasero comunque saltuarie, anche perché, in caso di conflitto, la Repubblica poteva impiegare con facilità le numerose unità private della sua importante flotta mercantile.

Una svolta importante arrivò con la prima guerra veneto-turca (1463-1479). I notevoli successi navali registrati dagli ottomani, agevolati dall'impiego sulle loro unità di grandi artiglierie, misero in evidenza l'assenza di mezzi analoghi in campo veneziano. Nel 1486 il Senato avviò una politica di sovvenzioni ai privati per la costruzione di navi superiori alle mille botti e nel contempo ordinò qualche grande nave da allestire in Arsenal. Durante il decennio successivo Leonardo Bressan, *proto dei Marangoni*¹⁰ dal 1498 al 1540, si specializzò nella costruzione di barze, grandi navi simili alle caracche ma teoricamente più veloci¹¹. Con le barze, la prima delle quali entrò in servizio nel 1492, Venezia seguiva un orientamento comune alle altre potenze marittime europee e indirizzato alla costruzione di grandi navi da guerra armate di cannoni pesanti, in grado non solo di colpire gli equipaggi, come facevano le bocche da fuoco impiegate fino ad allora, ma anche di danneggiare seriamente scafo e attrezzature¹². Veneziani e ottomani furono all'avanguardia nell'impiego di grandi navi dotate di poderose artiglierie: alla battaglia di Zonchio (oggi Navarino) del 1499, la Serenissima allineò quattro barze (una da 2.500 e tre da 2.000 botti), alle quali i turchi contrapposero una grandissima nave da 3.000 botti e una da 2.000 botti. Due delle barze guidarono l'attacco gettandosi contro il mastodonte

cfr. ID., *I tonnellaggi nel medioevo e in epoca moderna*, in ID., *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 131-136; U. TUCCI, *Un problema di metrologia navale: la botte veneziana*, «Studi Veneziani», 9 (1967), pp. 201-246. Lane attribuisce alla botte un valore di 0,6 tonnellate, Tucci di 0,8.

⁹ F.C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1962, p. 265.

¹⁰ Il proto dei Marangoni (carpentieri) sovrintendeva a tutte le costruzioni navali dell'Arsenale.

¹¹ U. TUCCI, *Bressan*, in *DBI*, XIV, Roma 1972, pp. 192-193; G. BELLAVITIS, *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*, Venezia 1983, pp. 76, 97.

¹² Cfr. J. GLETE, *Warfare at Sea. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London-New York 2000, p. 138.

ottomano, ma dopo quattro ore di lotta quest'ultimo saltò in aria e le tre unità bruciarono insieme¹³.

Nella battaglia fecero impressione soprattutto i grandi cannoni turchi, il cui tiro affondò una terza nave veneziana, uno dei primi casi del genere registrato¹⁴; nel complesso tuttavia, i due contendenti rimasero insoddisfatti dall'impiego delle grandi navi, le uniche in grado d'imbarcare cannoni pesanti, dimostratesi scarsamente manovrabili e molto difficili da coordinare con le navi più piccole e con le galee¹⁵. I limiti manifestati dalle navi spinsero non solo i veneziani e gli ottomani, ma anche le altre potenze mediterranee, a raffreddare l'interesse verso le unità a vela e a puntare di nuovo su quelle a remi, in grado d'impiegare con maggior profitto le artiglierie pesanti. Le galee godettero così, per buona parte del XVI secolo, di una seconda giovinezza, tanto da trovare spazio anche nei mari dell'Europa settentrionale¹⁶.

Mentre le unità a remi si riappropriavano del ruolo di protagoniste della grande guerra, quelle a vela trovarono impiego nella lotta ai corsari, un problema aggravatosi in tutto il Mediterraneo a partire dal secondo decennio del Cinquecento¹⁷. Per contrastare il fenomeno, nel 1527 la Serenissima ordinò due barze e un galeone, tutti da 800 botti¹⁸. La costruzione di una delle barze

¹³ Sulla battaglia, combattuta il 12 agosto, cfr. M. SANUDO, *I Diari*, II, col.ne 568-70, 1244, 1290-1292; F.C. LANE, *Le operazioni navali e l'organizzazione della flotta, 1499-1502*, in Id., *Le navi di Venezia*, pp. 260-262. Navarino fu teatro nel 1827 di un'altra importante battaglia navale, nel corso della quale una squadra anglo-franco-russa ne distrusse una turca.

¹⁴ Alcuni dei pezzi turchi erano in grado di sparare palle di pietra del peso di 180 libbre (86 Kg). SANUDO, *Diari*, II, col. 1258; LANE, *Le operazioni navali*, pp. 261, 264.

¹⁵ Nella campagna successiva a quella della battaglia di Zonchio, il nuovo comandante veneziano lamentò espressamente la lentezza delle barze. LANE, *Le operazioni navali*, p. 280. Sull'importanza della battaglia di Zonchio per la storia navale, cfr. GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 93-95.

¹⁶ Per lo stretto rapporto tra galee e cannoni pesanti, cfr. J.F. GUILMARTIN JR., *Gunpowder and Gallies. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London-New York 1974, pp. 156-175, 295-303; GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 27-28. Per le squadre di galee impiegate da Spagna, Francia, Inghilterra, Scozia e Danimarca nei mari dell'Europa del nord, cfr. N.A.M. RODGER, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain 660-1649*, London 1997, pp. 166-167, 170-172, 183-187, 208-212, 289-293; GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 139-143.

¹⁷ P. PADFIELD, *Tide of Empires. Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West, I, 1481-1654*, London - Henley-on-Thames (Oxfordshire) 1979, pp. 77-79; GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 98-100.

¹⁸ Il Senato era allarmato dall'arrivo in Levante di un corsaro francese con un galeone e due «barze». ASVe, *Senato Mar*, reg. 20, 8.1.1527, c. 205v; 25.1.1527, cc. 208v-209r.

fu affidata ancora a Leonardo Bressan, mentre un altro Bressan, Matteo, ricevette l'incarico di costruire il galeone, il cui modello, presentato al Senato, era stato particolarmente apprezzato¹⁹. L'opposizione di chi avrebbe preferito concentrarsi sulla costruzione di unità a remi fece sì che insieme al galeone, definito *grande*, venisse varata una sola barza²⁰: immesse in servizio nel 1530-1531²¹, alla fine del 1533 entrambe le unità erano già in disarmo²², confermando così l'incerta esistenza delle navi da guerra a vela nella flotta veneziana. Rientrate in squadra in occasione della terza guerra contro l'Impero ottomano (1537-40), incontrarono un momento di gloria alla battaglia di Prevesa (27.9.1538): se a Zonchio le navi avevano guidato l'attacco veneziano, a Prevesa *Galeone grande* e barza furono posti ancora davanti allo schieramento degli alleati veneto-spagnoli, ma in funzione essenzialmente difensiva, affinché le loro artiglierie rompesero la coesione dell'armata ottomana mentre questa avanzava, un compito analogo a quello che sarà attribuito alle galeazze una trentina d'anni dopo a Lepanto. Le cose non andarono però secondo le previsioni e nella confusa ritirata che seguì lo scontro barza e galeone, rimasti attardati, dovettero destreggiarsi da soli contro numerose galee ottomane. La loro difesa rappresentò sicuramente un successo tattico, ma altre due navi veneziane e due spagnole furono meno fortunate e vennero affondate con pesanti perdite umane²³.

L'esperienza del 1538 confermava quella del 1499: le navi da guerra a vela rimanevano troppo lente e troppo poco agili per un'efficace collaborazione con le galee, mentre la capacità di agire autonomamente restava assai circoscritta in un mare dai venti mutevoli come il Mediterraneo. Tra le conseguenze della

¹⁹ Matteo Bressan era *Proto degli Alberi*, con il compito di dirigere le maestranze dell'Arsenale addette alla costruzione delle alberature. SANUDO, *Diari*, XL, col. 672; TUCCI, *Bressan*, pp. 192-193.

²⁰ La barza fu varata nel 1529, il galeone l'anno successivo (Matteo Bressan era già morto nel 1528). ASVe, *Senato Mar*, reg. 21, 30.10.1529, cc. 180r-v; reg. 22, 31.12.1530, c. 57r; SANUDO, *Diari*, XLVII, col. 227. Per fare uscire le due unità furono abbattuti circa 80 piedi (27 metri) di muro nella cinta nord-orientale dell'Arsenale, presso la torretta di San Pietro. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 553, 10.12.1666, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 7.12.1666; cfr. anche la pianta disegnata nel 1846 da Giovanni Casoni in Bellavitis, *L'Arsenale di Venezia*, pp. 200-201.

²¹ La barza aveva un equipaggio di 302 uomini, il galeone di 365. ASVe, *Senato Mar*, reg. 21, 4.1.1530, cc. 187r-v; reg. 22, 22.5.1531, cc. 77v-78v.

²² Pare che poco dopo la barza sia stata riutilizzata commercialmente sulle rotte per il Nord Africa. ASVe, *Senato Mar*, reg. 22, 21.3.1533, c. 178r; 30.10.1533, cc. 219v-220r.

²³ P. PARUTA, *Istorie Veneziane*, in *Degl'istorici delle cose veneziane*, IV, Venezia 1718, p. 64; GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, pp. 42-56.

scarsa manovrabilità del *Galeone grande* c'era quella di limitare l'impiego dei cannoni; per ovviare al problema si pensò di costruire galeoni a remi per poterli ruotare facilmente in modo da usare prima i pezzi di una fiancata e poi quelli dell'altra²⁴, secondo una tattica che sarà poi impiegata dagli inglesi contro l'*Armada* spagnola nel 1588. Il successo difensivo conseguito a Prevesa spinse comunque il Senato ad annotare accuratamente le dimensioni del *Galeone grande* al momento della sua demolizione, nel 1547, in modo da tenerne conto per nuove costruzioni²⁵. L'assemblea decretò subito altre due unità, ma solo nel 1554, dopo molti rinvii, l'Arsenale impostò un altro galeone sul modello del precedente²⁶. Varato agli inizi del 1559, il galeone si capovolse nel viaggio inaugurale per lo spostamento dell'artiglieria, causato probabilmente da un improvviso colpo di vento che inclinò eccessivamente la nave, poco stabile²⁷. Un secondo galeone, iniziato nei primi anni cinquanta da Vettor Fausto (più noto quale ideatore di una galea quinquere mi di ispirazione greco-romana) uscì in mare solo nel 1571 e fu usato molto poco per il timore che potesse capovolgersi a sua volta²⁸.

I difetti palesati dai galeoni non aumentavano sicuramente il prestigio delle unità a vela, che continuavano a occupare un ruolo marginale nella flotta veneziana. Nel 1545 il Senato aveva stabilito di mantenere in Arsenale una riserva di cento galee sottili e quattro galee grosse²⁹, ma ad essa non era stata aggiunta alcuna nave. Ogni qualvolta l'assemblea discuteva l'impostazione di un nuovo galeone, si registravano forti opposizioni, seguite da tentativi, spesso riusciti, di procrastinare o bloccare i lavori nel caso di approvazione della nuova costruzione. Le navi avevano sempre trovato delle rivali nelle galee grosse e quando alla fine degli anni sessanta da queste ultime fu sviluppata la *galeazza*, la loro esistenza si fece ancora più precaria. La galeazza rappresentò effettiva-

²⁴ Cfr. CONCINA, *Navis*, pp. 124-125.

²⁵ F.C. LANE, *L'architettura navale intorno al 1550*, in ID., *Le navi di Venezia*, p. 296.

²⁶ ASVe, *Senato Mar*, registro 32, 13.12.1654, c. 201r; LANE, *L'architettura navale*, p. 296.

²⁷ ASVe, *Senato Mar*, registro 34, 11.12.1558, cc. 85v-86r; 28.6.1559, c. 108r; P. PANTERA, *L'armata navale*, Roma 1614, pp. 41-43, cit. in CONCINA, *Navis*, p. 124. Il notevole armamento del galeone consisteva in 52 cannoni, 32 dei quali pesanti. PANCIERA, *Il governo delle artiglierie*, p. 172.

²⁸ LANE, *L'architettura navale*, pp. 296-297; E. CONCINA, *La costruzione navale*, in *Storia di Venezia*, XII, p. 239. Su Fausto, cfr. F. PIOVAN, *Fausto, Vittore*, in *DBI*, XLV, Roma 1995, pp. 398-401.

²⁹ ASVe, *Milizia da Mar*, b. 240, 5.8.1545.

mente il tentativo più riuscito, tra i molti fatti dalle marine europee durante il XVI secolo, di unire i vantaggi della vela a quelli del remo, senza sacrificare troppo il numero delle bocche da fuoco. Ne derivò una concorrenza con le navi che durò fino alla fine del Seicento, alimentata dalla propaganda veneziana che, dopo il successo riscosso dalle galeazze a Lepanto, le considerò per molto tempo il prodotto più prestigioso della propria cantieristica.

La contrapposizione nave-galeazza si manifestò apertamente a fine Cinquecento, allorché il pericolo corsaro divenne particolarmente grave, suscitando lunghe discussioni sul tipo di unità più adatto a parare la minaccia³⁰. Il dibattito si concluse con un compromesso, che portò all'immissione in servizio di due nuove galeazze e all'impostazione di un galeone sul modello di quello di Matteo Bressan, il cui prestigio rimaneva ancora alto sessant'anni dopo Prevesa³¹; nel contempo fu ordinata la demolizione del galeone di Vettor Fausto, non solo vecchio e malridotto, ma ritenuto anche progettualmente sbagliato per le linee di scafo troppo tagliate, che ne pregiudicavano la stabilità³². Il nuovo *Galeone pubblico*, iniziato nel 1601, era destinato alla scorta del traffico mercantile, ma dimensioni (circa 1.000 botti di stazza) e armamento (48 cannoni) suggeriscono l'idea che si desiderasse avere anche una potente unità sulla quale fare perno in battaglia. Troppo largo per uscire dal *Rio dell'Arsenale* (il canale che collegava il cantiere di stato con il bacino di San Marco), fu costruito dalle maestranze pubbliche in un vicino cantiere a San Domenico di Castello, affittato per l'occasione³³. Nuovi dissensi ne ritardarono il varo fino al 1607: entrato in servizio l'anno successivo³⁴, fu operativo solo fino al 1609,

³⁰ A. TENENTI, *Venezia e i corsari*, Bari 1961, pp. 174-179.

³¹ Nel decreto del Senato venne esplicitamente richiamata l'azione svolta dal *galeone grande* in quella battaglia. ASVe, *Senato Mar*, reg. 61, 9.8.1601, cc. 79r-v.

³² ASVe, *Senato Mar*, reg. 61, 9.8.1601, cc. 79v-80r; filza 150, all. periti Arsenale 27.7.1601.

³³ Lo squero era di proprietà di due maestri dell'Arsenale, i fratelli Marino e Alvise, figli di un defunto Thodori da Napoli di Romania che potrebbe essere il Teodoro de Nicolò autore a metà Cinquecento di una *Instructione sul modo di fabbricare galere* (BNM, ms. it., cl. IV, 26). La costruzione del nuovo galeone fu affidata al Proto dei Marangoni Domenico de Zuanne de Lorenzo, detto Lukanegher, che aveva costruito numerose navi in cantieri privati. ASVe, *Senato Mar*, reg. 62, 28.3.1602, cc. 35v-36r; filza 155, 21.11.1602 e all.ti.

³⁴ Il galeone aveva 225 marinai e 135 soldati, compresi i rispettivi ufficiali. L'equipaggio era analogo a quello del *Galeone grande* cinquecentesco, ma il suo costo era raddoppiato, passando da 1.400 ducati al mese a quasi 3.000 ducati. Va comunque rilevato che alla fine della guerra di Cipro (1570-73) era stata introdotta una «moneta d'Armata» con un valore del 12% inferiore a quello attribuito a Venezia, il che riduceva l'aumento effettivo delle

per venire poi lasciato in disarmo a causa dell'eccessivo costo di gestione³⁵. Nel 1616 lo acquistò il patrizio Almerico Balbi, impegnato in traffici commerciali col Levante, per una cifra che si aggirò sui 35 mila ducati³⁶. L'anno dopo la Repubblica ingaggiò il galeone in occasione del conflitto scoppiato in Adriatico tra la Serenissima e il Viceré di Napoli, duca di Ossuna, pagando a Balbi 3.200 ducati mensili, il compenso più elevato mai corrisposto dalla Repubblica per il noleggio di una nave. Il *Galeone Balbi* (com'era stato poi chiamato) fu presente alla battaglia di Santa Croce (20.11.1617), nella quale il comportamento del suo armatore/comandante fu molto criticato. Dopo lo scontro, il Provveditore Generale da Mar Lorenzo Venier vi trasbordò per inseguire il nemico, dato che il mare era troppo agitato per le galee, primo caso nel quale il principale comandante veneziano abbia innalzato le proprie insegne su una nave da guerra a vela. Rimasto proprietà di Balbi, il galeone si perse nel 1621 per un incendio nel porto di Malamocco³⁷.

Può essere interessante un raffronto tra l'armamento iniziale del Galeone e quello della quasi contemporanea *Prince Royal*, una grande nave inglese varata nel 1610 e considerata un'antesignana del vascello di linea. L'unità veneziana aveva un numero inferiore di cannoni, 48 (di cui 32 pesanti)³⁸ contro i 57 (40

paghe. ASVe, *Senato Mar*, reg. 22, 22.5.1531, cc. 77v-78v; reg. 67, 21.7.1607, c. 77r; 24.11.1607, cc. 111r-v; 29.11.1607, cc. 113r-114v; N. PAPADOPOLI, *Le monete di Venezia*, II, Venezia 1893, p. 489.

³⁵ Fu scartata l'ipotesi di usarlo come mercantile, mentre per conservarlo meglio la carena venne ricoperta di lastre di piombo. ASVe, *Senato Mar*, reg. 69, 22.4.1610, cc. 95r-v; 4.12.1610, c. 167r.

³⁶ ASVe, *Senato Mar*, reg. 73, 12.2.1616, cc. 174r-176v. Si trattava di Almerico di Giovanni Balbi (1573-?). BARBARO, I-2, c. 115.

³⁷ ASVe, *Senato Mar*, registro 75, 13.6.1617, c. 103r; *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, reg. 14, 28.6.1621, cc. 101v-102r; 1.7.1621, c. 102r; A. BATTISTELLA, *Una campagna navale veneto-spagnola in Adriatico poco conosciuta*, «Archivio Veneto-Tridentino», 2 (1922), p. 93; 3 (1923), pp. 18, 21.

³⁸ Il galeone imbarcava 14 pezzi del genere da 50, 6 da 30, 12 da 20, 10 da 12, e 6 da 6: c'erano inoltre 24 periere, pezzi leggeri antipersonale a retrocarica; primo e secondo ponte avevano 16 cannoni ciascuno, il cassero 6, il cassero 2, il castello 8. ASVe, *Senato Mar*, reg. 68, 13.3.1608, cc. 25v-26v. I veneziani indicavano il peso della palla in libbre sottili (le medesime usate per misurare la polvere da sparo) e non in libbre grosse, impiegate per le merci pesanti e usate dalle altre marine per le loro artiglierie; utilizzavano inoltre questa misura non tanto per indicare il peso effettivo della palla, quanto il calibro del pezzo: ad esempio, i pezzi del genere da 50 tiravano una palla di circa 32 libbre grosse veneziane, corrispondenti grosso modo a 33 libbre inglesi, e avevano un calibro di circa 170 mm. Per i pezzi del genere da 12 e inferiore, il peso in libbre era riferito alla palla di piombo di quel calibro usata nelle

pesanti) della *Prince*³⁹, ma se si prende in considerazione il volume di fuoco, si nota che la nave veneziana era superiore di quasi un quinto⁴⁰; in particolare, ai quattordici grandi pezzi da 50 (corrispondenti ad un cannone inglese da 33 *pounder*) del *Galeone pubblico*, la *Prince* rispondeva con due soli cannoni da 32 pdr e due da 24 pdr. La presenza di numerosi cannoni pesanti sul galeone confermava la tradizionale propensione mediterranea verso l'impiego di grandi artiglierie⁴¹; anche l'elevato numero (18) di colubrine, pezzi più lunghi in grado di sparare a gittate maggiori e particolarmente utili per ingaggiare le sfuggenti unità corsare⁴², ribadiva la tradizione che vedeva gli artiglieri veneziani esercitati a sparare a distanze relativamente elevate. Va ricordato che durante il Cinquecento, i cannonieri della Serenissima (chiamati *bombardieri* e provenienti da quella che era a tutti gli effetti una milizia urbana) erano stati considerati i

prove, sicché la palla di ferro impiegata operativamente pesava un altro trenta per cento di meno, data il diverso speso specifico dei due metalli. Cfr. M. MORIN, *Artiglierie navali in ambito veneziano: tipologia e tecniche di realizzazione*, «Quaderni di Oplologia», 23 (2006), p. 20; ID., *La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia veneziana*, in *Meditando sull'evento di Lepanto, odierne interpretazioni e memorie*, a cura di M. SBALCHIERO, Venezia 2004, pp. 71-72. Quali cannoni 'pesanti' si possono considerare i pezzi del genere da 14 (9 pdr) in su. Cfr. G. PARKER, *The Dreadnought Revolution of Tudor England*, «Mariner's Mirror», 82 (1996), pp. 270, 272.

³⁹ Inizialmente sulla *Prince Royal* erano stati previsti 64 pezzi, ma poi ne vennero installati solo 55, che nel 1622 diventarono 57: 2 da 32 pdr, 2 da 24, 17 da 18, 21 da 9-10 e 15 da 5,25. F. FOX, *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, London 1980, pp. 31-32; BML, *State Papers*, 14-133, cit. in A.B. CARUANA, *The History of English Sea Ordnance 1523-1875*, I, *The Age of Evolution*, Rotherfield (Sussex) 1994, p. 54.

⁴⁰ Il *Galeone pubblico* aveva un volume di fuoco totale di 1.276 libbre sottili veneziane, pari a circa 850 libbre inglesi (lbs), la *Prince Royal* un volume di fuoco di 688 lbs.

⁴¹ Ai primi del Seicento la più grande unità ispano-napoletana, il galeone *Nuestra Señora de la Concepcion*, aveva 46 cannoni pesanti su 50. J.S. CORBETT, *England in the Mediterranean. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits. 1603-1713*, I, Westport (Conn.) 1987 [New York 1904], p. 30.

⁴² In realtà non tutti gli studiosi concordano sul fatto che un aumento della lunghezza del pezzo, oltre un certo valore medio, portasse a un aumento della gittata. Cfr. J.F. GUILMARTIN, *The Ballistics in the Black Powder Era*, in *British Naval Armaments*, ed. by R.D. SMITH, London 1989, pp. 73-98. Quello che sembra sicuro è che, essendo i cannoni fusi con la bocca rivolta verso l'alto, una lunghezza maggiore aumentava la densità e la resistenza del metallo nella zona della culatta; ciò consentiva di usare una carica di polvere maggiore e quindi di imprimere maggior forza al proiettile. GLETE, *Warfare at Sea*, p. 24.

più abili⁴³ e sebbene iniziassero a sorgere dei dubbi sulle loro effettive qualità, questi non erano ancora tali da influire sulle modalità di tiro.

La costruzione del galeone non aveva eliminato le perplessità sull'efficacia delle grandi navi. Tra il 1605 e il 1607 c'era stato un nuovo, ampio dibattito, vivacizzato dalla forte impressione suscitata dalla cattura della *Reniera e Soderina*, una grande nave che trasportava un ricco carico dalla Siria⁴⁴. Mentre la costruzione del galeone veniva rallentata, si pensò di acquistare quattro *bertoni*, unità più piccole e agili⁴⁵, ma la penuria a Venezia di navi del genere fece optare, non senza ulteriori contrasti, per la costruzione di due galeoni da 500 botti⁴⁶. Per quanto inferiori al precedente *Galeone pubblico*, i nuove galeoni – che presero il nome di *Padre Eterno* e *Santa Maria Torre di Mar* – mantennero un buon numero di cannoni pesanti⁴⁷. Rimasti anch'essi sugli scali per anni, il loro completamento fu deciso soltanto nel 1616, in seguito al conflitto con gli ispano-napoletani⁴⁸. I due galeoni vennero varati alla fine dell'anno successivo ed entrarono in servizio nella primavera del 1618⁴⁹, mancando alla prima campagna contro il Viceré di Napoli. Pur tra i protagonisti, nel maggio del 1620, di un vittorioso scontro al largo dell'isola di Santorino contro tre navi

⁴³ Sull'accuratezza degli artiglieri veneziani nel XVI secolo, cfr. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, pp. 163, 211-212; TENENTI, *Venezia e i corsari*, p. 106.

⁴⁴ Cfr. TENENTI, *Venezia e i corsari*, pp. 103-104, 182-187; M. COSTANTINI, *I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca*, in *Venezia e Creta*, a cura di G. ORTALLI, Venezia 1998, pp. 211-212.

⁴⁵ In Mediterraneo il termine bertone si riferiva a un tipo di veliero di stazza media (intorno alle 500 botti, con punte fino a 800), solido, con una carena profonda per tenere bene il mare, agile ma fortemente armato con 20-30 cannoni, impiegato con successo dai corsari inglesi e 'fiamminghi' (olandesi, zelandesi, ma anche delle Fiandre spagnole). TENENTI, *Venezia e i corsari*, p. 88.

⁴⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 175, 14.8.1607.

⁴⁷ Il *Santa Maria Torre di Mar* aveva 32 cannoni pesanti su 36 (di cui 16 colubrine), il *Padre Eterno* 23 su 26 (7 colubrine). Il primo imbarcava 2 grandi cannoni petrieri da 120, 6 pezzi da 30, 14 da 20, 4 da 16, 6 da 14, 4 da 12; c'erano anche 18 pezzi antipersonale (periere e «spazzacoperte»). Il *Padre Eterno* aveva 2 petrieri da 50, 5 pezzi da 30, 15 da 20, 1 da 16, 3 da 12; i pezzi antipersonale erano 17. ASVe, *PTM*, filza 1324, Capitano delle Navi Armate Federico Nani, disp. 18.7.1620. In base a dati di qualche anno posteriori, il *Santa Maria Torre di Mar* risultava avere un ponte coperto con diciotto portelli e un mezzo ponte inferiore a poppavia con altri quattro portelli, ricalcando lo schema del ponte di batteria discontinuo tipico dei galeoni. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 243, 9.8.1624, all. periti Arsenale s.d.

⁴⁸ ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, registro 14, 9.11.1616, c. 64r.

⁴⁹ ASVe, *Senato Mar*, reg. 75, 30.12.1617, c. 220v; 10.2.1618, c. 267r; reg. 76, 1.5.1618, c. 67r.

ispano-napoletane⁵⁰, entrambi evidenziarono cattive qualità nautiche. La causa fu attribuita a un'insufficiente lunghezza e fu deciso quindi di allungare notevolmente le loro chiglie, portandole da 70 piedi (24 mt) a 90-95 (31,3-33,1 mt)⁵¹. Allo scopo di non privarsi di entrambe le unità nello stesso momento, i lavori furono iniziati sul *Santa Maria Torre di Mar*, più corto e con maggiori problemi, il più grave dei quali era una limitata spinta di galleggiamento che lasciava i portelli inferiori troppo bassi sull'acqua e rendeva inutilizzabili i cannoni più grandi appena il mare si agitava: per ovviarvi, l'allungamento comportò anche l'inserimento di una sezione centrale più larga, che elevò la portata da 500 a circa 800 botti⁵². Alla fine solo il *Santa Maria* fu ingrandito, assumendo da quel momento l'appellativo di *Galeone grande*, mentre il *Padre Eterno*, rimasto invariato, ebbe quello di *Galeone piccolo*.

La decisione di allungare i due galeoni s'inseriva in una più ampia discussione sul mantenimento di un nucleo di navi da guerra a vela appartenenti allo stato. Il conflitto contro il duca di Ossuna aveva visto l'impiego su larga scala di navi noleggiate, alcune di proprietà di armatori veneziani, ma la maggior parte fornite da stranieri, soprattutto olandesi. Nel 1618 la flotta veneziana era arrivata a contare almeno quarantadue navi da guerra a vela⁵³, solo due delle quali erano di proprietà pubblica, mentre delle otto navi rimaste in servizio dopo il conflitto, sei erano olandesi. Il largo impiego di unità straniere destava inquietudine. Come puntualizzò il *leader* dei 'giovani'

⁵⁰ Lo scontro avvenne l'11 maggio; i due galeoni erano insieme a sei navi olandesi noleggiate. ASVe, *PTM*, filza 1324, Capitano delle Navi Federico Nani, disp. 22.5.1620; BATTISTELLA, *Una campagna navale*, III, p. 66; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 119-120.

⁵¹ Il *Santa Maria Torre di Mar* era lungo in chiglia 68,5 piedi (23,8 mt), il *Padre Eterno* 70 piedi (24,4 mt). ASVe, *Senato Mar*, filza 230, 6.1.1621, all. Provveditore all'Arsenale Nicolò Contarini e Patrone all'Arsenale Girolamo Morosini 14.12.1620. Sulle misure impiegate dalla cantieristica veneziana, cfr. G. PENZO, *La gondola. Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*, Venezia 1999, p. 9.

⁵² Il *Santa Maria Torre di Mar* si era mostrato anche incapace di tenere il contatto col resto della squadra, costringendo quest'ultima a un imbarazzante incontro con la flotta turca nelle acque di Corfù. La spesa prevista per l'allungamento era di circa 12 mila ducati per unità, contro i 26 mila ducati necessari per un nuovo galeone da 90 piedi. ASVe, *Senato Mar*, filza 230, 6.1.1621 e all.ti; filza 336, 6.2.1641, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 2.8.1640.

⁵³ Alcune fonti indicano fino a 47 navi noleggiate. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1080, disp. Capitano Generale da Mar Pietro Barbarigo n. 58, 31.7.1618; *Senato Mar*, registri 75 e 76, *passim*; *Senato Secreta Deliberazioni*, filze 98 e 99, *passim*.

e futuro Doge Nicolò Contarini (tra i promotori della costruzione dei galeoni e tra i sostenitori del loro allungamento), Venezia doveva possedere proprie navi da guerra, sia «per dignità pubblica», sia per evitare le grandi spese dei noleggi⁵⁴. Le idee di Contarini trovarono un iniziale consenso e, per quanto non tutti concordassero sul loro allungamento, venne deciso di mantenere in squadra i due galeoni, scartando l'idea di venderli a privati com'era stato fatto con il *Galeone pubblico*. Tuttavia, durante i lavori sul *Santa Maria Torre di Mar* la questione si ripropose, complice l'interesse per le due unità di alcuni patrizi coinvolti nei commerci marittimi. In particolare Marco Morosini cercò attivamente, con il sostegno dei fratelli, di acquistare prima il *Padre Eterno* e poi il *Santa Maria Torre di Mar*, che nella guerra contro gli ispano-napoletani era stato comandato dal fratello Francesco. Nella loro richiesta i Morosini sottolineavano la notevole esperienza conseguita con i vascelli di alto bordo⁵⁵, evidenziando come alcuni membri del patriziato veneziano si fossero specializzati in questo tipo di navigazione. Le risposte fornite dalle magistrature ai fratelli Morosini, e ad altri patrizi interessati all'acquisto, non furono univoche. Mentre i *Cinque Savi alla Mercanzia*⁵⁶ erano favorevoli alla vendita, i *Provveditori e Patroni all'Arsenale*⁵⁷, pur accettando l'idea di un impiego mercantile dei due galeoni, si opposero alla loro cessione: lo stato doveva piuttosto conservarli per eventuali impieghi militari e nel frattempo utilizzarli sulle rotte per Cipro e la Siria, coprendo le spese di gestione con i noli, mentre gli eventuali utili sarebbero stati spartiti tra stato ed equipaggi, stimolati così a una fattiva collaborazione⁵⁸. Si trattava di una riedizione, ancor più centraliz-

⁵⁴ Contarini stimava che le unità straniere nolggiate costassero il doppio rispetto a quelle veneziane. ASVe, *Senato Mar*, filza 230, 6.1.1621, all. Provveditore all'Arsenale Nicolò Contarini e Patrone all'Arsenale Girolamo Morosini 14.12.1620. Sull'aggressiva politica dei 'giovani' anche in campo navale, cfr. G. COZZI, *Il doge Nicolò Contarini. Ricerche sul patriziato veneziano agli inizi del Seicento*, Venezia-Roma 1958, pp. 86-91.

⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 234, 20.1.1622 e all.ti; reg. 76, 5.5.1618, c. 72r. Su Francesco di Taddeo Morosini, cfr. B. PULLAN, *Service to the Venetian State: Aspects of Myth and Reality in the Early Seventeenth Century*, «Studi Secenteschi», 5 (1964), pp. 114-115.

⁵⁶ I Cinque Savi alla Mercanzia erano la magistratura che si occupava delle questioni relative al commercio e al traffico marittimo.

⁵⁷ I tre Provveditori e i tre Patroni all'Arsenale, congiuntamente definiti *Reggimento dell'Arsenale*, costituivano la magistratura incaricata di sovrintendere al cantiere di stato. I membri di questa, come di tutte le altre magistrature della Serenissima, provenivano sempre dalle fila del patriziato veneziano.

⁵⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 234, 20.1.1622 e all.ti.

zata, del tradizionale sistema delle mude di galee di mercanzia⁵⁹ e fu questa la soluzione che s'impose dopo un momentaneo impiego come navi da guerra (esauritosi in breve a favore delle galeazze) e un fallito tentativo di appalto⁶⁰. La scelta, fatta durante una fase congiunturale favorevole allo smercio di lana e seta veneziane, diede vita ad una serie di viaggi convogliati per il Levante che, con qualche modifica e l'utilizzo anche di navi private, durò fino alla vigilia della guerra di Candia (1645-69). Con le merci imbarcate a Venezia i due galeoni si dirigevano a Corfù o a Zante, dove le galeazze li prendevano in custodia scortandoli fino a Cipro; qui scaricavano parte delle mercanzie e caricavano sale, che veniva poi sbarcato ad Alessandretta col resto del carico. I galeoni passavano quindi l'inverno nel porto siriano, lasciando libere le galeazze di pattugliare le acque tra il Peloponneso e Creta; le galeazze tornavano in marzo ad Alessandretta e il convoglio salpava per Venezia, via Cipro, con le merci imbarcate in Levante. I mercanti pagavano un nolo maggiorato del 50% in cambio della protezione offerta loro e della precedenza nel carico su qualsiasi altra unità veneziana⁶¹. Nel corso degli anni, al viaggio invernale ne fu aggiunto uno estivo, con partenze in aprile-maggio e ritorno in ottobre-novembre. Per fare spazio alle merci era stato stabilito che il ponte di coperta dei galeoni fosse sgombrato dalle artiglierie, ma alla fine l'armamento rimase invariato⁶², sebbene il carico lasciasse spazio insufficiente al maneggio dei cannoni. Il difetto si manifestò appieno nel 1628, quando i due galeoni dovettero battersi nel porto di Alessandretta contro quattro navi inglesi, condotte in Mediterraneo da Sir Kenelm Digby in un'impresa corsara di sapore ancora elisabettiano⁶³. Gravemente imbarazzati dal carico, i galeoni furono di ben poco aiuto alle due galeazze che li scortavano; queste ultime riuscirono comunque a tenere testa alle unità inglesi e dopo quattro ore di fuoco, lo scontro si risolse

⁵⁹ Un precedente ancor più significativo era stato il regolare servizio di convogli di cocche istituito agli inizi del Quattrocento per trasportare il cotone siriano. Cfr. E. ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Age*, Princeton 1983, pp. 254-255, 267.

⁶⁰ Gli sforzi di Nicolò Contarini per rimetterli in servizio come navi da guerra risultarono vani. ASVe, *Senato Mar*, reg. 80, 19.4.1622, cc. 49r-v; 13.9.1622, c. 137r; reg. 81, 2.12.1623, cc. 181v-182v; reg. 82, 23.4.1624, cc. 63v-66r.

⁶¹ ASVe, *Senato Mar*, reg. 82, 26.7.1624, cc. 144v-146r; 6.8.1624, cc. 154r-v; reg. 89, 4.10.1631, cc. 194r-195v.

⁶² ASVe, *Senato Mar*, reg. 82, 9.8.1624, c. 161v; 12.9.1624, c. 183r.

⁶³ Sulla straordinaria personalità di Digby, sulla popolarità della guerra di corsa durante il regno di Carlo I e sull'impresa di Alessandretta, cfr. K.R. ANDREWS, *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge 1991, pp. 106-127.

in un armistizio del quale fecero le spese quattro mercantili francesi presenti in porto, che furono catturati da Digby⁶⁴.

Nel 1626 erano stati ordinati altri due galeoni da 800 botti, portate poi a 1.000, sempre con l'obiettivo di avere navi da guerra impiegabili anche per il traffico. Date le dimensioni, avrebbero dovuto essere fabbricati in cantieri privati nella zona di Sant'Antonio, adiacente all'Arsenale, sotto la sovrintendenza pubblica⁶⁵. La costruzione, successivamente spostata nell'isola di Poveglia e poi procrastinata per i ritardi negli invii di legname⁶⁶, non venne mai iniziata. Quando nel 1629 si dovette rinforzare la flotta, in vista di altre complicazioni con gli Asburgo, fu necessario adottare nuovamente il sistema dei noli, ordinando l'ingaggio di dieci navi, suddite o straniere, «ad uso di guerra»⁶⁷.

La peste del 1630-31 divise la sorte dei due galeoni. Data la mancanza di carichi sufficienti, dopo cinque mesi d'inutile attesa a Venezia il Senato decise di mantenere il *Santa Maria Torre di Mar* sulla rotta per Alessandretta, mentre il *Padre Eterno* veniva utilizzato per il trasporto di cereali da Creta: in una di queste missioni, alla fine del 1632, la nave naufragò⁶⁸. Per compensarne la perdita, nel 1634 si costruì, questa volta nell'arsenale di Candia (l'odierna Iráklion), un nuovo galeone pubblico che prese il nome di *San Marco e San Tito*. Progettata dal candiota Marino Fighetti con una portata di 450 botti e un costo di circa 18.000 ducati, la nave aveva l'attrezzatura a vela latina tipica dei 'galeoni di Candia', mercantili costruiti a Creta con sovvenzioni statali negli ultimi decenni del Cinquecento per fare concorrenza commerciale alle navi

⁶⁴ Il combattimento avvenne il 21 giugno 1628. *Calendar of State Papers, Venetian*, 21, pp. 136-139, 507-509; *Sir Kenelm Digby. Viaggio piratesco nel Mediterraneo, 1627-1629*, a cura di V. GABRIELI, Milano 1972, pp. 91-92, 174-184. Lo stesso anno gli olandesi catturarono a Cuba la flotta dell'oro spagnola, approfittando anch'essi del fatto che le quattro navi da guerra che la proteggevano erano ingombre di mercanzie. GLETE, *Warfare at Sea*, p. 174.

⁶⁵ *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, reg. 14, 2.12.1626, cc. 155v-156r; 10.10.1628, c. 187r. Al concorso partecipò, con un suo modello, anche il Capo d'Opera Piero de Piero, padre dei futuri costruttori di una delle due prime navi fabbricate in Arsenale, la *Costanza Guerriera*. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 548, 2.1.1666, all. supplica Piero de Piero 12.8.1665.

⁶⁶ ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, reg. 14, 21.8.1627, c. 165r; 28.7.1628, cc. 182v-183v.

⁶⁷ ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, reg. 14, 22.8.1629, c. 196r; A. BATTISTELLA, *Il dominio del Golfo*, «Nuovo Archivio Veneto», n.s., 18 (1918), p. 79.

⁶⁸ ASVe, *Senato Mar*, reg. 89, 4.10.1631, cc. 194r-195v; reg. 90, 14.1.1633, c. 283v.

a vela quadra e mantenere nel contempo un nucleo di marinai addestrati alla velatura latina, impiegata da galee e galeazze⁶⁹. Il *San Marco e San Tito* ebbe una carriera molto breve, conclusasi nel 1636 con un incagliamento sulla costa dell'isola istriana di Brioni⁷⁰. Mentre il *San Marco e San Tito* veniva impostato, si era pensato nuovamente di appaltare o vendere ai privati il *Santa Maria Torre di Mar*, ma le difficoltà finanziarie della piazza veneziana, dopo la crisi legata alla pestilenza, non permisero di trovare acquirenti⁷¹. Rimasta la sola nave statale, il galeone continuò a servire nella muda per Cipro e Siria finché nel 1638, in seguito a una pericolosa incursione in Adriatico di numerose unità barbaresche, si decise di riadattarlo ad uso bellico, noleggiando nel contempo anche due navi inglesi⁷²; conclusa l'emergenza, queste ultime furono licenziate e il *Santa Maria Torre di Mar* disarmato. Rientrato a Venezia nel novembre 1639, dopo alcuni mesi di indecisione il galeone fu mandato alla demolizione per le sue cattive condizioni generali⁷³.

La fine del *Santa Maria* chiuse il ciclo iniziatosi a fine Quattrocento con le barze di Leonardo Bressan. Inizialmente all'avanguardia anche nel campo delle navi da guerra a vela, i veneziani preferirono tornare a concentrarsi sulle unità a remi dopo gli insuccessi di Zonchio e Prevesa. Agli inizi del Seicento ci fu un risveglio d'interesse per la navi da guerra, ma gli insoddisfacenti esperimenti con i galeoni pubblici spinsero la Serenissima ad abbandonare nuovamente la loro costruzione e a rivolgersi piuttosto ai mercantili armati noleggiati. L'assenza di una ancor netta distinzione tra navi da guerra e commerciali favoriva questa alternativa. Tra le marine veliche dell'epoca, solo quelle svedese e danese si permettevano il lusso di avere in servizio navi esclusivamente da guerra: prive entrambe di un'importante marina mercantile da proteggere, esse potevano concentrare le proprie risorse sul mantenimento di forze navali in grado di assicurare la libera navigazione nel Baltico ai neutrali, scaricando nel contem-

⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, reg. 92, 29.9.1634, cc. 198v, 200r; *PTM*, filza 767, disp. Provveditore Generale di Candia Benedetto Moro, 23.9.1598; COSTANTINI, *I galeoni di Candia*, pp. 214-216, 229.

⁷⁰ ASVe, *Senato Mar*, reg. 94, 13.8.1636, cc. 179v-180r.

⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, reg. 92, 14.9.1634, c. 189r; reg. 93, 17.3.1635, c. 31r.

⁷² ASVe, *Senato Mar*, reg. 96, 31.8.1638, cc. 157r-158r. L'ambiguità del ruolo del galeone però rimase, perché il compito di «armarlo ad uso di guerra» fu dato ai Cinque Savi alla Mercanzia e non ai Provveditori all'Armar, come avveniva normalmente per le unità da guerra.

⁷³ ASVe, *Senato Mar*, reg. 97, 20.8.1639, c. 196v; 2.11.1639, cc. 250r-v; filza 332, 8.8.1640.

po su di essi le relative spese attraverso il pagamento di pedaggi (nel Sund)⁷⁴. Tutte le altre potenze navali, con uno spettro di necessità molto più ampio, dovevano trovare un punto d'equilibrio tra i notevoli costi di una flotta composta di unità a vela solo militari e gli inevitabili limiti derivati dall'impiego di bastimenti idonei anche al commercio. Per questi ultimi, i ruoli si alternavano secondo le condizioni del momento, in un contesto nel quale servizio allo stato, traffici, contrabbando e pirateria erano sovente ingredienti diversi della stessa sostanza.

Nella sua ricerca di mercantili armati, la Serenissima batté sia la via del finanziamento alla cantieristica privata, sia, come già accennato, quella del noleggio di unità straniere. Relativamente al primo aspetto, gli anni venti e trenta del Seicento videro il ritorno di cospicui contributi pubblici alla costruzione di grandi navi in cantieri privati⁷⁵. I diritti di precedenza nei carichi per il Levante avrebbero dovuto garantire agli armatori la possibilità di rimborsare il denaro loro anticipato, mentre in caso di guerra la Repubblica avrebbe contato su un nucleo di grandi navi a vela nazionali. La più grande sembra essere stata la *Cigala*, una nave di 1.500 botti di portata costruita dall'armatore Giovanbattista Cigala e impiegata su tutte le rotte del Levante⁷⁶. Per quanto la politica dei contributi pare incontrasse un buon successo dal punto di vista costruttivo, sotto il profilo commerciale le difficoltà nell'impiego delle grandi navi costrinsero lo stato a ripetuti esborsi per mantenerle in attività. Inoltre molte di esse (tra cui la stessa *Cigala*)⁷⁷ naufragarono, forse per problemi tecnici o forse per un declino numerico e qualitativo della marineria veneziana, legato alla crisi demografica provocata dalla peste del 1630-31. Maggior fortuna incontrò sicuramente l'ingaggio di mercantili armati stranieri, la strada più breve per aumentare rapidamente le forze navali in caso di bisogno e per liberarsi dei relativi oneri finita l'emergenza. In questa direzione una spinta importante la diede la nuova politica estera dei 'giovani', caratterizzata, in seguito alla vicenda dell'Interdetto (1606), dall'alleanza con le Province Unite e dai buoni rapporti con l'Inghilterra. I noleggi di mercantili armati olandesi e inglesi fecero storce-

⁷⁴ Cfr. GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 124-126.

⁷⁵ Contributi alla cantieristica privata per la costruzione di grandi navi si erano avuti già a partire dal 1433 ed erano stati riproposti in più occasioni. Anche la monarchia inglese pagava, almeno dal 1449, un premio per la costruzione di navi private di un certo tonnellaggio. LANE, *Storia di Venezia*, pp. 438-439, 445-446; *British Naval Documents, 1204-1960*, London 1993, p. 58.

⁷⁶ ASVe, *Senato Mar*, reg. 90, 11.3.1632, c. 33r.

⁷⁷ ASVe, *Senato Mar*, reg. 96, 3.12.1638, c. 255r.

re il naso a molti, preoccupati dal vedere un'antica potenza navale ripiegare su navi straniere, meno controllabili da parte delle autorità e che costringevano lo stato a spendere all'estero grandi somme di denaro, in spregio ai più elementari principi del mercantilismo; da quel momento tuttavia, le unità non veneziane divennero una componente fondamentale della flotta velica della Serenissima, apprezzata non solo per la flessibilità che offriva, ma anche per le indubbie qualità di navi ed equipaggi, soprattutto olandesi.

Il successo della politica dei noleggi inflù profondamente sullo sviluppo successivo delle navi da guerra a vela statali. Barze e galeoni pubblici erano sempre stati gestiti dallo stato, che s'incaricava di fissare numero e paghe di ufficiali, marinai e soldati imbarcati, affidando poi il comando e l'amministrazione di bordo a un patrizio. Lo schema ricalcava quello in uso con galee e galeazze, integrando a pieno titolo le navi statali nella marina veneziana e determinando una distinzione di genere, ma non di specie. Il caso delle navi nolggiate risultava invece molto diverso. Qui erano i singoli capitani, spesso stranieri, che, dietro un compenso mensile prefissato, si occupavano di trovare, pagare e alimentare l'equipaggio. L'aver interrotto nel 1639 la continuità della presenza di navi da guerra statali fece sì che quando queste furono reintrodotte, una quindicina d'anni dopo, la Repubblica applicasse anche ad esse il sistema dei noli, affidando ai capitani tutte le competenze relative alla raccolta e alla gestione degli equipaggi: le navi rimasero pubbliche in quanto a scafi, attrezzature e artiglierie, ma private nella loro amministrazione. Vedremo come ciò abbia sostanzialmente impedito a Venezia un'evoluzione verso quel tipo di marina 'moderna' e 'nazionale' cui si andavano indirizzando le principali potenze marittime europee.

CAPITOLO II

LA MARINA VELICA DELLA SERENISSIMA NELLA GUERRA DI CANDIA (1645-1666)

2.1 *Una flotta a noleggio*

Il 31 gennaio 1644 il Gran Visir Kara Mustafà Pascià veniva deposto e ucciso a Istanbul. Conclusa la vittoriosa parentesi orientale della guerra contro la Persia (conquista di Baghdad, 1638), Kara Mustafà aveva intrapreso una politica moderata, indirizzata soprattutto alla soluzione dei problemi interni dell'Impero Ottomano. Gli ispiratori della congiura, tra i quali spiccava il rinnegato dalmata Silâhdar Yusuf Agà, propugnavano invece una rinnovata espansione verso Occidente, assecondata dalla *Walide* (sultana-madre) Kösem, che regnava di fatto al posto del figlio Ibrahim, più interessato ai piaceri dell'*Harem* che non alle questioni di stato¹. L'opportunità di mettere in pratica la nuova politica si presentò a breve. Il 28 settembre dello stesso anno, sei galee dei Cavalieri di Malta attaccarono nelle acque di Rodi la *Carovana*² per Alessandria. Dopo un duro combattimento, i corsari catturarono una grande nave che aveva a bordo alcuni importanti dignitari della corte ottomana³. Sebbene si trattasse di uno dei tanti episodi di pirateria dell'Ordine gerosolomitano, il

¹ M. TAYYIB GÖKBILGIN, *Ibrahim*, in *EI*, III, Leiden-London 1986, p. 983; J. DE HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, X, Venezia 1833, pp. 115-116; R. MANTRAN, *L'impero ottomano, Venezia e la guerra (1570-1670)*, in *Venezia e la difesa del Levante. Da Lepanto a Candia 1570-1670*, Venezia 1986, p. 229; Id., *Histoire de l'Empire Ottoman*, Paris 1989, pp. 236-237; M. CAVID BAYSUN, *Kösem Walide*, in *EI*, V, Leiden 1986, pp. 272-273.

² Le carovane erano convogli periodici per il traffico marittimo interno ottomano, nei quali venivano impiegate soprattutto navi europee noleggate. Col tempo, il termine assunse il significato più generale di commercio di cabotaggio nel Mediterraneo Orientale. Cfr. D. PANZAC, *La carovane marittime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris 2004, pp. 9-25; G. BUTI, *Aller en caravane (Méditerranée, XVII^e-XVIII^e siècles)*, «Revue d'histoire moderne & contemporaine», 52 (2005), p. 9; S. FAROQHI, *Crisis and Change, 1590-1699*, in *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, ed. by H. INALCIK - D. QUATAERT, Cambridge University Press 1994, 2, p. 488.

³ J.M. WISMAYER, *The Fleet of the Order of St. John*, Valletta 1997, pp. 54-59; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, X, pp. 110-112.

rilievo dei prigionieri suscitò a Istanbul un forte risentimento⁴. Nel viaggio di ritorno, i maltesi fecero clandestinamente tappa a Creta, allora dominio veneziano. I turchi accusarono la Repubblica (non senza qualche fondamento)⁵ di essere troppo tollerante con i corsari cristiani e decisero di cogliere l'occasione per impadronirsi dell'ultima grande isola del Levante ancora in mano alla Serenissima. I preparativi militari vennero portati avanti alacramente, consentendo di far salpare da Istanbul una grande flotta il 30 aprile 1645⁶. Dopo una finta verso Malta, che ingannò parzialmente i veneziani, il 23 giugno gli ottomani, guidati da Yusuf in qualità di *Kapudan Pascià*⁷, sbarcarono con successo a Creta presso Canea⁸.

Per rispondere alla nuova offensiva turca, la Serenissima, oltre alla mobilitazione delle risorse nazionali, rappresentate soprattutto dalla riserva di galee e galeazze conservate in Arsenal, e alla richiesta di soccorsi alle altre potenze cristiane, si impegnò nell'ingaggio di uomini e mezzi sul mercato. Gli ingaggi interessarono in larga misura la componente velica della flotta, per la quale si ricorse allo sperimentato sistema dei noleggi di mercantili armati. Tra il febbraio e il novembre del 1645 la Repubblica assoldò, a Venezia, Livorno e Amsterdam, una quarantina di navi del genere. In base ai contratti, molto simili tra un'unità e l'altra, lo stato s'impegnava a versare agli armatori un mensile che variava da 1.500 a 3.000 ducati in base alla dimensione della nave e a fornire le munizioni e un certo numero di cannoni di bronzo per integrare l'artiglieria di bordo (che sui mercantili era solitamente in ferro), lasciando tutte le altre spese

⁴ NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 132-133.

⁵ Nell'agosto precedente, dieci corsari cristiani si erano rifugiati a Canea per timore della flotta ottomana, ripartendo in settembre sotto la scorta di dodici galee della Serenissima. ASVe, *PTM*, filza 765, disp. Provveditore Generale di Candia Andrea Corner n. 68, 4.8.1644; n. 74, 6.9.1644.

⁶ La flotta pare fosse costituita da due *maone* (la versione ottomana della galeazza), ottantuno galee e diciannove navi tra turche, barbaresche, olandesi e inglesi noleggiate, oltre a circa trecento mercantili di vario genere. HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, X, pp. 119, 140.

⁷ Il Kapudan Pascià era l'equivalente ottomano del Capitano Generale da Mar, ma a differenza di quest'ultimo la sua carica non era limitata al tempo di guerra e la sua autorità si estendeva anche all'arsenale di Istanbul. Come il collega veneziano, aveva funzioni di governo civile. Cfr. S. OZBARAN, *Kapudan Pasha*, in *EI*, IV, Leiden 1997, pp. 571-572.

⁸ ASVe, *PTM*, filza 796, disp. A. Corner n. 126, 26.6.1645. L'attacco turco contro Venezia ebbe un notevole impatto anche sulla guerra dei Trent'anni. Impegnata a Creta, la Porta sospese gli aiuti a George Rákóczy, sovrano di Transilvania, il cui esercito si stava preparando ad assediare Vienna insieme a quello svedese. Le difficoltà finanziarie costrinsero Rákóczy a concludere nel dicembre 1645 un accordo con gli Asburgo, salvando questi

a carico dei proprietari, compresi gli eventuali danni subiti in navigazione o in battaglia. Tra le navi ingaggiate, la sola veneziana fu la *Madonna della Salute* (da 50 cannoni), unica a mostrarsi adatta all'uso bellico, a chiara dimostrazione del fallimento della politica di incentivi ai privati attuata nel ventennio precedente⁹.

I mercantili armati noleggiati andarono a costituire l'Armata grossa, che si affiancò all'ordinaria Armata sottile di galee e galeazze¹⁰. La flotta veneziana si trovò così strutturata in due diversi gruppi, ben distinti non solo sotto il profilo tecnico, ma anche sotto quello umano. Da un lato vi erano le unità a remi, con equipaggi erano formati in gran parte da sudditi veneziani, dall'altro le navi a vela, con personale in massima parte straniero; spettava ai comandanti superiori, tutti membri del patriziato della Repubblica, il difficile compito di integrare e amalgamare le due componenti. Il Senato pose alla guida dell'Armata grossa un *Capitano delle Navi*, carica che, pur avendo una lunga storia, non era mai stata istituzionalizzata, affiancando ad esso un nutrito gruppo di *governatori di Nave*, che avevano l'incarico di sovrintendere ai capitani, spesso stranieri, delle singole unità¹¹; il Senato avrebbe desiderato che ogni nave avesse un Governatore, ma la necessità di affidare ai patrizi anche la direzione di galee e galeazze rese impossibile raggiungere l'obiettivo¹².

La mobilitazione navale ottenne inizialmente scarsi risultati, considerato che i veneziani non riuscirono né a intercettare la flotta ottomana prima che giungesse a Creta, né a impedire la caduta di Canea. Particolarmente deludente fu il comportamento delle navi, tanto che il loro *Capitano*, Antonio Marino Cappello¹³, venne rapidamente rimosso e sostituito da Tommaso Morosini,

ultimi da un disastro militare che sembrava ormai inevitabile. G. PARKER, *The Thirty Years' War*, London-Boston-Melbourne 1984, p. 176.

⁹ La nave fu noleggiata con un equipaggio di 60 marinai per 2.300 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 369, 14.3.1645 e all. Provveditori all'Armar 14.3.1645. Esistevano in quel momento due grandi navi veneziane, ma solo la *Madonna della Salute* era adatta a «uso di guerra». *Ibid.*, filza 369, 23.3.1645, all. Ufficio in Zecca 21.2.1645.

¹⁰ Ai primi di settembre si contavano in Levante quattro galeazze, quaranta galee e dieci galeotte, a cui si aggiungevano ventuno galee delle forze ausiliarie maltesi, pontificie, ispano-napoletane e toscane. B. NANI, *Istoria della Repubblica Veneta*, in *Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venezia 1720, pp. 50, 53; LO BASSO, *Uomini da remo*, p. 44; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 138-139.

¹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 369, 8.3.1645, all. Provveditori all'Armar 8.3.1645.

¹² In agosto, solo undici delle diciassette navi noleggiate fino a quel momento avevano alla loro direzione un patrizio. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 377, 22.11.1645, all. 18.11.1645.

¹³ Cappello aveva diretto le due galeazze che si erano battute contro gli inglesi ad

cugino di quel Marco di Taddeo che vent'anni prima aveva tentato l'acquisto dei due galeoni pubblici¹⁴. La nomina di Morosini impresso una svolta alla strategia della Serenissima. Considerata l'assenza di una squadra velica ottomana che potesse fungere da obiettivo¹⁵, in ottobre il nuovo Capitano delle Navi riprese il progetto avanzato qualche settimana prima da Alvise Contarini (mediatore veneziano alle trattative allora in corso a Münster per porre termine alla guerra dei Trent'anni)¹⁶ e mirato ad impiegare l'Armata grossa in un blocco navale dei Dardanelli. L'obiettivo era sia tagliare la principale linea di comunicazione dell'esercito ottomano a Creta, sia interrompere i rifornimenti alimentari e il commercio verso Istanbul, che in massima parte utilizzavano le rotte marittime¹⁷.

La prima fase del blocco iniziò nella primavera del 1646 e proseguì, con interruzioni e riprese, fino all'autunno del 1650. L'Armata grossa, con navi straniere ma con strategia veneziana, riuscì a realizzare, tra il 1648 e il 1649, quello che si può considerare il primo blocco continuato dell'epoca moderna e tra le sue conseguenze ci fu la rivolta che condusse alla caduta del sultano Ibrahim nel 1648¹⁸. Insieme al blocco principale ai Dardanelli, che raramente impegnò meno di venti navi, affiancate nella bella stagione da una squadra di galee quale supporto logistico, altri distaccamenti dell'Armata grossa vennero utilizzati per cercare di isolare i porti cretesi caduti in mano ottomana e in particolare quello di Canea, l'unico in grado di assicurare sufficienti rifornimenti all'esercito turco operante nell'isola.

Alessandretta nel 1628 per proteggere i due galeoni pubblici, mentre dieci anni dopo si era distinto al comando dell'Armata sottile contro i Barbareschi a Valona. Su di lui, cfr. G. BENZONI, *Cappello, Antonio Marino*, in *DBI*, XVIII, Roma 1975, pp. 756-758.

¹⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 21, 3.11.1645, all. Capitano delle Navi Tommaso Morosini 31.10.1645. Tommaso di Francesco Morosini (1593-1648) aveva servito come Governatore di Nave sotto il Capitano Generale da Mar Pietro Barbarigo nel 1618. *Ibid.*, *PTM*, filza 1325, disp. 22.12.1645; BARBARO, V-24, c. 378.

¹⁵ Gli ottomani non avevano navi paragonabili a quelle veneziane. La dozzina di grandi galeoni che impiegavano come mercantili sulla rotta per Alessandria erano bastimenti lenti e pesanti, con scarse qualità nautiche e pochi cannoni; si trattava di unità antiche, probabilmente non troppo dissimili dalle caracche del secolo precedente. Cfr. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 133, n. 386, 14.2.1650, c. 530v.

¹⁶ Su Contarini, cfr. G. BENZONI, *Contarini, Alvise*, in *DBI*, XXVIII, Roma 1983, pp. 82-91.

¹⁷ ASVe, *Senato Rettori*, filza 21, 3.11.1645, all. T. Morosini 31.10.1645.

¹⁸ Sulle vicende del blocco, cfr. G. CANDIANI, *Stratégie et Diplomatie vénitienes: navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659*, «Revue d'Histoire Maritime», 9 (2008), pp. 251-282.

2.2 *La prima squadra velica ottomana e la campagna del 1651*

Dopo che nel maggio del 1649 le navi veneziane avevano riportato a Fochies (non lontano da Smirne) una grande vittoria sulla flotta ottomana, che aveva momentaneamente eluso il blocco, nel luglio del 1650 gli equipaggi di quest'ultima si rifiutarono di salpare per forzare l'uscita dai Dardanelli. La sollevazione spinse la Porta ad imprimere una svolta alla propria politica navale, dando il via a una prima fase di competizione con la marina veneziana anche nel campo delle unità a vela. Gli insuccessi degli anni precedenti avevano dimostrato ai turchi la necessità di possedere una forte componente velica per contrastare quella messa in campo dalla Repubblica, ma essi non possedevano quasi nulla da cui partire. Si è già accennato al fatto che, dopo la battaglia di Zonchio, anche l'Impero Ottomano fosse tornato per tutto il Cinquecento a concentrarsi sulle unità a remi. Nei primi decenni del Seicento, la Porta aveva cominciato a usufruire del concorso di navi fornite dai corsari barbareschi delle Reggenze nordafricane (Algeri, Tunisi e Tripoli). I Barbareschi, grazie alla presenza nelle loro fila di alcuni rinnegati inglesi e olandesi, avevano introdotto nella guerra di corsa l'uso di velieri d'ispirazione nord-europea e potevano quindi fornire una preziosa forza ausiliaria¹⁹. Dato però che la sovranità della Porta sulle Reggenze era più formale che sostanziale, il contributo dei Barbareschi rimaneva estemporaneo e discontinuo, un'aleatorietà che il blocco veneziano dei Dardanelli aveva messo pienamente a nudo. Se venire in soccorso del sultano era un impegno già di per sé poco gradito, doverlo fare affrontando anche una battaglia non apparteneva sicuramente alla filosofia dei corsari nordafricani, molto attenti ad evitare perdite senza la prospettiva di un ricco bottino, che i mercantili armati in servizio con i veneziani difficilmente potevano offrire. Separata dai Barbareschi e con una marina mercantile costituita da poche e deboli unità alessandrine, anch'esse tagliate fuori dalla chiusura dei Dardanelli, la Porta aveva tentato di imitare la Serenissima ingaggiando navi straniere. Questa strada si era dimostrata però politicamente impraticabile, provocando continui attriti con gli ambasciatori inglese, francese e olandese; fino a che si trattava di trasportare rifornimenti alle truppe turche a Creta era ancora possibile ottenere qualcosa, ma quando si chiedevano alla potenze occidentali unità da usare in combattimento, le differenze politiche e religiose

¹⁹ Tra i rinnegati inglesi protagonisti di questo cambiamento vi era John Ward, che nel 1607 aveva catturato la citata *Reniera e Soderina*. Cfr. X. DE PLANHOL, *L'Islam et la mer. La mosquée et le matelot, VII^e-XX^e siècle*, Paris 2000, pp. 160-165; C.M. SENIOR, *Una nazione di pirati. Storia della pirateria inglese nel XVII secolo*, Milano 1980 [London 1976], pp. 82-112.

prendevano il sopravvento, alimentate dalla superiorità della flotta veneziana, che faceva temere agli armatori gravi perdite²⁰.

Non rimaneva che dotare lo stato di una propria squadra di navi da guerra a vela. Già nel 1647, dopo un deludente scontro tra quarantacinque galee ottomane e la sola *Madonna della Salute*, si erano levate voci che premevano affinché venissero costruite navi capaci di opporsi a quelle della Serenissima²¹. Nel 1649 tre navi erano state aggregate alla flotta allestita per quella campagna. L'anno successivo, immediatamente dopo il rifiuto degli equipaggi di salpare, il Gran Visir Amurat decise di dare il via a un ambizioso programma di costruzioni navali. L'obiettivo era avere in servizio per il 1651 trenta «galeoni» che, insieme a dieci maone e cinquanta galee, avrebbero dovuto costituire una possente flotta con la quale rompere l'assedio navale veneziano. Amurat fece subito distaccare una parte delle unità a remi bloccate negli Stretti per andare a caricare il legname per le nuove costruzioni²².

Stabilita la costituzione di una 'Armata grossa' ottomana, si poneva il problema di chi avrebbe realizzato e poi comandato le nuove navi. I turchi non avevano personale sufficientemente pratico per mezzi così complessi, ma potevano contare sui rinnegati, tradizionale tramite tecnologico con l'Europa cristiana. Nel caso specifico fu lo stesso nemico a fornire l'uomo adatto, nella persona del rinnegato veneziano Nicolò Furlan. Nicolò era figlio di Nadalin Furlan, uno dei principali costruttori-armatori che prima della guerra avevano realizzato i grandi mercantili sovvenzionati dallo stato. In particolare, Nadalin aveva completato nel 1632 la citata *Madonna della Salute*, una delle più grandi navi fabbricate fino ad allora a Venezia. L'unità, di circa 1.200 botti e costata 50 mila ducati (12 mila dei quali anticipati dallo stato), venne destinata proprio alla rotta per Istanbul, un'impresa commerciale che però, come tante altre del periodo, ebbe scarso successo²³. Dopo la morte del padre, nel 1642, la gestione della *Madonna della Salute* passò a Nicolò, che la impiegò a ponente

²⁰ Cfr. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 133, disp. n. 361 b, 4.5.1649, c. 107r; n. 369, 20.8.1649, cc. 306r-v.

²¹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 131, disp. n. 283, 18.7.1647, all. lett. Kapudan Pascià Mussan Pascià s.d., cc. 308r-v. Nel combattimento, che aveva visto l'unità veneziana resistere con successo ai ripetuti assalti delle galee ottomane, era caduto il Capitano delle Navi Tommaso Morosini.

²² ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 9.7.1650, c. 8v [i dispacci di questa filza furono indirizzati a Venezia dall'ambasciatore francese Jean de La Haye Vantelet, in quanto il Bailo era stato imprigionato]; *ibid.*, PTM, filza 1327, disp. Capitano delle Navi Giacomo Riva 8.8.1650, all. costituito 28.7.1650.

²³ ASVe, *Senato Mar*, filza 336, 6.2.1641, all. scr. Nadalin di Nicolò 30.7.1640 e parte Senato 4.5.1632.

sulla rotta per Cadice fino al 1645, quando venne come detto noleggiata per la guerra²⁴. A quell'epoca Nicolò Furlan non la dirigeva più, ma navigava invece su di un *pinco*²⁵ che serviva come trasporto per Creta. Il 29 ottobre 1646 il mercantile venne sorpreso dai turchi al largo di Suda e catturato²⁶. Furlan fu portato a Istanbul e gettato nel 'bagno' posto all'interno dell'arsenale insieme al patrizio Pietro Antonio Michiel, che era stato catturato con lui²⁷. Pare che Furlan, risentito per un imprigionamento subito a Venezia, si sia dimostrato fin dall'inizio disponibile ad abiurare. Convertitosi a Chio e preso il nome di Mustafa, iniziò una brillante carriera nella flotta ottomana, dove ottenne prima una galea *zaccale* e poi una *beylera*²⁸, con una rendita annua in Morea di 15.000 reali (forse 18 mila ducati)²⁹, entrando anche in ottimi rapporti con alcuni elementi di spicco del governo, tra cui il Gran Visir e l'Agà dei Giannizzeri. Il pericolo rappresentato dal rinnegato spinse l'allora *Capitano Generale da Mar*³⁰ Giovanbattista Grimani, a tentare di convincerlo a rientrare in patria, ma le trattative fallirono. Quando la Porta decise la costruzione di navi da guerra a vela, la soluzione più logica fu di rivolgersi a Nicolò-Mustafa, che fu nominato comandante di tutte le navi, col titolo di «generale dei galeoni del Re», e che venne con ogni probabilità incaricato di sovrintendere alle nuove costruzioni a Istanbul³¹.

²⁴ ASVe, *Notarile Atti*, b. 10812, notaio Giovanni Piccini, c. 30v, 24.3.1642; c. 86v, 29.4.1645.

²⁵ ASVe, *Senato Mar*, reg. 124, 17.4.1660, c. 106v. Il pinco era un mercantile a vele latine, solitamente a tre alberi, con una portata tra le 150 e le 300 tonnellate.

²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1083, disp. Capitano Generale da Mar Giovanni Cappello n. 68, s.d. [9.11.1646].

²⁷ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 130, disp. n. 263, 4.1.1647, cc. 285r-289v; all. lett. Pietro Antonio Michiel, cc. 296r-298r. Michiel morì pochi mesi dopo. *Ibid.*, disp. n. 275, 4.5.1647, c. 172v.

²⁸ Le *zaccali* erano le galee mantenute direttamente dallo stato, le *beylere* quelle affidate ai bey dei *Timar* marittimi dell'impero, che dovevano gestirle con le loro entrate. Lo Basso, *Uomini da remo*, pp. 180-185.

²⁹ In quegli anni il reale valeva a Venezia intorno alle 8 lire, contro le 6,2 lire del ducato di conto; si tenga comunque presente la variabilità di questi rapporti e quindi la relatività dei raffronti tra le varie monete, che si modificavano non solo nel tempo, ma anche nello spazio.

³⁰ Il Capitano Generale da Mar (carica che esisteva solo in tempo di guerra o di crisi particolarmente gravi) era il comandante in capo di tutte le forze veneziane presenti in Levante.

³¹ ASVe, *PTM*, filza 936, disp. Capitano Generale da Mar Alvise Mocenigo n. 215, 15.7.1651, all. costituito di Nicolò Furlan, 12.7.1651; NANI, *Istoria*, p. 278. Nel 1718, al

Qui, nell'arsenale *Kasim Pascià*³² posto sulla sponda settentrionale del Corno d'Oro, due nuove *sultane*³³ erano già in cantiere nell'agosto del 1650³⁴. Entro il maggio successivo furono completate quindici sultane, cinque a Istanbul e dieci nel Mar Nero, quasi sicuramente a Sinope³⁵. Le più grandi avevano 54-60 cannoni, le più piccole 35-40, la maggior parte in bronzo e per la metà di grosso calibro³⁶. Lo sforzo cantieristico tese al massimo le risorse disponibili, tanto che fu necessario utilizzare legno non stagionato (per trasportarlo dai boschi, la popolazione cristiana venne costretta a lavorare gratuitamente)³⁷, a detrimento della robustezza degli scafi e con la certezza che in breve tempo le navi si sarebbero deteriorate³⁸. Si registrarono inoltre due gravi incidenti. Una delle unità fabbricate del Mar Nero s'incendiò, mentre l'ultima e più grande tra quelle costruite a Istanbul – l'unica ad avere l'armamento, 54 cannoni, distribuito su due ponti continui – si rovesciò il 15 maggio nel Corno d'Oro

congresso di pace di Passarowitz, il plenipotenziario ottomano ricordò all'inviato veneziano Carlo Ruzzini come fossero stati proprio i veneziani a insegnare ai turchi a fabbricare vascelli. *Ibid.*, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 173, 31.7.1720, cc. 579v-580r, cit. in G. BELLINGERI, *Il Golfo come appendice: una visione ottomana*, in *Mito e antimito nel bacino adriatico (secoli XV-XIX)*, a cura di S. GRACIOTTI, p. 18.

³² L'arsenale di Istanbul prendeva il nome del Gran Visir di Solimano il Magnifico, che aveva contribuito largamente al suo sviluppo. Cfr. R. MANTRAN, *Le rôle de L'Etat ottoman dans la gestion et les activités économiques du port d'Istanbul aux XVIe et XVIIIe siècles*, in *I porti come impresa economica*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Prato 1988, pp. 371, 378.

³³ L'appellativo derivava forse dal fatto che in passato queste navi erano state costruite con denaro del tesoro personale di madri e mogli dei sultani. Si può dire che il termine sultana indicasse una nave costruita e mantenuta dallo stato e rappresentasse l'equivalente velico della galea *zaccale*.

³⁴ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 13.8.1650, c. 17r.

³⁵ Già verso la metà del Quattrocento uno dei principati turchi allora esistenti in Anatolia aveva creato a Sinope un arsenale in grado di costruire navi di grandi dimensioni. DE PLANHOL, *L'Islam et la mer*, p. 186.

³⁶ ASVe, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 209, 27.5.1651, all. lett. vescovo di Milo, 13.5.1651; BNM, Misc. 166, Parte veneta, *Guerre col turco 1617 al 1667*, n. 10, *Lettera di ragguaglio della vittoria navale conseguita dall'Armata della Serenissima Repubblica di Venetia sotto il comando del Procurator Capitan General da Mar Mocenigo contro Turchi nell'Arcipelago, Venezia 22.8.1651*.

³⁷ Cfr. V. TCHENTSOVA, *Le coup d'état constantinopolitain de 1651 d'après la lettre d'un métropolitain grec au tsar russe Alexis Michailovich*, «Turcica», 32 (2000), p. 406.

³⁸ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 25.6.1651, c. 104v. Anche in passato gli ottomani avevano spesso fatto ricorso a legname appena tagliato. TENENTI, *Cristoforo da Canal*, p. 121.

subito dopo il varo, tra la costernazione dei presenti, convenuti in gran numero per assistere alla cerimonia, e venne recuperata solo con grande fatica³⁹. L'allestimento della flotta non si limitò alle nuove costruzioni. La sospensione del blocco dei Dardanelli, provocata dalle tensioni sorte tra i comandanti veneziani e i capitani olandesi e inglesi delle navi noleggiate, aveva ridato ai turchi libertà d'azione, permettendo a tutte le forze navali dell'Impero di concentrarsi per la nuova campagna. Alle quindici sultane si aggiunsero altrettanti mercantili, trasformati a Istanbul per uso bellico (queste unità andarono a costituire la squadra di trenta navi stabilita dal Gran Visir) e un buon numero di unità barbaresche. Fu inoltre nominato un nuovo Kapudan, Hosamzada (Hüsam-Bey-zâde) Ali Pascià detto «Mazzamamma», già Bey di Rodi e Pascià di Tunisi, considerato il più esperto e valido tra gli uomini di mare dell'Impero⁴⁰.

Il 12 giugno Mazzamamma lasciò Istanbul per Chio, dove lo attendevano numerose altre unità. Il 28 ripartì per Creta con quarantotto navi, altrettante galee e sei maone, con l'obiettivo di rifornire l'isola, possibilmente senza combattere⁴¹. In campo veneziano, i contrasti tra i capitani delle navi noleggiate e i patrizi alla guida della flotta, sommati all'usura cui erano state sottoposte le unità durante il blocco, avevano spinto molte navi a licenziarsi e reso difficile trovarne altre⁴²; era il rovescio della medaglia del sistema dei noli, che s'inceppava nel momento in cui per gli armatori i vantaggi economici superavano i rischi. Solo a fine maggio le navi tornarono ad essere in un numero sufficiente per pensare di ripresentarsi ai Dardanelli, troppo tardi per sperare di potervi intrappolare la flotta ottomana⁴³. Al Capitano Generale da Mar Alvise 2° Mocenigo non rimase che concentrare la flotta nelle acque di Creta e attendere le mosse del nemico⁴⁴. Quando a fine giugno giunse la notizia che i turchi erano

³⁹ La nave aveva sparato un semplice colpo di saluto: nell'incidente morirono una cinquantina di marinai. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 16.5.1651, c. 97r.

⁴⁰ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 5.11.1650, c. 51r; disp. 7.3.1651, c. 76v; disp. 16.5.1651, c. 96v. Il titolo di Pascià era attribuito al *Beylerbey*, il rappresentante ufficiale del sultano nella reggenza, che però in questo periodo non aveva più alcun ruolo nel governo. R. MANTRAN, *L'évolution des relations entre la Tunisie et l'Empire Ottoman du XVI^e au XIX^e siècle*, «Les Cahiers de Tunisie», 7 (1959), pp. 321, 324.

⁴¹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 134, disp. 25.6.1651, c. 104r; *post scriptum* 18.7.1651, c. 107r; disp. 4.7.1651, c. 115v.

⁴² A. VALIER, *Historia della Guerra di Candia*, Venezia 1679, p. 260.

⁴³ ASVe, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 209, 27.5.1651.

⁴⁴ ASVe, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 211, 10.6.1651. Alvise 2° Leonardo di Alvise Mocenigo (1583-1654) aveva già ricoperto la carica di Provveditore Generale da Mar

in mare, la *Consulta*⁴⁵ decise di portarsi verso il canale Kaireos, lo stretto che separa l'isola di Negroponte (l'odierna Eubea) da Andro, uno dei passaggi obbligati tra l'Egeo e il Mare di Creta. Il 2 luglio i veneziani, cui si erano aggiunte le galee degli *ausiliari*⁴⁶, erano presso Caristo, nell'estremità meridionale di Negroponte, dove vennero a sapere che i turchi avevano lasciato Chio. Mocenigo si diresse verso Santorino per sbarrare la rotta centrale per Creta. Il 7 luglio le due flotte si avvistarono nelle acque di Nio, poco a nord di Santorino. L'8 ci fu un confuso scontro tra il grosso della squadra ottomana e cinque navi dell'avanguardia veneziana, che vennero salvate dall'intervento delle altre navi dell'Armata grossa. Il giorno successivo fu speso dai veneziani per raggruppare la flotta, dispersasi durante la notte, mentre i turchi si tenevano più a nord⁴⁷. All'alba del 10 luglio essi furono avvistati nel canale tra Paro e Nasso, intenti a fare acqua nella prima isola. I veneziani avevano ventisette navi, sei galeazze e ventitre galee, gli ottomani cinquantacinque navi, sei maone e cinquantatre galee: ma solo le quindici navi appena costruite, insieme a otto unità barbaresche (sei tripoline e due tunisine) e a qualcuno dei mercantili armati possedevano delle effettive qualità militari. Entrambi i contendenti divisero le forze in un centro e due ali, secondo il classico schema delle battaglie tra unità a remi, mescolando in ciascun gruppo navi, galeazze/maone e galee.

Mocenigo voleva attendere che le navi si riordinassero dopo la navigazione notturna ma, osservato che le barche delle navi dell'ala destra turca stavano facendo acqua, le due galeazze sulla sinistra veneziana (una delle quali comandata dal futuro Capitano Generale Lazzaro Mocenigo) si spinsero di propria iniziativa in avanti per cannoneggiarle. Dal centro il Kapudan Pascià si lanciò contro di loro con sei maone e cinque galee, costringendo a sua volta il Capitano Generale soccorrere l'ala sinistra con numerose navi e altre due galeazze,

negli anni trenta. Il fratello Alvise 1° fu ambasciatore straordinario a Roma nel 1645. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, V, c. 182v; BARBARO, V-22, c. 191.

⁴⁵ Benché il Capitano Generale da Mar avesse il comando di tutte le forze veneziane in Levante, normalmente le decisioni venivano prese collegialmente in una Consulta. Tutti i *capi da Mar* (gli ammiragli veneziani) avevano diritto di parola, ma solo i cinque principali (Capitano Generale da Mar, Provveditore Straordinario e Provveditore Ordinario d'Armata, Capitano delle Galeazze e Capitano delle Navi) potevano deliberare. Cfr. *Dell'acquisto e del ritiro dei Veneti dall'isola di Scio nell'anno MDCXCIV*, Norimberga [Venezia] 1710, p. 19.

⁴⁶ I veneziani definivano «ausiliarie» le forze pontificie, maltesi, toscane e genovesi (ma anche spagnole e portoghesi) inviate in loro appoggio nella lotta contro l'Impero Ottomano, sia durante la guerra di Candia, sia durante le due successive guerre di Morea. In effetti non si trattava di alleati formali della Serenissima, ma di governi che ne sostenevano in qualche modo l'impegno in Levante contro i turchi.

⁴⁷ ASVe, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 214, 27.6.1651; n. 215, 15.7.1651.

tra cui quella del non ancora celebre Francesco Morosini⁴⁸. In breve i turchi si trovarono a malpartito e cominciarono a ritirarsi in disordine. La galeazza di Morosini attaccò la grande sultana da 60 cannoni dove era imbarcato Furlan/Mustafà, impadronendosi con l'aiuto di una seconda galeazza, di una galea e di due navi. Furlan cercò di sfuggire ai suoi ex-compatrioti arrendendosi all'inglese *Elisabeth Mary*, ma il capitano Thomas Middleton lo consegnò al Capitano Generale⁴⁹. Una seconda sultana venne catturata da Lazzaro Mocenigo congiuntamente ad un'altra galeazza, mentre due galee si impadronirono di una terza sultana. Risolta a suo favore la situazione all'ala sinistra, il Capitano Generale si portò in appoggio di quella destra. Qui le galee ottomane vennero rapidamente messe in fuga e le navi si trovarono abbandonate a se stesse: dopo un violento combattimento dodici unità tra ottomane e barbaresche furono affondate, bruciate o catturate⁵⁰.

La prima battaglia della guerra tra le due flotte al completo si concludeva con una grande vittoria veneziana, che confermava il successo conseguito due anni prima a Fochies dalla sola Armata grossa e ribadiva la supremazia marittima della Repubblica⁵¹. Se Lepanto aveva segnato la fine dell'espansione turca sul mare, Fochies e Paro riproponevano Venezia quale potenza navale predominante nel Levante, grazie anche ad un'efficace integrazione tra navi a vela e unità a remi. Gli ottomani, nonostante gli indubbi risultati conseguiti sul piano costruttivo, non erano stati in grado di acquisire in pochi mesi le competenze necessarie per far agire utilmente le loro nuove sultane. I rinnegati come Furlan potevano offrire un importante contributo, ma non erano sufficienti per mettere rapidamente a punto una flotta velica in grado di integrarsi con quella a remi e di battersi col meglio della tradizione navale dell'epoca, quella veneziana per le unità a remi, quella olandese e inglese per le unità a vela. Non a caso le

⁴⁸ Francesco di Pietro Morosini (1619-1694: cfr. BARBARO V-24, c. 349) era in quel periodo *Capitano delle Galeazze*, comandava cioè tutte le galeazze veneziane.

⁴⁹ Pare che Middleton abbia rifiutato 20 mila reali (quasi 25 mila ducati) offertigli da Furlan per lasciarlo fuggire: grazie a questo e ad altri meriti, l'inglese ricevette una collana d'oro del valore di 150 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 453, 4.1.1653, all. supplica Middleton 12.12.1652.

⁵⁰ Tra le navi bruciate, quattro appartenevano al gruppo di sultane fabbricate a Istanbul, compreso la due-ponti da 60 cannoni che si era rovesciata al momento del varo. ASVe, *PTM*, filza 936, disp. A. Mocenigo n. 215, 15.7.1651 e all.ti; filza 1328, disp. Capitano delle Navi Luca Francesco Barbaro 13.7.1651; BNM, Misc. 166, Parte veneta, *Guerre col turco 1617 al 1667*, n. 10.

⁵¹ Per commemorare l'evento, i musici della basilica ducale suonavano ogni 10 luglio nella chiesa di San Paterniano. A. TENENTI, *Il potere dogale come rappresentazione*, in *Stato, un'idea, una logica. Dal comune italiano all'assolutismo francese*, Bologna 1987, p. 211.

perdite turche furono quasi tutte concentrate sulle navi, sedici delle quali (di cui sette delle nuove sultane) andarono perdute.

Alla lunga però, il frutto più duraturo della vittoria fu costituito dalle tre sultane catturate all'ala sinistra da Lazzaro Mocenigo e Francesco Morosini. Le due più piccole, da circa 50 cannoni, appartenevano al gruppo di cinque costruite a Istanbul, presumibilmente sotto la direzione di Furlan/Mustafà, mentre l'origine della terza, da 60 cannoni, che i turchi chiamavano la *Gran Sultana* e a bordo della quale era stato catturato il rinnegato, è meno facile da identificare; le fonti veneziane affermano che anch'essa fosse stata costruita a Istanbul⁵², ma la più grande tra quelle messe in cantiere nella capitale era bruciata nella battaglia: l'unità potrebbe quindi essere una delle tre aggregate alla flotta nel 1649. A prescindere dalla loro origine, i veneziani rimasero colpiti dall'imponenza e dalla maestosità delle sultane. Il Capitano Generale Mocenigo le sottrasse con destrezza al bottino da spartire con i capitani delle navi noleggiate e le inviò direttamente a Venezia. Qui furono raggiunte qualche mese dopo dal loro ex comandante Furlan/Mustafà, che venne rapidamente eliminato nelle carceri della Repubblica⁵³.

2.3 *Il ritorno delle navi statali*

La maggiore delle tre unità catturate arrivò in Laguna nella seconda metà di ottobre, seguita pochi giorni dopo dalle altre due⁵⁴. Scartata l'idea di conservarle in Arsenale come trofei, si pose il problema di quale destino riservare loro. Quattro dei sei Provveditori e Patroni all'Arsenale avrebbero voluto venderle a privati, conservando le risorse del cantiere di stato per le unità a remi. Guidati dal futuro Capitano Generale Lorenzo Marcello⁵⁵, giudicavano eccessivi i quasi 43 mila ducati preventivati per le *concie* (raddobbi), proprio quando l'Arsenale, già sotto pressione per mantenere in efficienza l'Armata sottile, era a corto di materiali e con i fornitori sul piede di guerra per i mancati pagamenti: mancavano soprattutto i preziosi *stortami*, che venivano importati dall'estero con tempi di attesa molti lunghi e che, se destinati al raddobbo delle navi catturate, sarebbero stati sottratti alle galeazze⁵⁶. Le tre navi avrebbero inoltre

⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 442, 16.12.1651, all. Capitano Generale da Mar Alvise Mocenigo e Patrone all'Arsenale Caterino Corner 14.12.1651.

⁵³ ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 27.4.1652; NANI, *Istoria*, p. 283.

⁵⁴ ASVe, *Senato Mar*, reg. 112, 28.10.1651, cc. 292r-v; 11.11.1651, c. 304v.

⁵⁵ Cfr. R. ZAGO, *Marcello, Lorenzo*, in DBI, LXIX, Roma 2007, pp. 539, 542.

⁵⁶ Gli stortami erano pezzi di legname naturalmente ricurvi che, in una quindicina di varietà, venivano utilizzati per la realizzazione delle ordinate dell'ossatura; il problema del

richiesto l'impiego di una larga parte delle maestranze, bloccando per almeno tre mesi tutti gli altri lavori⁵⁷. Anche le valutazioni tecniche non erano positive: prive delle «giuste» proporzioni, le sultane erano fatte in gran parte di legname dolce e non stagionato⁵⁸. Le obiezioni più insidiose riguardavano però i costi di gestione. Ciascuna unità avrebbe avuto bisogno di 100 tra ufficiali e marinai, con una spesa mensile calcolata in 1.400 ducati; considerati i tradizionali anticipi concessi agli equipaggi veneziani (quattro paghe e otto mesi di vitto)⁵⁹, lo stato avrebbe dovuto sborsare subito 21.600 ducati, preoccupandosi inoltre di trovare i marinai, che in città scarseggiavano e che sarebbe stato necessario andare a cercare anche all'estero, con un'ulteriore lievitazione dei costi. Era meglio quindi continuare a noleggiare mercantili armati, la cui gestione e i cui rischi andavano tutti a carico degli armatori. Non mancava una considerazione

loro reperimento attanagliava l'Arsenale almeno dagli inizi del Seicento. L. SUSMEL, *I rovereti di pianura della Serenissima*, Padova 1994, pp. 79, 119; E. CONCINA, *L'Arsenale di Venezia*, Milano 1984, p. 174. La carenza riguardava anche la Francia, dove solo l'arsenale di Tolone ne era ben rifornito, grazie all'abbondanza di stortami in Provenza. S. WICHA, *Le transport des bois de marine de la forêt jusqu'à l'arsenal: l'exemple de Toulon entre 1669 et 1715*, in *Du bois on fait les vaisseaux... Bois et marine, de l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850*, Vincennes 1997, p. 11.

⁵⁷ Erano richiesti 210 *calafati* (dei 350 presenti), 48 *marangoni* e altrettanti marinai. I marangoni erano incaricati della costruzione dell'opera viva (chiglia e ordinate), i calafati sia della costruzione dell'opera morta sia del vero e proprio calafataggio. R.C. DAVIS, *Costruttori di navi a Venezia*, Vicenza 1997 [Baltimore 1991], p. 23.

⁵⁸ Tra i legni dolci si annoveravano abete, larice e pino. Nelle loro costruzioni i veneziani utilizzavano invece soprattutto il *rovere*, una pianta dal legno duro della quale crescevano nei territori della Serenissima due tipi, la *Quercus pedunculata* o *Quercus robur* (farnia) e la *Quercus sessisiliflora* o *Quercus petraea* (rovere vero e proprio). La prima, più resistente all'acqua e quindi più ricercata nelle costruzioni navali, era essenzialmente una pianta di pianura, mentre la seconda cresceva nella fascia collinare che si estendeva dal veronese fino all'Istria: quello che le fonti definiscono rovere è quindi solitamente la farnia. SUSMEL, *I rovereti di pianura*, pp. 5-7; M. AGNOLETTI, *Organisation technique de l'approvisionnement en bois pour la République de Venise, XIVe-XVIIIe siècle*, in *Forêt et Marine*, par A. CORVOL, Paris-Montréal 1999, p. 227; M. FERRARI - D. MEDICI, *Alberi e arbusti in Italia. Manuale di riconoscimento*, Bologna 1996, pp. 204-209.

⁵⁹ L'anticipo, già attestato nel Trecento e che era di quattro paghe anche sulle galee di mercanzie, si doveva principalmente al fatto che il servizio si svolgeva in gran parte lontano da Venezia. Per motivi analoghi, i marinai inglesi imbarcati sulle navi della *East India Company* ricevevano due mesi di anticipo, quelli destinati al Mediterraneo o alle Americhe un mese. LANE, *Storia di Venezia*, p. 200; ID., *Salari e reclutamento dei galeotti, 1470-1580*, in ID., *Le navi di Venezia*, p. 184; M. REDIKER, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge University Press, 1987, p. 125.

di carattere psicologico: se i turchi avessero visto che il nemico utilizzava le loro navi, avrebbero dedotto che fossero di buona qualità e ne avrebbero continuato la costruzione, minacciando la superiorità navale conquistata dalla Serenissima.

A Marcello rispose Alvise 2° Mocenigo, sotto il cui generalato le sultane erano state catturate e che, rientrato a Venezia, era stato eletto Provveditore all'Arsenale. Sostenuto anche dal Patrone Caterino Corner⁶⁰, Mocenigo fece notare come tutti gli stati europei stessero rinforzando le loro marine con poderosi vascelli⁶¹. Lo stesso Senato aveva discusso a più riprese la messa in cantiere di navi da guerra, soprassedendo solo per i lunghi tempi richiesti dalla carenza di stortami per l'ossatura. Ma proprio quest'ultima era il punto forte delle navi catturate che, per quanto costruite frettolosamente, potevano essere ristrutturare con successo, come confermavano sia i periti dell'Arsenale, sia i capitani olandesi dei mercantili armati noleggiati. Utilizzando il materiale già presente, si potevano risparmiare almeno 17 mila dei 43 mila ducati preventivati, mentre per non assorbire nei lavori tutte le maestranze, le tre sultane avrebbero potuto essere raddobbate una alla volta. Mocenigo contestava anche i calcoli relativi alla gestione: la spesa poteva essere limitata a 1.200 ducati al mese, con soli quattro mesi di anticipo sia per le paghe che per il vitto e con un esborso iniziale di meno di 15 mila ducati. Il noleggio di una nave della forza delle sultane sarebbe costato molto di più dei 2 mila ducati mensili indicati da Marcello, considerato che nel 1645 se ne erano spesi 3 mila per alcune navi olandesi con novanta marinai, dieci in meno di quanti necessari per unità delle dimensioni delle sultane. E proprio le navi noleggiate dimostravano che non vi sarebbero stati particolari problemi nella raccolta dei marinai, dato che esse erano solite coprire con un terzo di marinai veneziani i loro equipaggi. In realtà, il disaccordo tra Marcello e Mocenigo rifletteva una più generale divergenza sulla natura delle navi di cui la Serenissima aveva bisogno. Per il primo, le sultane erano semplicemente troppo grandi e i mercantili armati noleggiati più che sufficienti per le necessità della Repubblica; per il secondo invece la Serenissima, come tutte le autentiche potenze navali, doveva possedere grandi navi intorno alle quali strutturare il resto della flotta, funzione attribuita in passato ai galeoni pub-

⁶⁰ Caterino era figlio del Provveditore Generale di Candia Andrea Corner, morto nel 1646 mentre difendeva Retimo. Egli stesso sarebbe caduto sulle mura di Candia nel 1669. R. DEROSAS, *Corner, Caterino*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, pp. 169-172.

⁶¹ L'anno prima il Parlamento inglese aveva iniziato un imponente programma di costruzioni navali: tra il 1650 e il 1659 vennero completate cinquantquattro navi da guerra. Fox, *Great Ships*, p. 59.

blici e passata poi alle galeazze⁶². Il Senato, non senza una forte opposizione, accolse la concezione dell'ex Capitano Generale, decretando nel dicembre 1651 l'inizio della ristrutturazione della sultana che ne aveva minor bisogno⁶³. Dopo un intervallo di una decina d'anni, lo stato si dotava nuovamente di una componente di navi proprie, imboccando una strada che non avrebbe più abbandonato.

La concia della prima sultana, affidata alla direzione di Caterino Corner, fu effettuata a San Antonio, dato che le dimensioni della nave ne impedivano l'ingresso in Arsenale. Si impiegarono le maestranze dall'alba al tramonto, eliminando l'uscita per il pranzo e aumentando la paga del 50%, una procedura spesso utilizzata per accelerare le opere in Arsenale⁶⁴. Nel febbraio 1652 Corner lesse in Senato una relazione sullo stato dei lavori. Aveva trovato la sultana, ribattezzata *San Alvise*, «d'isquisito legname, inchodato con ottima ferratura, aggiuntevi le fatture praticate per ben segarlo et unirlo», il che faceva presagire un lungo servizio. Le buone condizioni generali avrebbero permesso di finire la concia in un mese e mezzo, contro i tre previsti, mentre la spesa non avrebbe superato i 10 mila ducati preventivati⁶⁵. Il resoconto di Corner convinse l'assemblea a procedere alla ristrutturazione anche delle altre due unità, che presero il nome di *San Marco* (la sultana su cui era stato catturato Furlan) e *Santissima Annunziata*. Anch'esse vennero raddobbate a San Antonio, ma con una procedura di appalto. Dopo un incanto, la concia della *San Marco* fu affidata ad uno dei marangoni dell'Arsenale, Zuanne de Piero de Pieri, un nome che avrà una parte notevole nella storia delle navi da guerra veneziane: de Pieri ricevette 297 ducati per trenta giorni di lavoro, effettuato sotto la supervisione del Patrone all'Arsenale Andrea Erizzo⁶⁶. La

⁶² In Mocenigo riemergeva il culto veneziano per il gigantismo navale. Cfr. TENENTI, *Venezia e i corsari*, p. 175.

⁶³ I voti furono 89 a favore e 44 tra astenuti e contrari. Su tutta la questione delle sultane, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 442, 16.12.1651 e all.ti.

⁶⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 443, 23.12.1651/5.1.1652 e all. Patroni Arsenale 18.12.1651. Normalmente gli operai entravano a *mezza terza* (circa le 7,30), facevano una pausa di circa due ore a mezzogiorno e terminavano un'ora prima del tramonto: se impiegate dall'alba al tramonto, le maestranze lavoravano cinque ore in più. *Ibid.*, filza 590, 11.3.1673, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.3.1673; filza 653, 11.8.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9[?].8.1684.

⁶⁵ Di cui 4.000 per lo scafo e 6.000 per *armizi* (ormeggi) e vele. In realtà la *San Alvise* costò 11.446 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 443, 7.2.1652, all. Patrone Arsenale Caterino Corner 5.2.1651; filza 444, 27.4.1652 e all.ti.

⁶⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 443, 29.2.1652, all. 22.2.1652. Andrea Erizzo (1623-?) era zio di Nicolò 1°, che sarà ambasciatore a Roma, Parigi e in Inghilterra. BARBARO, III-14, c. 420.

nave, destinata a fungere da ammiraglia del Capitano delle Navi, venne giudicata dallo stesso Erizzo, che pure era stato contrario alla ristrutturazione, «navilio...bellissimo e [che] promette le migliori riuscite»; grazie all'appalto, la spesa venne limitata a 11.494 ducati, contro i 18 mila preventivati⁶⁷, anche se poi la nave palesò in servizio molti difetti. Un appalto fu stipulato anche per la *Santissima Annunziata*, affidata per 239 ducati a un maestro Giacomo di Antonio, sotto la direzione del Patrone Orazio Bembo, con un costo finale di 11.233 ducati contro i quasi 15 mila preventivati⁶⁸. In tutte e tre le sultane i lavori comportarono l'aggiunta o la sostituzione di ordinate, braccioli⁶⁹ e fasciame, sia per riparare i danni subiti nella battaglia di Paro, sia per rinforzare le strutture. Soltanto sette dei sessantasei cannoni turchi presenti a bordo vennero mantenuti, essendo gli altri di calibri differenti da quelli veneziani e troppo fragili per essere ricalibrati. Nonostante fossero stati chiesti almeno cinquanta cannoni per nave, l'armamento fu fissato a trenta pezzi (tutti in bronzo), limitazione dovuta probabilmente alla carenza di artiglierie in Arsénale⁷⁰.

Sul piano amministrativo le nuove unità, definite ben presto *navi pubbliche*⁷¹, registrarono uno scostamento notevole rispetto ai precedenti galeoni statali. Come accadeva con le galee e con le galeazze, questi ultimi avevano sempre avuto al loro comando un patrizio, che oltre ad avere il comando si assumeva

⁶⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 22.3.1652 e all. Patrone all'Arsénale A. Erizzo 16.3.1652; filza 445, 4.5.1652, all. Patrone all'Arsénale A. Erizzo 2.5.1652.

⁶⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 20.4.1652, all. Provveditori e Patroni all'Arsénale 4.4.1652; filza 445, 1.5.1652; filza 446, 18.6.1652. Su Orazio di Gabriele Bembo (1626-1700), dal 1674 al 1677 console al Cairo, cfr. G. BENZONI, *Bembo, Orazio*, in *DBI*, VIII, Roma 1966, pp. 131-133.

⁶⁹ I braccioli, pezzi di legname con una forma naturale a squadra, servivano a connettere i bagli dei ponti con le ordinate dello scafo.

⁷⁰ Ogni nave aveva anche 10 tra periere e *spazzacoperte*. La *San Alvise* doveva imbarcare 2 cannoni petrieri da 100, 4 colubrine (forse da 50), 6 cannoni da 20, 6 colubrine da 14, 6 sacri da 12, 6 falconi da 6, oltre a 6 periere da 12 e 4 spazzacoperte. Per armarla si fece ricorso alla riserva di 123 cannoni del Deposito per la difesa del Lido. ASVe, *Senato Mar*, filza 443, 6.2.1652, all. Provveditori alle Artiglierie 22.1.1652 e 27.1.165; filza 444, 7.3.1652, all. Provveditori alle Artiglierie 4.3.1652.

⁷¹ Si può notare che nel diritto marittimo odierno si è scelto di sostituire i tradizionali termini di *nave da guerra* e *nave di commercio* con quelli di *nave pubblica* e *nave privata*; le navi pubbliche sono una categoria di unità «immune da qualsiasi interferenza, materiale o giurisdizionale, da parte di poteri statali stranieri». A. MANZI, *Il regime giuridico delle navi militari nel diritto internazionale*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», 19 (dicembre 2005), p. 157.

anche l'amministrazione di bordo. In un primo momento anche le tre navi pubbliche ebbero dei governatori patrizi eletti dal Senato⁷², ma sin dall'inizio una parte delle responsabilità gestionali furono affidate al capitano, nominato dai *Provveditori all'Armar*⁷³. In particolare, mentre il Governatore si occupava dell'articolazione dell'equipaggio, al capitano andava tutta l'incombenza del vitto. Leonardo Pasqualigo⁷⁴, Governatore della prima nave ad entrare in servizio, la *San Alwise*, chiese di aumentare i marinai da 100 a 126, e il capitano, basandosi su quanto si praticava sulle navi olandesi noleggiate, domandò un assegnamento di 5 ducati al mese a testa per la *panatica*, contro i 3 corrisposti in passato ai galeoni pubblici e i 4 che erano stati preventivati⁷⁵. Il Senato accolse parzialmente le due richieste, concedendo un equipaggio di 115 uomini e una panatica di 4,4 ducati e fissando un mensile di 1.380 ducati (872 per le paghe, escluso lo stipendio del Governatore, e 508 per il vitto)⁷⁶. La seconda nave pubblica, la *San Marco*, venne affidata al Governatore Antonio Zen (che sarebbe diventato Capitano Generale durante la prima guerra di Morea), con il medesimo equipaggio di 115 uomini. Il mensile della nave salì a 1.407 ducati, a causa dell'aumento dell'assegnamento per il vitto⁷⁷; più fortunata ancora fu la *Santissima Annunziata* (Governatore Natale Duodo), che ricevette un mensile di 1.482 ducati⁷⁸. La presenza di governatori e capitani con diversa capacità contrattuale, e l'accresciuta difficoltà di trovare marinai, spiegano le differenze, che peraltro ribadiscono come il rapporto tra stato e navi pubbliche si stesse

⁷² La paga dei tre governatori fu portata da 80 a 100 ducati per «haver maggior incombenza et oblighi differenti da gl'altri governatori di nave». ASVe, *Senato Mar*, filza 443, 7.2.1652.

⁷³ I tre Provveditori all'Armar avevano il compito di armare e disarmare tutte le unità della marina veneziana, e di nominare tutto il personale non patrizio della flotta. Sull'evoluzione e sulle competenze della magistratura, estese anche alla marina mercantile, cfr. F. Rossi, *Le magistrature*, in *Storia di Venezia*, XII pp. 704-710.

⁷⁴ Leonardo Agostino di Giuseppe Pasqualigo (1613-1666) era già stato Governatore di una delle due navi inglesi noleggiate nel 1638. ASVe, *Senato Mar*, reg. 96, 16.9.1638, c. 173r; *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, VII, c. 244v; BARBARO, VI-26, c. 22.

⁷⁵ I capitani olandesi ricevevano dai loro armatori per la panatica 30 lire, corrispondenti a quasi 5 ducati in moneta di Venezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 16.3.1652, all. Provveditori all'Armar 9.3.1652.

⁷⁶ Lo stipendio era suddiviso in 286 ducati per i 14 ufficiali e 586 ducati per gli altri uomini. La paga dei 66 marinai venne fissata a 6 ducati al mese, i 18 bombardieri ricevettero 10 ducati, i loro due capi 15 e gli altri principali ufficiali da 15 a 18 ducati mensili: per tutti si aggiungeva il vitto. ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 26.4.1652 e all. 22.4.1652.

⁷⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 27.4.1652 e all. 26.4.1652.

⁷⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 446, 18.6.1652.

indirizzando sulla strada contrattualistica già tracciata dai noleggi dei mercantili armati⁷⁹. Per la *Santissima Annunziata* ci furono alcuni problemi nella scelta del capitano, dato che i concorrenti non erano né numerosi né di particolare valore. Alla fine venne nominato un abile uomo di mare veneziano, Damiano Damiani, che però pretese un anticipo tra i 300 e i 400 ducati⁸⁰.

La *San Alvise* salpò per il Levante ai primi di giugno del 1652, arrivando agli inizi di luglio a Serfanto, nelle Cicladi, seguita poco dopo dalla *San Marco*⁸¹. La *Santissima Annunziata* fu pronta solo a settembre e giunse in Armata a dicembre, dopo una difficile navigazione che la costrinse a una sosta a Curzola per riparazioni⁸². In Levante, un evento casuale determinò il definitivo passaggio delle nuove navi pubbliche a un sistema gestionale analogo a quello dei mercantili armati noleggiati. Poco dopo l'arrivo della *San Marco*, il capitano morì. Nel comunicare il decesso a Venezia, il Capitano delle Navi Luca Francesco Barbaro⁸³ suggerì che lo stato seguisse con il nuovo capitano l'esempio degli armatori dei mercantili armati; questi elargivano un assegnamento di 12 ducati *pro capite*, dal quale i capitani ritagliavano poi la paga e la panatica per ciascun uomo di equipaggio. Il Senato fu d'accordo e da quel momento, e per tutta la durata della guerra, dodici ducati divennero il contributo *standard* pagato dallo stato al capitano per ciascun membro dell'equipaggio di una nave pubblica⁸⁴. Il Governatore patrizio, se e quando presente, mantenne solo una funzione di generica supervisione del capitano, il quale ingaggiava e gestiva l'equipaggio in piena autonomia.

Mantenendo direttamente scafi e attrezzature delle navi pubbliche, ma adottando per gli equipaggi il sistema già in uso con i mercantili armati noleggiati, lo stato sfruttava il suo punto di forza, rappresentato dal grande Arsenal e di Venezia, e delegava nel contempo l'ambito nel quale si sentiva più debole, la gestione degli uomini, a dei privati che potevano mettere in campo le relazioni

⁷⁹ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 444, 23.4.1652, all. 22.4.1652; 27.4.1652, all. 26.4.1652.

⁸⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 445, 22.5.1652, all. Provveditori all'Armar 18.5.1652.

⁸¹ ASVe, *PTM*, filza 1401, disp. Governatore di Nave Leonardo Pasqualigo 5.6.1652; disp. Governatore di Nave Antonio Zen 31.7.1652; filza 1094, disp. Capitano Generale da Mar Leonardo Foscolo n. 71, 10.7.1652.

⁸² ASVe, *Senato Mar*, reg. 114, 21.9.1652, c. 41v; 22.11.1652, cc. 128r-v; *PTM*, filza 1094, disp. L. Foscolo n. 104, 15.12.1652.

⁸³ Luca Francesco di Giovanni Barbaro (1602-1674?). Il fratello Giovanbattista sposò nel 1655 Elisabetta Van Axel, figlia di Adolfo, probabilmente il più ricco tra i mercanti fiamminghi operanti a Venezia. BARBARO, I-3, c. 211.

⁸⁴ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L.F. Barbaro 24.9.1652; *Senato Mar*, reg. 114, 29.11.1652, cc. 139r-v.

personali e l'esperienza maturate in anni di esercizio della professione. Riguardo al personale delle unità a vela, infatti, la lunga pratica acquisita dalle autorità veneziane con le unità a remi serviva a poco⁸⁵. A bordo di galee e galeazze, il grosso dell'equipaggio era costituito da una massa di rematori senza particolari abilità e specializzazioni, che poteva essere trovata abbastanza facilmente attraverso sistemi di reclutamento più o meno coercitivi⁸⁶. Le navi avevano invece bisogno di uomini in grado di svolgere mansioni delicate e pericolose, che richiedevano capacità e spirito d'iniziativa e che erano difficili da reperire. Trovare marinai in numero sufficiente era, e sarebbe rimasto durante tutto il periodo velico, il compito più impegnativo per le potenze navali, costantemente frenate dalla penuria di personale qualificato. La scarsità di uomini per le navi aveva una duplice origine: da un alto il serbatoio di base era limitato, in quanto anche nelle zone costiere la gente di mare era solo una piccola percentuale della popolazione e gli uomini realmente utili alle unità da guerra erano soltanto quelli legati al commercio marittimo di lungo corso, a loro volta una piccola frazione del totale; dall'altro lo stesso commercio marittimo, che poteva fornire il personale necessario alle marine da guerra, figurava anche come il suo concorrente più pericoloso, in quanto i marinai preferivano generalmente le unità mercantili, che pagavano salari più alti e offrivano sovente condizioni alimentari migliori⁸⁷. Nel caso veneziano, la concorrenza era aggravata dalla necessità di mantenere i collegamenti con il Levante attraverso un incessante via vai di navi da trasporto, che la guerra di Candia aveva ulteriormente accentuato⁸⁸. Occorre anche sottolineare come la delega ai capitani delle navi pub-

⁸⁵ Ciò potrebbe tra l'altro aiutare a spiegare le difficoltà avute in passato nel mantenere in servizio i galeoni pubblici.

⁸⁶ Su questi aspetti, cfr. LO BASSO, *Uomini da remo*, pp. 75-89, 113-115, 140-168.

⁸⁷ Il miglioramento dell'alimentazione sulle navi da guerra inglesi nel corso del Settecento rappresentò uno degli incentivi all'afflusso di volontari per la flotta. Cfr. N.A.M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London 2004, pp. 304-307, 499. Sulla scarsa capacità dello stato nella competizione per il lavoro libero, che favoriva nelle marine veliche l'iniziativa privata a scapito di quella pubblica, predominante invece nelle unità a remi, cfr. I.A.A. THOMPSON, *The Spanish Armada: Naval Warfare between the Mediterranean and the Atlantic*, in ID. *War and Society in Habsburg Spain*, London 1992, 9, pp. 85-86. Per una panoramica dei problemi affrontati dalle marine militari nel trovare marinai, cfr. HARDING, *Seapower*, pp. 135-140. Per l'Adriatico, dove la vita rurale talvolta si prolungava perfino nel mare stesso, cfr. O. CHALINE, *L'Adriatique, de la guerre de Candie à la fin des Empires (1645-1918)*, in *Histoire de l'Adriatique*, par P. CABANES, Paris 2001, p. 320.

⁸⁸ Sulle navi mercantili, comunque, gli equipaggi venivano normalmente ridotti al minimo per questioni di costo e conseguentemente il lavoro a bordo era più duro.

bliche di compiti gestionali quali quelli legati al vitto, ricalcasse la pratica in vigore nella marina delle Province Unite, all'epoca la più prestigiosa in Europa, e che, attraverso il tramite dei numerosi mercantili armati olandesi al servizio della Serenissima, stava avendo una notevole influenza sulla nuova marina velica veneziana. I capitani delle navi da guerra olandesi ricevevano dallo stato un mensile *pro capite* per il vitto, che erano poi liberi di gestire a piacimento, ritagliandosi anche ampi margini di guadagno: gli stessi ammiragli olandesi (compresi i celebri Tromp e De Ruyter) trovavano nell'amministrazione del vitto della nave su cui prendevano imbarco un'importante voce per integrare il proprio stipendio⁸⁹. Vedremo che anche per i capitani veneziani il vitto avrebbe rappresentato una delle maggiori fonti di guadagno, nonché uno dei punti di maggior attrito con l'equipaggio.

Poiché il nuovo Capitano Generale da Mar Leonardo Foscolo⁹⁰ non voleva comandanti stranieri per una nave statale, Barbaro affidò la *San Marco* a un greco di Argentiera, Nicolò Armeni, *Ammiraglio*⁹¹ del Capitano delle Navi e capostipite di una dinastia che servirà a lungo la Serenissima⁹². L'equipaggio fu ridotto da 115 a 90 uomini e Armeni si impegnò a mantenerlo in cambio di 1.084 ducati al mese tra paghe e vitto. Una simile regolazione toccò anche alle altre due navi pubbliche⁹³, ma non è chiaro se la riduzione degli uomini fosse dovuta a esigenze di risparmio o se sottintendesse il fatto che i capitani erano in grado di raccogliere e mantenere

N.A.M. RODGER, *The Wooden World. An Anatomy of the Georgian Navy*, London 1986, pp. 63-64.

⁸⁹ J.R. BRUIJN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia S.C., 1993, pp. 50-51, 116. I capitani olandesi delegavano spesso alla moglie l'acquisto dei viveri, una pratica che potrebbe essere stata usuale anche a Venezia. Cfr. J. MACDONALD, *Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Navy*, London 2004, p. 143.

⁹⁰ Su di lui, cfr. R. TARGHETTA, *Foscolo, Leonardo*, in *DBI*, XLIX, Roma 1997, pp. 454-457.

⁹¹ L'*Ammiraglio* era un pilota di categoria superiore, impiegato dai capi da Mar per regolare la navigazione delle proprie squadre.

⁹² Armeni, oriundo di Cipro, si era trasferito a Milo «per le vicende dei tempi». In qualità di pilota della *Madonna della Salute* era rimasto ferito nel gennaio del 1647 nello stesso scontro con le galee ottomane nel quale era rimasto ucciso il Capitano delle Navi Tommaso Morosini. ASVe, *Senato Mar*, filza 587, 16.7.1672, all. supplica N. Armeni s.d.; *PTM*, filza 1084, disp. Capitano Generale da Mar Giovanbattista Grimani 5.2.1647, all. costituito N. Armeni 28.1.1647.

⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L.F. Barbaro 19.12.1652; filza 1094, disp. L. Foscolo n. 102, 3.12.1652.

marinai di qualità migliore rispetto a quelli ingaggiati precedentemente dai governatori.

Per quanto i loro equipaggi fossero gestiti con rapporti di stampo privatistico, le nuove navi pubbliche costituirono il primo passo verso un ritorno dell'Armata grossa sotto una piena egida statale, reso in qualche modo ufficiale dal passaggio delle insegne del Capitano delle Navi Barbaro da un mercantile armato noleggiato alla *San Marco*. «Dio volesse – scrisse Barbaro al Senato – che sempre i Capitani delle Navi avessero avuti vasselli pubblici o sudditi, atti alle loro persone, che sarebbe molto meglio stata servita Vostra Serenità, conoscendo io hora per esperienza quanto vantaggio ne rissulti haver il Capitano delle Navi una nave al suo libero comando»⁹⁴. Le difficoltà incontrate con le unità straniere si erano acuite con lo scoppio della prima guerra anglo-olandese (1652-54), che stava portando al ritiro dal Levante di molti mercantili armati e che alimentava tensioni tra gli equipaggi delle due nazioni nelle navi rimaste in servizio⁹⁵. Nonostante il favore incontrato, le nuove navi pubbliche palesarono più di un problema sul piano operativo. La *San Marco*, dopo aver costretto una nave turca in rotta da Rodi a Istanbul ad arenarsi, rischiò per due volte di naufragare a causa di difetti strutturali, legati alla fretta con cui era stata fabbricata; la *San Alvise* fu meno fortunata, inabissandosi nel gennaio 1653 mentre incrociava nelle insidiose acque davanti a Canea⁹⁶.

Quell'anno le operazioni navali si focalizzarono intorno a Rodi, dove i turchi si erano portati approfittando dell'assenza dai Dardanelli dell'Armata grossa, indebolita dalla partenza delle migliori unità nolleggiate. Il nuovo Capitano delle Navi Giuseppe Dolfin tentò senza successo di bombardare il porto dell'isola con una trentina di navi e la *San Marco* e *Santissima Annunziata* parteciparono sicuramente ad un secondo bombardamento della piazza. Alla fine i turchi riuscirono a eludere il controllo veneziano e a sbarcare rifornimenti a Canea. Mentre l'Armata grossa retrocedeva in quelle acque, la *Santissima Annunziata* e un'altra nave vennero indirizzate a Spinalonga per

⁹⁴ ASVe, PTM, filza 1328, disp. L.F. Barbaro 24.9.1652.

⁹⁵ Il conflitto era iniziato nel maggio del 1652. In dicembre arrivò a Venezia un inviato inglese con l'incarico di far partire per Livorno tutte le unità di quella nazione; il Senato concesse un totale di sette navi, escludendone però altre quattro che erano ai lavori. ASVe, *Senato Rettori*, filza 36, 26.12.1652, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 24.12.1652 e all. 16.12.1652; 28.1.1653 e all. s.d.; CORBETT, *England in the Mediterranean*, I, pp. 244-254.

⁹⁶ ASVe, PTM, filza 1328, disp. L.F. Barbaro 19.12.1652; filza 1094, disp. L. Foscolo n. 114, 21.1.1653.

proteggere la fortezza⁹⁷. Il governatore della *Santissima Annunziata*, Natale Duodo, disobbedì però agli ordini, allontanandosi dalla zona senza autorizzazione con entrambe le unità e dimostrando che la mancanza di disciplina non riguardava solo le navi straniere⁹⁸.

Nel frattempo la *San Marco*, in cattivo stato, dovette tornare a Venezia, riconducendo in patria l'ex Capitano delle Navi Luca Francesco Barbaro⁹⁹. Ci si chiese nuovamente se fosse il caso di tenere un'unità che, dopo neppure due anni di servizio, aveva già bisogno di notevoli lavori¹⁰⁰ o se fosse preferibile venderla. Il giudizio particolarmente favorevole di Barbaro, che la giudicava «la più bella che possa ritrovarsi in mare, ammirata con stupore anche dalle nazioni estere», salvò l'unità. La concia fu orientata dallo stesso patrizio, il quale confermò la robustezza della parte immersa dello scafo, ma sottolineò i problemi della parte superiore. Tutta l'opera morta, in particolare verso prua, era stata costruita da gente poco pratica, che aveva trascurato i rinforzi contro la forza degli elementi e il tormento dell'artiglieria; si rendevano necessari nuovi lavori d'irrobustimento, non effettuati nel 1652 forse per ridurre la spesa e per convincere i dubbiosi sulla convenienza di mantenere in servizio le sultane catturate. La nuova concia, con una spesa prevista di quasi 4 mila ducati, iniziò in dicembre e durò quattro mesi. Per abbreviare i tempi venne effettuata nell'isola di Poveglia, più facile da raggiungere rispetto all'Arsenale e dove le maestranze spedite dal cantiere di stato si trattennero anche la notte e, verso la fine, anche nei giorni festivi¹⁰¹. Nello sforzo di standardizzare l'armamento, venne stabilito che i 42 cannoni da imbarcare fossero di due soli calibri, ma non pare sia stato possibile rispettare la disposizione¹⁰².

⁹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. Capitano delle Navi Giuseppe Dolfin 25.7.1653; filza 1095, disp. L. Foscolo n. 134, 8.6.1653; n. 137, 7.7.1653; n. 138, 12.7.1653; n. 142, 3.8.1653; NANI, *Istoria*, pp. 314-315.

⁹⁸ Rimosso dalla carica, Natale di Giovanni Duodo (1616-1681) fu processato e condannato a due anni di carcere, peraltro commutabili in una multa di 600 ducati. ASVe, *PTM*, filza 1095, disp. L. Foscolo, 26.12.1653, all. sentenza Capitano Generale 17.12.1653; BARBARO, III-14, c. 380

⁹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1095, disp. L. Foscolo n. 144, 16.8.1653.

¹⁰⁰ Ciò suggerisce che la prima concia, data a suo tempo in appalto per ridurne il costo, avesse portato a un risparmio più apparente che reale.

¹⁰¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 461, 25.10.1653, all. scrittura L.F. Barbaro 15.10.1653; 29.11.1653 e all. periti Arsenale 18.11.1653; filza 462, 10.12.1653; filza 465, 11.3.1654; filza 466, 18.4.1654.

¹⁰² ASVe, *Senato Mar*, filza 466, 8.4.1654; 18.4.1654, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 18.4.1654. In una nota di alcuni anni dopo risulta che nel 1653 fossero stati dati alla *San Marco* 34 cannoni (4 colubrine da 30, 18 cannoni da 20, 6 colu-

Il ritorno a Venezia della *San Marco* fece emergere una serie di problemi relativi alla gestione del personale che sarebbero divenuti una costante nei decenni successivi. L'intero equipaggio venne rapidamente licenziato, in quanto non era contemplata la possibilità di mantenere a terra gli uomini che momentaneamente non prestavano servizio. Le autorità avrebbero però voluto trattenere in città il maggiore numero di marinai congedati per poi convincerli ad arruolarsi nuovamente. A questo scopo era necessario innanzitutto saldare gli arretrati che gli uomini avevano accumulato durante il servizio, un'esigenza avvertita anche per la raccolta di nuovi marinai, altrimenti dissuasi dal non vedere soddisfatto chi aveva già servito la Repubblica. Dato il sistema dei noleggi, tuttavia, i marinai della *San Marco* non erano ufficialmente creditori verso lo stato, ma verso il capitano Nicolò Armeni, che a sua volta vantava un credito nei confronti della Serenissima di 9.000 ducati¹⁰³. Per recuperare il denaro loro dovuto, i marinai chiesero che il capitano fosse processato, l'usuale procedura nei confronti dei capitani inadempienti di mercantili armati. I Provveditori all'Armar tuttavia, considerato il debito dello stato nei confronti di Armeni, bloccarono ogni azione legale, evidenziando come l'artificio dei noleggi ponesse gli equipaggi insidiosamente a cavallo tra pubblico e privato, senza le garanzie né dell'uno né dell'altro ambito. I Provveditori esclusero comunque anche la possibilità di non ratificare i crediti dell'equipaggio, per costringerlo a riprendere in un secondo tempo servizio in cambio del riconoscimento dei crediti medesimi; ciò non solo avrebbe avuto un effetto negativo su tutta la marineria veneziana, ostacolando il concorso di nuovi uomini, ma sarebbe anche andato contro la politica della Serenissima, contraria a forme coercitive di arruolamento dei marinai secondo una tradizione che privilegiava la persuasione e il libero gioco del mercato. Il Senato optò quindi per una soluzione intermedia, stanziando 3.000 ducati come acconto dei 9.000 ducati di credito del capitano, da vincolare però al pagamento dell'equipaggio¹⁰⁴. Concedendo una parte dell'importo dovuto, le autorità da un lato dimostravano la benevolenza dello stato (legalmente obbligato nei soli confronti di Armeni) verso i marinai, dall'altro si riservavano il resto del credito quale eventuale leva per spingere questi ultimi a riprendere servizio.

Le questioni sorte con la *San Marco* si riproporranno costantemente nella

brine da 14, 2 sacri e 4 aspidi da 12), oltre a 2 periére da 12, ma non è chiaro se questo fosse l'intero l'armamento. *Ibid.*, filza 509, 17.4.1660.

¹⁰³ Il credito accumulato da Armeni superava otto delle dieci mensilità trascorse da quando aveva firmato il suo contratto.

¹⁰⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 461, 25.10.1653 e all. Provveditori all'Armar 21.10.1653.

storia delle navi pubbliche. Il ritorno a Venezia significava il licenziamento dell'equipaggio, accolto con favore sia dallo stato, che non voleva pagare gli uomini quando non erano in servizio, sia dai marinai, che volevano riabbracciare le proprie famiglie e trovare eventualmente altri impieghi. Sempre molto richiesti, essi rappresentavano uno dei più importanti gruppi di salariati liberi del periodo e desideravano potersi impiegare ove meglio ritenevano opportuno¹⁰⁵: era molto difficile costringerli a servire contro voglia, come avrebbe sperimentato a proprie spese il governo francese con il sistema delle classi marittime¹⁰⁶. Il licenziamento implicava tuttavia che fossero saldati i crediti accumulati durante il servizio, un problema molto sentito da tutte le marine, che spesso liquidavano gli arretrati con molto ritardo e talvolta non lo facevano affatto¹⁰⁷. All'estero però nessuno dubitava che il debito fosse a carico dello stato e che fosse quest'ultimo a doversi far pienamente carico del problema. Nel caso di Venezia invece, l'ambiguità creata dal sistema dei noleggi lasciava sovente i marinai spettatori impotenti delle controversie tra autorità e capitani, che si rimpallavano le responsabilità dei ritardi delle paghe e quindi della liquidazione dei crediti. Se ciò poteva dar modo al Senato di sfoggiare talvolta la propria benevolenza, la parzialità e la saltuarietà degli interventi impediva che i marinai nutrissero un'effettiva riconoscenza verso lo stato e che nascesse in loro qualche particolare propensione al servizio pubblico.

Quale nuovo capitano, la *San Marco* ebbe il francese Jean Cautart¹⁰⁸, a conferma dell'analogia sempre più stretta tra navi pubbliche e navi noleggiate. Cautart si era trasferito a Venezia nei primi anni venti con altri connazionali, in una fase nella quale il declino della marina francese aveva costretto molti uomini di mare ad emigrare; sposatisi tutti con donne veneziane, avevano ottenuto nel 1633 il permesso di comandare mercantili della Repubblica¹⁰⁹. Alla guida

¹⁰⁵ REDIKER, *Deep Blue Sea*, pp. 77-83, 114-115. Sulla propensione della gente di mare alla migrazione e al trasloco, cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, II, Torino 1986 [Paris, ed. 1982], p. 142.

¹⁰⁶ Sull'opposizione al sistema delle classi marittime, cfr. L.A. ASHER, *The Resistance to the Maritime Class. The Survival of Feudalism in the France of Colbert*, Berkeley 1960; M. ACERRA - A. ZYSBERG, *L'essor des marines de guerre européennes (vers 1680-vers 1790)*, Paris 1997, pp. 152-153, 157-159. Solo l'introduzione di paghe continue e regolari, con la prospettiva di una pensione, avrebbe potuto spingere i marinai ad accettare un impiego continuo sulle navi da guerra, ma una simile evoluzione sarebbe avvenuta solo alla metà del XIX secolo; nella marina inglese, il primo servizio continuativo per i marinai risale al 1830. A. LAMBERT, *War at Sea in the Age of Sail. 1650-1850*, London 2000, p. 49.

¹⁰⁷ Per il caso della marina inglese, cfr. RODGER, *The Wooden World*, pp. 130-133.

¹⁰⁸ Nelle fonti veneziane Giovanni Gottardo.

¹⁰⁹ Il gruppo del quale faceva parte Cautart comprendeva una decina di uomini di

di una nave noleggiata, Cautart aveva ripescato lo stendardo imperiale caduto dalla poppa della galea del Kapudan Pascià, fracassata dal tiro dei cannoni della nave durante la battaglia di Paro¹¹⁰. Il suo contratto, analogo a quello che si firmava usualmente con i capitani dei mercantili armati stranieri, stabili per lui uno stipendio mensile di 50 ducati, mentre l'assegnamento pro capite per gli altri 89 uomini di equipaggio fu di 14 ducati al mese, la cifra più alta mai spuntata da un capitano di nave pubblica almeno fino al 1720; le quattro paghe anticipate vennero date direttamente a Cautart, escludendo completamente l'eventuale Governatore patrizio dalla gestione della nave¹¹¹.

Nel gennaio 1654 tornò a Venezia anche la *Santissima Annunziata*, avviata a sua volta a Poveglia. I lavori andarono a rilento, in quanto si preferì dare la precedenza ad alcune navi noleggiate. A luglio, dopo una nuova perizia, che stabilì che la conca sarebbe costata 10 mila ducati, si decise di venderla¹¹². Le offerte tuttavia non superarono i 2 mila ducati, contro un valore stimato della nave di 19 mila ducati. Dopo alcuni mesi di riflessione si decise un nuovo incanto, che dovette andare a buon fine, perché nel 1656 l'ex-sultana figurava tra le navi private noleggiate per l'Armata¹¹³.

2.4 Lazzaro Mocenigo e le navi pubbliche

Rimasta l'unica nave pubblica, la *San Marco* ripartì per il Levante insieme ad Alvise 2° Mocenigo, eletto nuovamente Capitano Generale da Mar. La nave arrivò troppo tardi per partecipare alla battaglia svoltasi ai Dardanelli il 16 maggio 1654, che rappresentò la prima, e unica, vittoria navale ottomana della guerra, conseguenza del declino qualitativo e quantitativo dei mercantili

mare, alcuni venuti a Venezia già nel 1608, il resto nel 1618, 1622 e 1623. ASVe, *Senato Mar*, filza 285, 27.7.1633 e all.ti. Sull'emigrazione di marinai francesi in questo periodo, cfr. E. TAILLEMITTE, *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris 2003 [1988], p. 46.

¹¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 446, 8.6.1652, all. scr. G. Gottardo 24.4.1652.

¹¹¹ Lo stipendio mensile della nave fu di 1.246 ducati, esclusa la paga del capitano. ASVe, *Senato Mar*, filza 466, 18.4.1654, all. nolo 10.4.1654.

¹¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 466, 8.4.1654, all. scr. Sebastiano Contarini 8.4.1654; reg. 117, 23.7.1654, c. 188r.

¹¹³ ASVe, *Senato Mar*, filza 470, 22.8.1654; reg. 118, 28.4.1655, c. 61v; filza 488, 25.11.1656, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 18.11.1656. Nel 1658 il capitano della nave era un certo Paolo Vianello, che pare esserne stato anche il proprietario. BMC, ms. Cicogna n. 3103/12, Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni, 12.6.1658, c. 17.

armati noleggiati dalla Serenissima¹¹⁴. Non è noto come la *San Marco* sia stata impiegata nel corso della campagna, ma in dicembre venne presa in consegna dal nuovo Capitano delle Navi Lazzaro Mocenigo, uno dei protagonisti della sua cattura. Da quel momento, tra l'ex-sultana e il patrizio si instaurò uno stretto rapporto, tanto che Mocenigo non l'abbandonò più fino al momento della sua perdita. Lazzaro Mocenigo si mise subito in attività, portando la *San Marco* e altre due unità ad incrociare nelle acque di Chio nonostante la cattiva stagione¹¹⁵.

Nel frattempo era morto il Capitano Generale Alvise 2° Mocenigo, lasciando il comando *ad interim* a Francesco Morosini, allora Provveditore d'Armata. Oltre a non avere alcuna simpatia per Lazzaro Mocenigo¹¹⁶, Morosini prediligeva una strategia più tradizionale rispetto a quella del blocco dei Dardanelli, incentrata su operazioni anfibe condotte con le unità a remi contro le piazzeforti e contro altri obiettivi delle coste nemiche. Fu quindi ben lieto di distaccare il Capitano delle Navi davanti agli Stretti, lasciando che quest'ultimo riprendesse il blocco con ventitre unità, salite poi a ventisette¹¹⁷. Ai Dardanelli Mocenigo cambiò subito la disposizione delle navi per evitare le confusioni e gli errori che l'anno precedente avevano provocato la sconfitta veneziana. Invece di dividere le forze di blocco nelle consuete tre squadre (due verso le rive e uno al centro del canale), tenne raggruppate le unità in modo che potessero prendere facilmente ordini da lui, soprattutto nel momento critico in cui dovevano tagliare le gomene che le trattenevano contro la corrente per gettarsi sul nemico, allorché tempestività e sincronismo potevano decidere l'esito della giornata¹¹⁸. Gli ottomani si presentarono il 21 giugno 1655, sicuri di forzare l'uscita¹¹⁹. Tra le dieci e le undici del mattino ventiquattro grandi sultane, tre mercantili armati e tre navi occidentali ingaggiate dalla Porta (due olandesi e

¹¹⁴ Nello scontro molte navi al servizio della Repubblica si diedero alla fuga, lasciando solo quattro unità ad affrontare il nemico. ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. G. Dolfi 27.5.1654.

¹¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo, n. 11, 16.12.1654; n. 12, 9.1.1655.

¹¹⁶ Tra i due patrizi, entrambi personalità molto forti, i contrasti cominciarono quasi subito. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo, n. 10, 28.11.1654.

¹¹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo, n. 18, 12.6.1655.

¹¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo, n. 17, 13.4.1655. Negli Stretti la corrente scorre dal Mar Nero verso il Mediterraneo, il che favoriva i tentativi ottomani di forzare il blocco veneziano.

¹¹⁹ Gli ottomani erano senza l'aiuto dei Barbareschi, trattenuti in patria da dissidi interni e dalle operazioni condotte contro di loro da una squadra inglese. NANI, *Istoria*, p. 346; M. BAUMBER, *General-at-Sea. Robert Blake and the Seventeenth Century Revolution in Naval Warfare*, London 1989, pp. 202-206.

una inglese)¹²⁰ avanzarono in linea di fronte occupando tutto il canale. Erano seguite da otto maone e da sessanta galee, tra cui quella del nuovo Kapudan Pascià Zurnazen Mustafà Sorvaji, già Pascià di Mitilene. Il piano del Kapudan prevedeva che, mentre le unità a vela ottomane impegnavano quelle della Repubblica, le unità a remi assalissero l'ala destra veneziana, dove erano posizionate le quattro galeazze e le sei galee che Morosini aveva lasciato a Mocenigo. I turchi si attendevano che le navi della Serenissima tagliassero rapidamente gli ormeggi, perdendo la loro coesione; i veneziani rimasero invece fermi in attesa degli ordini di Mocenigo, che era in prima linea al centro con la *San Marco*. Le unità ottomane cominciarono allora a incanalarsi una a una verso la costa europea, dove la corrente a loro favore era più forte; ma appena presero a sfilare davanti all'ala sinistra veneziana, vennero investite da ripetute salve d'artiglieria. Il fuoco incessante le fece vacillare e alcune tentarono di ritirarsi; così facendo investirono le navi che le seguivano, generando una confusione sempre maggiore e dando all'artiglieria veneziana facili bersagli. Presso la costa asiatica le unità a remi agli ordini del Kapudan vennero a loro volta bloccate e respinte: gli equipaggi di tre sfortunate galee, spinte dalla corrente nel mezzo delle navi della Serenissima, furono massacrati da *angeli* e palle incatenate¹²¹. Per Mocenigo era il momento di tagliare le gomene e gettarsi sul nemico, in pieno disordine. Un improvviso calo del vento intralciò però la manovra, costringendo galeazze e galee a prendere a rimorchio molte navi. Le tre unità veneziane più arretrate rimasero isolate verso l'uscita del canale; Mocenigo riuscì a soccorrerne due con la *San Marco*, ma la terza bruciò insieme alle quattro navi turche che l'avevano attaccata, lasciando solo dodici superstiti. Nell'inseguimento la *San Marco* catturò una sultana e almeno altre due unità nemiche si incagliarono sulla sponda europea: molte barche sovraccariche di turchi che cercavano di abbandonarle andarono a fondo. Il sacrificio delle navi ottomane non fu comunque del tutto vano perché il Kapudan, spostatosi anch'egli a ridosso della costa europea, riuscì a sgusciare fuori dallo stretto con le unità a remi, aiutato dal debole vento che rallentò i veneziani.

L'uscita dai Dardanelli delle galee ottomane, molte delle quali danneggiate, riduceva solo in parte la portata del successo di Mocenigo. Tre navi nemiche erano state catturate, quattro erano bruciate e almeno due si erano gettate a terra; sulle navi era imbarcata una parte notevole delle truppe turche destinate

¹²⁰ Dopo la battaglia, i capitani delle due unità sopravvissute furono processati dai veneziani per i danni che avevano arrecato loro.

¹²¹ Gli *angeli* erano formati da una palla di cannone tagliata a metà e unita da una catena o una sbarra, le palle incatenate da due palle intere unite da una catena: entrambi i tipi erano normalmente usati per demolire le attrezzature delle unità avversarie.

a Creta e la loro perdita privò l'esercito sull'isola dei soccorsi più importanti. Nel corso della battaglia si erano particolarmente distinti la *San Marco* e il suo equipaggio, facendo risaltare il valore della nave pubblica di fronte a quelle straniere noleggiate¹²². Ciò non fu però sufficiente per stimolare l'immissione in servizio delle tre navi catturate – una sultana, una nave olandese e una inglese¹²³. Inviata tutte a Venezia, le prime due furono vendute come parte del bottino a uno dei principali armatori operanti in città, l'olandese Johan Van Alst¹²⁴, che poi le noleggiò allo stato¹²⁵; la terza fu inizialmente trattenuta, ma la spesa per raddobbarla, 6.000 ducati, spinse a venderla a sua volta¹²⁶.

Dopo la battaglia, il Kapudan si era portato con le unità a remi a Fochies per riparare i danni. Da qui cercò di far passare a Creta le poche truppe che gli erano rimaste¹²⁷. Mocenigo propose di attaccarlo, ma Morosini sostenne la necessità di agire contro Malvasia, nel Peloponneso, da dove partivano la maggior parte dei rifornimenti turchi per Creta. Dopo un nuovo scontro tra i due, la Consulta diede ragione a Morosini e Mocenigo fu posizionato con dodici navi nelle acque di Tine, per coprire le operazioni contro Malvasia¹²⁸. L'attacco alla piazzaforte ottomana fallì, a causa soprattutto dei soccorsi che il Kapudan riuscì a inviare via mare, dimostrando così la fondatezza delle obiezioni di Mocenigo. In ogni caso, la difesa di Malvasia sottrasse altre forze all'esercito

¹²² I turchi avevano cercato di assaltare la loro ex-ammiraglia con tre unità, ma il fuoco della *San Marco* li aveva costretti a desistere; la nave aveva avuto numerosi feriti, ma solo tre morti. Oltre al capitano Cautart, a bordo si era distinto Nicolò Armeni, che dopo il periodo di comando della nave era tornato a ricoprire l'incarico di *Ammiraglio* dell'Armata grossa. Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo n. 21, 24.6.1655 e all.; n. 23, 3.7.1655 e all.; NANI, *Istoria*, p. 347 (Nani afferma che undici navi turche bruciarono, comprese le due aremate, e che tre furono catturate); VALIER, *Historia*, p. 357; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 154-155. Una relazione della battaglia, e di tutta la campagna, dal punto di vista ottomano, in G. BRUSONI, *Historia dell'ultima guerra tra veneziani e turchi*, I, Bologna 1674, pp. 273-290.

¹²³ Nella traduzione italiana, la nave olandese era chiamata *Mercante Armeno*, quella inglese *Principe di Toscana*.

¹²⁴ Sui Van Alst, cfr. W. BRULEZ, *Marchands flamands à Venise*, I, (1568-1605), Bruxelles-Rome 1965, *sub nomine*.

¹²⁵ Le due unità assunsero il nome di *Rosa Moceniga* e *Profeta Elia*. ASVe, *Senato Mar*, reg. 118, 12.2.1656, cc. 377r-v; reg. 129, 24.4.1665, c. 126r.

¹²⁶ La nave era di 600 botti di portata. ASVe, *Senato Mar*, filza 481, 13.11.1655 e all.; reg. 118, 5.2.1656, cc. 369r-v; BMC, ms. Cicogna 3103/11, elenco navi nel porto di Malamocco, 1656 [agosto?].

¹²⁷ VALIER, *Historia*, p. 357.

¹²⁸ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. Mocenigo n. 22, 29.6.1655.

ottomano a Creta, che alla fine poté ricevere solo pochi uomini trasportati a Canea da una dozzina di galee¹²⁹.

Per la campagna del 1656, Morosini cedette il comando al nuovo Capitano Generale Lorenzo Marcello, lo stesso che cinque anni prima aveva chiesto di vendere le sultane catturate. La precedente avversione per le navi pubbliche non impedì al nuovo Capitano Generale di abbandonare la strategia anfibia di Morosini e di riproporre quella 'navalista' del blocco, anche se questa volta le unità a remi vennero chiamate a cooperare strettamente con quelle a vela. Marcello salpò da Candia a marzo con l'intera flotta, intenzionato a chiudere gli Stretti al più presto, per quanto il blocco effettivo iniziasse solo il 23 maggio. Le navi non erano più dirette da Lazzaro Mocenigo (sostituito da Marco Bembo)¹³⁰, che decise tuttavia di trattenersi in qualità di volontario; invece di scegliere un'unità a remi, come facevano solitamente i patrizi volontari, preferì rimanere sulla *San Marco*, confermando la sua predilezione per le unità a vela¹³¹.

I turchi si presentarono solo il 26 giugno, con ventotto navi¹³², nove maone e cinquantasette galee, ritardati dall'attesa del nuovo Kapudan Pascià Sinan, richiamato dalla precedente carica di Pascià di Silistra. Sinan, poco esperto in materie navali, aveva chiesto e ottenuto l'assistenza di Mazzamamma, che aveva guidato la flotta nel 1651. I due comandanti ottomani trovarono schierate di fronte a loro ventotto navi veneziane, appoggiate da sette galeazze e trentuno galee; le navi stavano raggruppate al centro del canale in una formazione a cuneo allargata progressivamente verso l'Egeo, che imitava quella adottata da Mocenigo l'anno precedente. In risposta le navi turche, spintesi in avanti intorno alle 8 ancora alla testa della flotta, cercarono di sorprendere il nemico passando dalla parte asiatica, mai tentata prima. La corrente e la tramontana le spinsero però contro capo Kephez, che chiude una rientranza della sponda anatolica, dove alcune di esse finirono in secca; le altre gettarono l'ancora e chiusero le vele, imitate dalle galee. Il vento immobilizzava i turchi in una ristretta insenatura, ma non permetteva neppure ai veneziani di attaccare. Verso le 14.30 il vento girò da NOO e subito l'armata veneziana si mise in moto. Vedendo avanzare il nemico, le galee turche presero a rimorchio le navi, nel tentativo di

¹²⁹ VALIER, *Historia*, pp. 362-363; NANI, *Istoria*, p. 349.

¹³⁰ Marco di Marco Bembo (1619-1697) aveva ricoperto la carica di sopracomito di galea e nel 1647 era stato tra i protagonisti della difesa di Sebenico. G. BENZONI, *Bembo, Marco*, in *DBI*, VIII, Roma 1966, pp. 128-131.

¹³¹ ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. L. Mocenigo 26.5.1655; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 159.

¹³² Venti sultane e otto navi minori.

farle uscire dall'insenatura. Mocenigo, sempre in testa, puntò con la *San Marco* contro la sultana più grande e avanzò così impetuosamente che le galee turche più vicine, abbandonati i rimorchi, fuggirono. La *San Marco* bersagliò senza pausa la sultana, mentre il Capitano delle Navi Bembo e l'*Almirante* Giovanni Contarini¹³³ circondavano con le altre unità a vela le galee, impedendone la fuga. Marcello entrò a sua volta nella mischia con l'Armata sottile e, nonostante il fuoco ravvicinato delle batterie costiere, inflisse gravi danni ai legni turchi, che il vento spingeva verso terra. Le navi ottomane si impigliarono l'una con l'altra e gli equipaggi iniziarono ad abbandonarle, cercando di salvarsi con le barche o a nuoto. Intorno alle 16 arrivarono anche cinque galeazze che, ancoratesi in mezzo alle sultane, fecero strage di uomini con il fuoco continuo dei cannoni e della moschetteria. Mentre le galee veneziane catturavano unità di ogni genere, molte barche delle navi della Serenissima si fecero sotto per prendere possesso delle sultane, ma vennero respinte dai pochi turchi ancora a bordo e dagli incendi che stavano consumando moltissime unità. Uno scacco ben peggiore fu comunque la perdita del Capitano Generale Marcello, ucciso da una cannonata insieme ai quattro uomini che gli erano più vicini mentre la sua galea attaccava con successo una sultana, poi catturata. Anche Lazzaro Mocenigo non uscì indenne dalla mischia. La *San Marco*, lanciata troppo avanti dal patrizio nel tentativo di tagliare la strada alle sultane, finì per incagliarsi sotto il Castello di Grecia, sulla costa europea, e subì un pesante martellamento dalla fortezza, durante il quale Mocenigo fu ferito all'occhio destro, che dovette poi essere asportato. L'arrivo dell'oscurità fece sospendere l'azione, ripresa il giorno dopo (27 giugno) contro le unità ottomane gettatesi a riva. Alla fine furono catturate cinque navi, altrettante maone e tredici galee; altre ventitre navi andarono in cenere e si persero una trentina di galee tra bruciate e affondate, lasciando al Kapudan, che alla fine era riuscito a fuggire verso il mare aperto, non più di quattordici galee. Le perdite veneziane ammontarono a tre sole navi, ma tra queste c'era la *San Marco*: durante la notte, due galee tentarono inutilmente di disincagliarla, quindi il capitano Cautart ordinò di darle fuoco¹³⁴. La terza

¹³³ L'Almirante era la seconda carica più importante dell'Armata grossa dopo quella di Capitano delle Navi; quando, qualche anno dopo, venne introdotta la carica di Secondo Capitano delle Navi, l'Almirante passò al terzo posto. Il Contarini in questione dovrebbe essere Giovanni di Tommaso (n. 1632), che sarà bandito nel 1657 per la perdita di Tenedo e si suiciderà per debiti nel 1675. BARBARO, II-10, c. 493.

¹³⁴ Cautart fu accusato di aver agito di propria iniziativa, ma produsse una memoria difensiva (gentilmente segnalatami da Antonio Mazzucco e conservata in ASVe, *Giudice Esaminador, Esami et Testamenti Rilevati*, filza 103, n. 76, 17.10.1656) nella quale affermò che era stato Mocenigo, allontanatosi su di una feluca per cercare soccorso, a ordinarli di

e maggiore vittoria veneziana della guerra portò con sé la rapida conquista di Tenedo e Lemno; a Istanbul – in preda al panico – il Gran Visir convinse a stento il sultano Maometto IV, che era fuggito dalla capitale, a rientrarvi¹³⁵. La sconfitta provocò una svolta sostanziale nella politica ottomana, perché il 15 settembre venne eletto nuovo Gran Visir Mehmed Köprülü, capostipite di una dinastia di origine albanese che nei decenni successivi sarebbe riuscita ad arrestare quello che appariva l'inesorabile declino dell'Impero¹³⁶.

L'annuncio della grande vittoria venne portato a Venezia da Lazzaro Mocenigo che, accolto come un trionfatore, fu eletto (a soli 32 anni) Capitano Generale da Mar al posto del defunto Lorenzo Marcello. Persa la *San Marco*, il patrizio si era imbarcato su una delle sultane catturate, conducendola in Laguna con altre due prede. Le tre unità vennero ancorate a Poveglia e in ottobre fu deciso di raddobbarle a San Antonio¹³⁷. La spesa prevista, 17.000 ducati ciascuna, spinse però a mantenere solo la migliore e a vendere le altre due. Gli incanti andarono nuovamente a rilento, sicché il Senato scelse di barattare la coppia in cambio di materiale per l'Arsenale¹³⁸; l'unica offerta fu quella di un armatore olandese operante in città, Justus Van Eyck, a cui le due unità vennero cedute per un controvalore di 9.000 ducati¹³⁹. Il raddobbo della terza andò a rilento e venne completato solo nel maggio del 1657. I ritardi dei pagamenti alle precedenti navi pubbliche resero inoltre difficile trovarne il capitano. I quattro candidati volevano precise assicurazioni sulla puntualità dei versamenti e uno di loro chiese un particolare assegnamento di 1.000 ducati al mese, da depositarsi a suo nome a Venezia per tutta la

bruciare la *San Marco* se il recupero fosse risultato impossibile. Sulla battaglia, nella quale i turchi ammisero la perdita di cinque mila uomini, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1222, disp. Provveditore d'Armata Barbaro Badoer n. 4, 30.6.1656 e all.; filza 1328, lett. L. Mocenigo 1.8.1656; BNM, ms. it., cl. VII, 580 (8956), *Relatione della battaglia navale seguita nel canale de Dardanelli fra le Armate Veneta et Ottomana il dì 26 giugno 1656*, cc. 354v-356v; VALIER, *Historia*, pp. 379-380, 382; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 159-161.

¹³⁵ VALIER, *Historia*, p. 392. Per ricordare l'importante vittoria, il 26 giugno il Doge si recava alla chiesa di San Giovanni e Paolo. TENENTI, *Il potere dogale*, p. 211.

¹³⁶ MANTRAN, *Histoire de l'Empire Ottoman*, pp. 238, 241. Su Köprülü, cfr. Köprülü, *Mehmed Pasha*, in *EI*, 6, Leiden 1991, pp. 256-259.

¹³⁷ La loro portata era calcolata a 700 botti. ASVe, *Senato Mar*, filza 487, 25.10.1656; BMC, ms. Cicogna n. 3103/11, cit.

¹³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 488, 11.11.1656 e all.ti; reg. 121, 14.3.1657, c. 63v; 27.3.1657, c. 83v.

¹³⁹ Van Eyck pagò 1.200 ducati in catrame, mentre altri 7.000 ducati gli furono scalati dai crediti che vantava verso lo stato per il noleggio di alcune navi. ASVe, *Senato Mar*, filza 491, 22.5.1657 e all.ti; 14.6.1657 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 8.6.1657.

durata del servizio. Il Senato si vide costretto a pensare a uno specifico fondo di entrata da attribuire alla nuova nave pubblica¹⁴⁰, sull'esempio di quanto si era già fatto con le navi noleggiate. A favore di queste ultime erano stati stabiliti degli assegnamenti tratti dalle imposte ordinarie¹⁴¹ e le paghe della nuova nave – chiamata *Venezia Trionfante* – furono vincolate alla tassa della macina di Padova¹⁴². Il capitano Lorenzo Olivier, un nipote di Jean Cautart che aveva perduto un fratello sulla *San Marco*¹⁴³, ricevette un mensile di 988 ducati, 12 ducati a testa per i 79 uomini di equipaggio e 40 ducati per il suo stipendio, inferiore, forse a causa del minor prestigio della *Venezia Trionfante*, rispetto a quello di 50 ducati ricevuto da Cautart per la *San Marco*¹⁴⁴. L'armamento della nave venne previsto in 42 cannoni e 10 periere ma, per la prima volta su una nave pubblica, il calibro dei pezzi più grossi non superò il genere da 20, un passo indietro dettato forse dalla struttura meno robusta della sultana¹⁴⁵. L'unità non fu pronta prima della fine di settembre, mancando pertanto la campagna del 1657¹⁴⁶.

In vista di quest'ultima, Lazzaro Mocenigo aveva confermato la sua predilezione per le navi, tornando in Levante come Capitano Generale non sulla solita galea generalizia ma sulla *Rosa Moceniga*, la sultana da lui catturata nel 1655 e ora noleggiata allo stato¹⁴⁷. Arrivato a Paro a fine febbraio 1657, ordinò al Capitano delle Navi Marco Bembo di dirigersi ai Dardanelli con dodici

¹⁴⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 491, 9.6.1657 e all. Provveditori all'Armar 2.6.1657.

¹⁴¹ Gli assegnamenti erano tratti soprattutto dalla *Tansa* e dal *Campatico*, due imposte dirette che in quegli anni la Repubblica riuscì a estendere anche alla Terraferma. Cfr. M. KNAPTON, *Il sistema fiscale nello Stato di Terraferma, secoli XIV-XVIII. Cenni generali, in Venezia e la Terraferma. Economia e Società*, Bergamo 1989, p. 23.

¹⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 492, 14.7.1657 e all. Provveditori all'Armar 28.6.1657. Anche quest'assegnamento si dimostrò però irregolare e l'anno dopo il capitano dovette fronteggiare le proteste dell'equipaggio. *Ibid.*, *PTM*, filza 1328, dispacci Secondo Capitano delle Navi Antonio Priuli n. 1, 3.7.1658; n. 2, 4.10.1658.

¹⁴³ Il padre, Giacomo Olivier, era stato anch'egli capitano, probabilmente di una nave noleggiata, ed era morto in servizio; un altro fratello era caduto combattendo contro i Barbareschi. ASVe, *Senato Mar*, filza 579, 9.4.1671, all. supplica F. Olivier, 27.2.1671. Un Guillaume Olivier faceva parte del gruppo di uomini di mare francesi accasatisi a Venezia nei decenni precedenti e al quale apparteneva anche il citato Jean Cautart. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 285, 27.7.1633.

¹⁴⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 492, 14.7.1657 e all. Provveditori all'Armar 28.6.1657.

¹⁴⁵ La *Venezia Trionfante* aveva 4 colubrine e 16 cannoni da 20, 14 cannoni da 16, 2 colubrine da 14 e 6 aspidi da 12. ASVe, *Senato Mar*, filza 492, 18.8.1657 e all.

¹⁴⁶ ASVe, *Senato Mar*, reg. 121, 26.9.1657, c. 257r.

¹⁴⁷ ASVe, *Senato Mar*, reg. 120, 25.10.1656, c. 65v.

unità. Bembo riuscì ad arrivare solo in aprile, troppo tardi per impedire l'uscita di trentadue galee turche guidate dal nuovo Kapudan Pascià Topal Mehmet Pascià, un ardito ed esperto uomo di mare. Topal tentò subito di riprendere Tenedo, senza successo, e si portò quindi a Mitilene; Mocenigo cercò di snidarlo con l'Armata sottile, ma il Kapudan trovò riparo a Chio. Arrivato in quelle acque, il Capitano Generale ebbe modo di sorprendere una squadra di quattordici navi algerine che si apprestavano a congiungersi con Topal¹⁴⁸. Il 3 maggio, aiutate dalla scarsità di vento e sparando alle alberature per rallentare le unità barbaresche, le sei galeazze e le diciannove galee agli ordini di Mocenigo costrinsero nove navi algerine rimaste più indietro a gettarsi sulla costa: tre di esse (*Perla*, *Fontana Rossa* e *Molin da Vento* nella traduzione italiana) vennero catturate¹⁴⁹. Il Capitano Generale immise subito in servizio le nuove prede come navi pubbliche, ponendole sotto la direzione di tre governatori e pensando già a come migliorarle¹⁵⁰. Dopo essere stato raggiunto da altre navi, il 18 maggio forzò con cinque di esse il porto di Sigacic, non lontano da Cesme, dove sorprese l'«*Anna Maria*», un'unità olandese da 45 cannoni che era stata precedentemente catturata dai Barbareschi; anch'essa entrò subito a far parte dell'Armata grossa come nave pubblica. Di propria iniziativa, Mocenigo stava creando una squadra di navi statali da affiancare a quelle noleggiate. Le prime tre unità catturate ebbero 50 marinai, l'«*Anna Maria*» 60, mentre i capitani ricevettero 40 ducati al mese per sé e i consueti 12 ducati a testa per il resto dell'equipaggio. Ognuna delle nuove navi pubbliche aveva un costo mensile che non raggiungeva gli 800 ducati, contro gli almeno 1.800 ducati di una nave noleggiata con equipaggio analogo, il che portò Mocenigo a calcolare un risparmio per lo stato di oltre 53 mila ducati l'anno¹⁵¹.

Il Capitano Generale rimase nelle acque di Chio, mentre il Capitano delle Navi Bembo proseguiva con la maggior parte delle unità a vela il blocco dei Dardanelli, il più lungo dal 1650¹⁵². I turchi volevano riprendere Tenedo ad

¹⁴⁸ NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, p. 188; NANI, *Istoria*, p. 381; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 162.

¹⁴⁹ ASVe, *PTM*, filza 1098, dispacci Capitano Generale da Mar Lazzaro Mocenigo, n. 16, 5.5.1657 e all.ti. Protagonisti dell'azione furono i cannoni di grosso calibro delle galeazze (i pezzi più grandi erano del genere da 50), che seminarono il terrore tra gli algerini: una sola cannonata della galeazza di Mocenigo uccise dodici persone sulla *Perla*, paralizzandone l'equipaggio. *Ibid.*, all. 5.5.1657, costituito prigioniero.

¹⁵⁰ ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. L. Mocenigo n. 17, 7.5.1657.

¹⁵¹ Col tempo si sarebbero aggiunte le spese per vele e armizi, ma per un lungo periodo le navi catturate ne erano ben provviste. ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. L. Mocenigo n. 18, 19.5.1657.

¹⁵² ANDERSON, *Naval Wars*, p. 164.

ogni costo e la loro flotta si stava preparando a forzare nuovamente l'uscita¹⁵³. Il 17 luglio il Kapudan Pascià Topal, rientrato via terra per assumere il comando della squadra allestita a Istanbul a questo scopo, avanzò con diciotto sultane, dieci maone e trenta galee, contro le venti navi, sette galeazze e quattro galee di Bembo. Topal aveva deciso di tornare ad aprirsi la strada dalla parte europea, con in testa le navi seguite da due maone e dalle galee: le altre otto maone dovevano tenere impegnato il grosso veneziano, ancorato presso la sponda asiatica¹⁵⁴. Inizialmente il piano sembrò funzionare e le otto maone riuscirono a bloccare le sette galeazze e alcune delle navi veneziane; poi però la miglior disciplina di fuoco delle unità della Serenissima ebbe il sopravvento. Mentre sotto la costa asiatica le maone pagavano un prezzo elevatissimo per la loro azione diversiva, con sei delle otto unità affondate o catturate, dall'altra parte del canale cinque navi turche andarono perdute in un combattimento in corsa. La sfortunata azione delle maone non fu comunque del tutto inutile, perché altre tredici navi e una maona riuscirono a passare e a portarsi a Mitilene. Per quanto Topal non fosse riuscito a seguirle con le galee e si fosse ancorato sotto la protezione delle batterie costiere della sponda asiatica, Bembo scrisse che i turchi non avevano mai mostrato tanta bravura, voglia di combattere e senso della posizione; per la prima volta il loro scopo non era stato solo forzare il passaggio ma anche di affrontare le unità nemiche¹⁵⁵. L'energia del Gran Visir Mehmed Köprülü stava producendo i suoi effetti anche sulla flotta.

Dopo la battaglia, le navi e le galeazze veneziane si trovarono disperse tra i Dardanelli, Tenedo e le acque più a sud, lasciando il solo Mocenigo, arrivato agli Stretti con ventotto galee ad azione ormai conclusa, a fronteggiare le ventidue galee del Kapudan. Il 19 luglio il Capitano Generale andò all'attacco con una formazione di dodici galee scelte, disposte in linea di fila rasente la sponda asiatica per sfruttare una controcorrente locale. Superato il fuoco di tre batterie¹⁵⁶, alla quarta la galea generalizia fu centrata in pieno nel deposito delle munizioni e saltò in aria; Mocenigo venne colpito dall'antenna dell'albero

¹⁵³ NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, p. 193.

¹⁵⁴ Vedi la cartina in ANDERSON, *Naval Wars*, p. 165.

¹⁵⁵ Da parte veneziana si distinse la *Rosa Moceniga*, la sultana catturata due anni prima. Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1328, dispacci Capitano delle Navi Marco Bembo, n. 26, 22.7.1657. BNM, ms. it., cl. VII, 580 (8956), *Relatione del fatto seguito contro l'Armata Turchesca il giorno di 17 luglio 1657 a Dardanelli con la morte del Cap.no Generale Veneto*, c. 350v; BRUSONI, *Historia*, II, p. 10; VALIER, *Historia*, p. 415; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 164-166.

¹⁵⁶ I turchi avevano posto sei batterie lungo la costa asiatica e tre su quella europea, ciascuna con quattro-cinque pezzi. BRUSONI, *Historia*, II, p. 13.

poppiero, rimanendo ucciso sul colpo. Dopo aver recuperato, insieme a 357 naufraghi, il corpo del Capitano Generale e parte dei resti della sua galea, le altre unità si ritirarono¹⁵⁷. Il Provveditore d'Armata Barbaro Badoer assunse il comando interinale, concentrando tutta l'Armata a Tenedo, ma l'8 agosto morì anche lui¹⁵⁸. Senza capi esperti, le forze veneziane si disorientarono. Il 1 settembre la flotta abbandonò Tenedo e il 12 novembre cadde anche Lemno, protetta fino a quel momento dalle sedici unità lasciate al Capitano delle Navi Bembo, che fu in grado soltanto di reimbarcare il presidio¹⁵⁹.

2.5 Sviluppo interrotto

La morte di Lazzaro Mocenigo segnò il definitivo tramonto della strategia del blocco. Nuovo Capitano Generale divenne Francesco Morosini, il quale tornò a privilegiare le operazioni anfibie dell'Armata sottile, estese anche a Creta nel tentativo di riprendere ai turchi la loro base principale di Canea. Anche gli ottomani mutarono obiettivi. Recuperate Tenedo e Lemno, Köprülü si concentrò sulle vicende della penisola balcanica, dove la questione transilvana con l'impero asburgico tenne banco fino al 1664¹⁶⁰, mentre a Creta e sul fronte marittimo si accontentò di rimanere sulla difensiva.

Per le navi pubbliche la scomparsa di Mocenigo segnò una svolta ancor più decisa, perché la squadra che il defunto Capitano Generale stava costituendo venne rapidamente dispersa da Morosini. La sultana catturata nella battaglia del 17 luglio fu permutata con un pinco di scarso valore. Toccò poi alla *Molin da Vento*, giudicata inabile come nave da guerra e venduta per 3.000 ducati¹⁶¹. La *Perla* ebbe un destino ancor più infelice. Il suo equipaggio disertò,

¹⁵⁷ Tra i resti della galea di Mocenigo potrebbero esserci le due fiancate di poppa di galea generalizia conservate al Museo Navale di Venezia. Cfr. NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, p. 203.

¹⁵⁸ Barbaro di Francesco Badoer (1617-1657) aveva già assunto il comando interinale l'anno precedente, dopo la morte del Capitano Generale Lorenzo Marcello. Su di lui, cfr. A. VENTURA, *Badoer, Barbaro Giacomo*, in *DBI*, V, Roma 1963, pp. 101-103.

¹⁵⁹ BRUSONI, *Historia*, II, p. 22; VALIER, *Historia*, pp. 420-421; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 197-205; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 166-167.

¹⁶⁰ Nel 1658 una veloce campagna mise in fuga il principe vassallo di Transilvania Giorgio II Rákóczy, che si era ribellato alla Porta. NANI, *Istoria*, p. 411; MANTRAN, *Histoire de l'Empire Ottoman*, p. 242.

¹⁶¹ ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. F. Morosini n. 7, 30.9.1657; n. 21, 13.2.1658; *Senato Mar*, reg. 122, 27.4.1658, c. 79v.

conducendo la nave fino a Marsiglia. Jean Cautart fu inviato in Provenza per recuperarla, ma la difficoltà di ricondurla a Venezia (i francesi avevano già tolto parte del materiale a bordo, tra cui molti dei 46 cannoni) spinsero il Senato a ordinarne la vendita¹⁶². Morosini mantenne in servizio solo l'*Anna Maria* e la *Fontana d'Oro* (il nome preso dalla *Fontana Rossa*) e anche queste due unità a malincuore, sottolineando che mancavano di vele, ancore e altri materiali di bordo, sebbene Mocenigo avesse pochi mesi prima affermato il contrario. La prima venne affidata all'inglese Thomas Horse, già capitano di una nave noleggiata, che ottenne uno stipendio di ben 80 ducati al mese, il doppio del predecessore, mentre ai 60 marinai rimase il solito assegnamento di 12 ducati a testa. Come dichiarò espressamente il Capitano Generale, oltre allo stipendio dell'unità l'unico altro onere per lo stato erano le munizioni: sarebbe stato difficile distinguere l'*Anna Maria* da una qualsiasi nave inglese noleggiata¹⁶³. Un contratto simile venne stipulato con Angelo Capofico, rimasto capitano della *Fontana d'Oro* con la precedente paga di 40 ducati.

Nel contratto di Capofico emerse un aspetto che avrebbe contribuito a far scivolare ulteriormente le navi pubbliche lungo la china della gestione privata. Vista la persistente mancanza di contante in Armata, il capitano chiese che lo stipendio della nave (756 ducati al mese per un equipaggio portato da 52 a 60 uomini) fosse versato a Venezia a un suo corrispondente, come già avveniva per i capitani delle navi straniere noleggiate e per quello della *Venezia Trionfante*: il corrispondente avrebbe poi provveduto a far pervenire il denaro in Levante¹⁶⁴. L'impiego di intermediari privati offriva una soluzione alla cronica difficoltà di far giungere in Levante denaro contante. A differenza infatti delle unità delle altre potenze navali europee, per le quali ogni campagna si concludeva con il ritorno nelle basi metropolitane e che potevano attendere il saldo fino a quel momento, le navi della Serenissima combattevano senza interruzione, anno dopo anno, lontano dalla madrepatria; ciò costringeva lo stato a cercare di assicurare un flusso prolungato di denaro verso la flotta, un compito particolarmente impegnativo che la rete mercantile operante tra Venezia e il Levante poteva alleviare. Il problema esisteva anche nell'Armata sottile, ma qui era fronteggiato con l'affidamento dell'eventuale integrazione monetaria ai patrizi veneziani, responsabili dell'amministrazione delle unità a remi e considerati a tutti gli

¹⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 494, 27.10.1657, all. Provveditori all'Armar 26.10.1657; filza 496, 1.2.1658 e all.ti; 9.2.1658; reg. 122, 24.7.1658, cc. 195r-v.

¹⁶³ ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. F. Morosini n. 7, 30.9.1657; n. 8, 20.12.1657 e all.ti.

¹⁶⁴ Il corrispondente era il mercante Rocco Fustinoni. Il mensile comprendeva lo stipendio del Capitano. ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. F. Morosini n. 10, 28.12.1657 e all. noleggio *Fontana Rosa* [*d'Oro*] 1.1.1658.

effetti funzionari pubblici anche quando impiegavano capitale proprio. Nel caso dell'Armata grossa l'integrazione era invece delegata ai privati, cosa che poneva i capitani – non solo quelli dei mercantili armati noleggiati, com'era nella logica delle cose, ma anche quelli delle navi pubbliche – in una posizione subordinata a una ambigua mescolanza di interessi pubblici e privati.

Nel 1658 nessuna nave pubblica andò con le sedici unità condotte ai Dardanelli dal nuovo Capitano delle Navi Girolamo Contarini¹⁶⁵. La *Fontana d'Oro* rimase con Morosini, mentre *Venezia Trionfante* e *Anna Maria* coprivano le acque di Tine agli ordini dell'Almirante Antonio Priuli¹⁶⁶. Da questo momento è difficile seguire le vicende delle navi pubbliche, che si disperdono nella massa di quelle noleggiate. Spesso le uniche tracce lasciate nella documentazione si riferiscono ai rientri a Venezia per i raddoppi, con il licenziamento del vecchio equipaggio e la raccolta di uno nuovo. Nell'inverno del 1658 tornò la *Fontana d'Oro*¹⁶⁷, in quello successivo la *Venezia Trionfante*, per la concia della quale si scartò Poveglia e si tornò a preferire San Antonio, più vicina all'Arsenale¹⁶⁸. La *Venezia Trionfante* era la più importante delle navi pubbliche e per essa venne ripreso il tema della standardizzazione dell'artiglieria, con la richiesta che almeno i cannoni dello stesso ponte fossero del medesimo calibro¹⁶⁹.

Il 1660 registrò il definitivo abbandono del blocco dei Dardanelli. Le navi veneziane rimasero davanti agli Stretti dal 26 maggio al 12 giugno, poi Morosini le richiamò per una grande operazione contro Canea¹⁷⁰. Oltre alla diversa concezione strategica di Morosini, la fine del blocco era legata alle nuove fortificazioni fatte costruire da Köprülü sugli Stretti, che rendevano oltremodo difficile la permanenza dell'Armata grossa in quelle acque¹⁷¹. An-

¹⁶⁵ ASVe, *PTM*, filza 1223, disp. Provveditore d'Armata Antonio Barbaro, n. 3, 28.2.1658.

¹⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. F. Morosini n. 32, 11.5.1658.

¹⁶⁷ La nave venne riarmata con 28 cannoni (8 cannoni di ferro da 12, 16 da 9, 4 falconi di bronzo da 6) e 12 periere (6 da 12 e 6 da 6). ASVe, *Senato Mar*, reg. 123, 23.4.1659, c. 71v.

¹⁶⁸ ASVe, *Senato Mar*, reg. 123, 21.1.1660, c. 288v.

¹⁶⁹ L'armamento doveva essere di 44 cannoni: 20 cannoni da 20 nel corridoio, 2 colubrine da 14 e 22 tra sacri e aspidi da 12 in coperta (armata solo per metà della sua lunghezza) e sul cassero. Le periere passarono da 10 a 24, indicando un interesse maggiore per le azioni a distanza ravvicinata. Anche l'equipaggio venne accresciuto da 80 a 92 uomini. ASVe, *Senato Mar*, reg. 123, 7.1.1660, cc. 277r-278r; 4.2.1660, c. 301r; filza 509, 9.4.1660 e all. Provveditori all'Armar 24.3.1660.

¹⁷⁰ ANDERSON, *Naval Wars*, p. 171.

¹⁷¹ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. Capitano delle Navi Antonio Priuli n. 6, 6.7.1660.

che il Gran Visir aveva mutato strategia. Invece di radunare a Istanbul grandi forze da inviare a Creta per cercare di vincere la guerra, Köprülü scelse di tenere le posizioni conquistate in attesa di tempi più favorevoli. Le minori esigenze permisero ai turchi di rifornire Creta con piccole squadre di navi o galee che salpavano da Alessandria, Rodi, Chio, Nauplia o Malvasia; se pure qualcuna di queste formazioni poteva essere sorpresa dai veneziani, era impossibile interrompere del tutto il flusso di uomini e materiali. La strategia difensiva di Köprülü venne premiata con il fallimento dell'attacco condotto da Morosini contro Canea e sostenuto da un contingente francese inviato dal Cardinale Mazzarino. Nelle operazioni contro la città il Capitano Generale ridusse molte navi a semplici trasporti, togliendo loro tutti i soldati. Quelle rimaste operative ebbero il compito d'isolare Canea dal mare. Il 17 settembre la *Venezia Trionfante*, ammiraglia di Antonio Priuli, ora Capitano delle Navi, ebbe uno scontro con diciotto galee che cercavano di entrare a Canea, sostenute dalle batterie a terra. Dopo due ore di combattimento, le galee riuscirono a passare profittando della bonaccia e dell'arrivo dell'oscurità, lasciando la *Venezia* con numerosi morti e feriti. Una successiva crociera per bloccare i soccorsi turchi da Malvasia e Nauplia non diede risultati migliori. Come scrisse Priuli, «in congiuntura simile di bonaccia e di vento favorevole all'inimico, il pretendere che le navi possano fermar galere è un voler credere che le tartarucche arrestino le lepri, et che con i carri si possano pigliare le volpi»¹⁷².

Quell'inverno la concia toccò all'*Anna Maria*, destinata anch'essa a San Antonio. Poi però il Senato mutò parere e tentò di venderla. Le offerte (6.000 ducati) si rivelarono inadeguate – navi del genere non interessavano evidentemente ai privati – e fu quindi deciso di tenerla in servizio, effettuando lavori per circa 7.000 ducati. Nell'occasione si volle rispettare la politica di affidare le navi pubbliche a capitani sudditi, sostituendo Thomas Horse con un veneziano. Sul cambio deve aver influito l'ammanco scoperto nei conti della nave, anche se sotto processo non finì Horse ma lo *scrivano*¹⁷³.

Il 1661 vide la conclusione del primo generalato di Francesco Morosini,

¹⁷² ASVe, *PTM*, filza 1328, disp. A. Priuli n. 10, 14.9.1660; n. 11, 18.9.1660; n. 12, 9.11.1660.

¹⁷³ Nuovo capitano fu un certo Nicolò de Simone. ASVe, *Senato Mar*, reg. 124, 24.11.1660, c. 358v; 18.12.1660, c. 382v; 7.1.1661, c. 396r; 12.2.1661, cc. 439r-v; reg. 125, 21.4.1661, c. 72r; 14.6.1661, c. 92r. Lo scrivano, che aveva il compito di seguire l'amministrazione di bordo, era l'uomo di fiducia del capitano, al quale faceva inoltre da segretario.

che lasciò il comando in giugno, sostituito da Giorgio Morosini¹⁷⁴. Quell'anno la peste mise fuori causa la flotta ottomana, ma ciò non rese più facile il compito del Capitano delle Navi Priuli, sempre impegnato a isolare Canea. Alla difficoltà d'intercettare il traffico nemico si aggiungeva l'insidiosità di quelle acque, dove la *Venezia Trionfante* corse il rischio di naufragare¹⁷⁵. Spostatosi nel Mediterraneo orientale allo scopo d'intercettarvi il traffico mercantile ottomano, in settembre Priuli sorprese tra Piscopi e Rodi tre navi e parecchie *saicche*¹⁷⁶ della carovana per Alessandria, cariche di legname del Mar Nero destinato ai cantieri navali egiziani. La *Venezia Trionfante* inseguì una sultana da 54 cannoni fin sotto la fortezza di Rodi, impegnandosi in uno scontro notturno durato quattro ore, durante il quale riportò vari danni; dopo aver respinto tutti i tentativi di abbordaggio, la sultana riuscì a riparare nel porto, ma l'operazione, a cui partecipò anche la *Fontana d'Oro*, fu comunque un successo, con la cattura di una nave da 34 cannoni e di otto mercantili¹⁷⁷. Priuli inviò a Venezia la nave insieme a un pinco da 25 cannoni affinché fossero immessi in servizio, ma ciò non accadde, ad indicazione del diminuito interesse per le navi statali. Neppure la fine del comando di Francesco Morosini aveva migliorato la condizione delle unità a vela, che si stavano trasformando in semplici trasporti per i rifornimenti a Candia. Quando nel marzo 1662 il nuovo Capitano delle Navi Pietro Diedo s'imbarcò sulla *Venezia Trionfante*, trovò tutte le quindici unità a sua disposizione ingombre di vari materiali, che ne avrebbero reso molto difficile l'impiego in combattimento¹⁷⁸.

Appena assunto il comando, Diedo venne coinvolto in un incidente che ribadì i pericoli causati dalla politica di noleggio delle navi. Due unità da guerra olandesi di scorta a un convoglio, incontrate nel Golfo di Smirne, tentarono di sottrarsi al saluto alla bandiera veneta, usuale in quelle acque. Quando Diedo volle passare alle maniere forti, i capitani delle due navi noleggiate olandesi che aveva con sé si rifiutarono di combattere i connazionali. Al Capitano delle Navi rimase la sola *Fontana d'Oro*, ma prima che dovesse metterne alla prova le qualità, gli olandesi si risolsero a rendere il saluto. «Dio volesse – scrisse Diedo

¹⁷⁴ Giorgio Morosini di Giovanni (1612-1677) non era uno stretto parente di Francesco. BARBARO, V-23, c. 295.

¹⁷⁵ ASVe, PTM, filza 1328, disp. A. Priuli n. 19, 10.4.1661; n. 21, 8.6.1661; n. 22, 14.6.1661.

¹⁷⁶ La saicca era un mercantile di dimensioni medio-piccole simile alla tartana, con due alberi e vele quadre.

¹⁷⁷ ASVe, PTM, filza 1328, disp. A. Priuli n. 30, 30.9.1661 e all.ti.

¹⁷⁸ ASVe, PTM, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Pietro Diedo n. 6, 23.3.1662; n. 9, 14.4.1662; n. 10, 23.4.1662.

al Senato dopo lo scampato pericolo – [che] invece di tre [navi pubbliche] n'avesse tante, che senza noleggiarne potesser bastare, mentre si vede il poco che di quelle se ne può promettere, e l'occasioni che possino presentarsi, mente humana non può rafigurare»¹⁷⁹. Altri patrizi cominciavano a condividere l'aspirazione, che era stata di Lazzaro Mocenigo, per una forte marina velica nazionale.

Finita la stagione del blocco ai Dardanelli ed esauritesi le operazioni anfibe volute da Francesco Morosini, l'attacco e la protezione del traffico era divenuto il tema dominante della guerra sul mare. I veneziani cercavano d'interrompere non solo i rifornimenti per Creta, ma anche i collegamenti marittimi tra l'Egitto e Istanbul, riscuotendo talvolta notevoli successi¹⁸⁰. La Repubblica doveva però fronteggiare la recrudescenza dell'attività corsara barbaresca, seguita alla fine del periodo di grandi battaglie navali degli anni cinquanta¹⁸¹. I Barbareschi cominciarono ad adottare una nuova tattica, predisponendo forti squadre per intraprendere azioni di corsa in grande stile contro il traffico mercantile¹⁸²; quando invece agivano isolati, la velocità rimaneva la loro arma più efficace, soprattutto nel caso dei tripolini, che *Venezia Trionfante* e *Fontana d'Oro* inseguirono più volte senza fortuna¹⁸³. La recrudescenza della minaccia corsara interessava anche il campo cristiano¹⁸⁴. Nel 1664 vi erano in Levante più di sessanta unità da corsa, guidate da personaggi come il corso Giorgio Maria Vitali, che, con un poderoso vascello e alcune galeotte, imperversava nell'Egeo Settentrionale¹⁸⁵. Le azioni dei corsari di ogni bandiera costrinse i

¹⁷⁹ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. P. Diedo n. 13, 27.7.1662.

¹⁸⁰ Tra il 28 e il 29 settembre 1662 l'Armata sottile riuscì a catturare o affondare quattro navi e venticinque-ventotto saicche. ASVe, *Miscellanea Codici*, I, *Storia Veneta*, b. 84 bis, c. 18v; BRUSONI, *Historia*, II, pp. 110-112.

¹⁸¹ L'incremento della guerra di corsa quando si esauriva quella di squadra è un fenomeno che è stato ampiamente sottolineato per il periodo seguito alla tregua tra Spagna e Impero Ottomano del 1580. Cfr. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, II, pp. 947-948.

¹⁸² Nel 1663 c'erano tre di queste squadre, con una trentina di unità complessive. Lett. di G.B. Ballarin da Istanbul, 6.4.1663, cit. in BRUSONI, *Historia*, II, p. 117.

¹⁸³ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. P. Diedo n. 18, 7.2.1663; n. 19, 16.3.1663. Anche le unità inglesi si trovavano in difficoltà rispetto alle veloci unità corsare, come avrebbe dimostrato la spedizione condotta da Thomas Allin nel 1669-70 contro i Barbareschi. Cfr. *Deané's Doctrine of Naval Architecture, 1670*, ed. by B. LAVERY, London 1981, p. 122.

¹⁸⁴ Lett. di G.B. Ballarin da Istanbul, 7.9.1663, cit. in BRUSONI, *Historia*, II, p. 119.

¹⁸⁵ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. Capitano Generale da Mar Giorgio Morosini, 1664; rel. Capitano Generale da Mar Andrea Corner, 1667. Su Vitali, fatto Cavaliere di San Marco ma catturato dai turchi nel 1667 e mandato al patibolo a Istanbul l'anno successivo,

veneziani a creare un'apposita squadra di navi che incrociasse regolarmente nelle acque delle isole delle Sapienze, al largo di Modone, punto nevralgico delle rotte veneziane per Creta e il Levante¹⁸⁶. Nel frattempo, lasciata l'iniziativa in campo navale ai Barbareschi, il baricentro dell'attività militare ottomana si spostò sempre più verso l'interno della penisola balcanica. Gli attriti con l'impero asburgico scoppiarono in conflitto aperto nel 1663. I turchi ripresero l'offensiva in Ungheria, minacciando anche la Dalmazia e il Friuli. La Porta prelevò alcune truppe da Creta e a loro volta i veneziani dovettero mandare rinforzi sui confini orientali della Terraferma. Il confronto tra le due flotte si ridusse ulteriormente, anche perchè una nuova pestilenza paralizzò quella ottomana nel 1663 e nel 1664¹⁸⁷.

In campo veneziano, una novità era rappresentata dalla presenza di alcune navi, di proprietà di armatori sia veneziani sia stranieri, che figuravano a volte come navi pubbliche e a volte come navi private. Le unità sicuramente pubbliche rimanevano solo tre, *Venezia Trionfante*, *Anna Maria* e *Fontana d'Oro*. Nonostante una forte opposizione in Senato, quando quest'ultima tornò per un nuovo raddobbo nel 1664, fu affidata al capitano olandese Joachin Cordans, essendo risultati i candidati sudditi poco qualificati per l'incarico. Cordans si accontentò di uno stipendio di 30 ducati come fece anche il nuovo capitano dell'*Anna Maria*, tornata a sua volta a Venezia¹⁸⁸. La riduzione degli stipendi e il gran numero di candidati per la *Fontana d'Oro* fanno presumere che il clima di scarsa operatività della flotta lasciasse molti capitani senza impiego. L'arrivo contemporaneo delle due unità fece scoprire una malversazione legata al confuso sistema gestionale delle navi pubbliche. Le paghe erano normalmente calcolate in lire di conto, trasformata poi in moneta effettiva come scudi o zecchini. A Venezia lo scudo era fissato a 9,3 lire, lo zecchino a 16 lire, e le quattro

cf. M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Le roi de France, les corses et les barbaresques en Méditerranée de François I^{er} à Louis XVI*, in *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, par Id. - A.M. GRAZIANI, Paris 2000, pp. 223-224.

¹⁸⁶ Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 67, 4.11.1666, all. scr. Francesco Morosini s.d.

¹⁸⁷ NANI, *Istoria*, p. 496; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 175-176. BRUSONI, *Historia*, II, pp. 115, 124, 126-127.

¹⁸⁸ Per sostituire il precedente capitano della *Fontana d'Oro*, Angelo Capofico, che si era ammalato, si erano presentati otto candidati, quattro dei quali stranieri. Cordans era stato capitano di una delle navi noleggiate dalla Repubblica. Le paghe della *Fontana d'Oro* vennero vincolate alla Cassa delle Pene dei Governatori dell'Entrate, quelle dell'*Anna Maria* al Dazio sui Bovini dell'Ufficio delle Beccarie di Rialto. ASVe, *Senato Mar*, filza 538, 3.12.1664 e all. Provveditori all'Armar 29.11.1664; 17.12.1664 e all. Provveditori all'Armar 16.12.1664; filza 539, 31.1.1665 e Provveditori all'Armar 25.1.1665; reg. 129, 7.3.1656, c. 39v; 24.4.1665, cc. 118v-119r.

paghe anticipate alla partenza erano calcolate in base a questi rapporti. Una volta giunte in Levante, i capitani avrebbero dovuto ricevere il denaro secondo il cambio «d'Armata», più sfavorevole, che valutava lo scudo a 10 lire e lo zecchino a 19¹⁸⁹. I controlli rivelarono invece che i capitani avevano continuato a essere pagati, con la complicità di alcuni funzionari del Magistrato all'Armar, secondo il cambio più vantaggioso. Entrambi furono condannati a risarcire il danno e nei nuovi contratti si stabilì espressamente che lo zecchino per le paghe elargite in Levante fosse calcolato a 19 lire¹⁹⁰. La possibilità di frodi era amplificata dalla disomogeneità che sovente caratterizzava i noleggi, sia per le diverse capacità contrattuali dei capitani, sia per la fluidità dei cambi. Nel 1667 il capitano della *Fontana d'Oro* non ebbe l'avvertenza di far specificare nel suo contratto il valore dello zecchino in Levante, mentre il giorno successivo due colleghi più accorti, firmando il proprio, se lo fecero fissare a 19 lire. Considerato che al momento della firma lo zecchino correva in Levante a 21,4 lire, molti anni dopo l'improvvido capitano si vide contestare i pagamenti riscossi con il cambio più vantaggioso¹⁹¹.

L'equilibrio che sembrava essersi stabilito tra Venezia e Impero Ottomano era solo apparente, perché la situazione generale si andava modificando a sfavore della Serenissima. Nell'agosto 1664 i turchi subirono una grave sconfitta in Ungheria (battaglia di San Gottardo), che pose rapidamente fine alla guerra con l'Austria. Respinta nei Balcani, la Porta rivolse nuovamente lo sguardo a Creta. Il Gran Visir Ahmed Köprülü, che nel 1661 aveva sostituito il padre¹⁹², decise a porre fine al lungo conflitto con la Repubblica conquistando Candia, la sola piazzaforte importante rimasta ai veneziani. Tornato a Istanbul dall'Ungheria nella primavera del 1665, Köprülü iniziò a rinforzare l'esercito a Creta in vista dell'offensiva finale. Due grossi soccorsi vennero inviati a Canea con quaranta galee e dodici navi, quasi tutte occidentali, che riuscirono a passare quasi in faccia al Capitano delle Navi Marco Loredan¹⁹³. Anche il Capitano

¹⁸⁹ La svalutazione della moneta nelle colonie era utilizzata anche da altri governi: quello inglese ad esempio l'applicava nei Caraibi. Cfr. REDIKER, *Deep Blue Sea*, pp. 145-146.

¹⁹⁰ In questo modo, per un equipaggio di 60 uomini un capitano incassava 279 zecchini invece di 235, quasi il 20% in più. ASVe, *Senato Mar*, filza 540, 21.2.1665 e all. Revisori delle Entrate Pubbliche 14.2.1665.

¹⁹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 644, 8.10.1682 e all.ti.

¹⁹² Su Köprülü, cfr. M. TAYYIB GÖKBILGIN - R.C. REPP, *Köprülü, Ahmed*, in *EI*, V, pp. 259-261.

¹⁹³ Marco di Paolo Loredan (1627-1697). BARBARO, IV-19, c. 338. Loredan sarà protagonista nel 1694 di una disputa tecnica sulle navi pubbliche.

Generale Andrea Corner, pur scorrendo senza soste l'Egeo, non riuscì a bloccare i continui trasporti effettuati dalle veloci galee ottomane¹⁹⁴. I veneziani registrarono l'unico successo a fine anno quando, in un'azione nelle acque di Chio, il Secondo Capitano delle Navi Alessandro Molin catturò una nuova unità nemica. Ribattezzata *Sol d'Oro*, l'unità fu la settima e ultima nave ottomana ad essere immessa in servizio nella flotta della Serenissima¹⁹⁵.

Il Senato chiese al nuovo comandante delle forze terrestri della Repubblica, il marchese Francesco Villa, di passare all'offensiva prima che i turchi si rafforzassero troppo a Creta¹⁹⁶. All'inizio del 1666 Villa lanciò un nuovo attacco contro Canea, ma l'azione, sostenuta dal mare da diciotto navi, cinque galeazze e sedici galee, non ebbe miglior esito di quella di sei anni prima¹⁹⁷. Gli ottomani continuavano a inviare rinforzi da ogni dove, sbarcandoli in piccoli gruppi anche negli ancoraggi più remoti. Allo scopo usavano delle *londre*, trasporti molto capaci ma assai agili, che, partendo da Nauplia, sfruttavano i salti di vento per eludere la sorveglianza delle più lente navi veneziane¹⁹⁸. Per tentare d'intercettare questo traffico, la flotta veneta era stata divisa in tre gruppi, due di navi e il terzo di unità a remi. La squadra diretta dal Capitano delle Navi Girolamo Grimani catturò in settembre una dozzina di mercantili che stavano caricando munizioni e viveri a Volo, azione nella quale si distinsero la *Venezia Trionfante* (ammiraglia di Grimani) e la *Fontana d'Oro*. Anche gli altri due gruppi fecero qualche bottino, ma senza poter arrestare l'incessante flusso dei rifornimenti ottomani a Creta¹⁹⁹.

Mentre sul mare si giocava a guardie e ladri, la morte dell'inviato veneziano presso la Porta, Giovanbattista Ballarin, determinò la sospensione delle trattative di pace in corso da quasi due anni, togliendo al Gran Visir anche

¹⁹⁴ NANI, *Istoria*, p. 503; VALIER, *Historia*, pp. 617-619. Su Andrea Pietro Marino di Giovanni Corner (1610-1686), cfr. C. POVOLO, *Corner, Andrea*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, pp. 161-164.

¹⁹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1111, disp. Capitano Generale da Mar Andrea Corner n. 58, 28.1.1666. La *Sol d'Oro* fu noleggiata ad un capitano Jaques Beutillier. *Ibid.*, *Senato Rettori*, filza 66, 16.6.1666 e all.ti.

¹⁹⁶ VALIER, *Historia*, p. 617.

¹⁹⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 548, 5.1.1666 e all.; BRUSONI, *Historia*, II, pp. 137-138.

¹⁹⁸ Di sedici *londre* passategli davanti «a tiro di moschetto», il Secondo Capitano delle Navi Molin riuscì a catturarne solo due. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. A. Molin 25.8.1666.

¹⁹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Girolamo Grimani n. 8, 30.9.1666; VALIER, *Historia*, pp. 641-642; NANI, *Istoria*, p. 514; BRUSONI, *Historia*, II, p. 148.

le ultime incertezze²⁰⁰. Köprülü si risolse a por fine una volta per tutte alla questione di Creta e il 3 novembre 1666, dopo aver atteso che il grosso della flotta veneziana si fosse portato a Paro per svernare, sbarcò personalmente a Canea insieme a un contingente di quattro mila uomini e a molto denaro²⁰¹. Quasi fosse una risposta al nuovo pericolo, il Senato della Repubblica aveva in quelle settimane deciso di riprendere la costruzione di navi da guerra a vela in Arsenal.

²⁰⁰ Sulla lunga trattativa condotta con la Porta da Ballarin, cfr. G. CANDIANI, *Conflitti di intenti e di ragioni politiche, di ambizioni e di interessi nel patriziato veneto durante la guerra di Candia*, «Studi Veneziani», n.s., 36 (1998), pp. 194-223.

²⁰¹ NANI, *Istoria*, p. 518; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XXII, Venezia 1833, p. 403.

CAPITOLO III

LA RIPRESA DELLA COSTRUZIONE DI NAVI DA GUERRA A VELA (1667-1674)

3.1 *Giove Fulminante e Costanza Guerriera*

La ripresa della costruzione di navi da guerra in Arsenale non pare in realtà essere stata stimolata tanto dalla minaccia della nuova offensiva ottomana contro Creta, quanto piuttosto dal medesimo intreccio di preoccupazioni di carattere militare e mercantile che aveva caratterizzato anche in passato le vicende delle unità a vela veneziane. Nel 1657, i Cinque Savi alla Mercanzia avevano presentato una relazione sulle condizioni del mondo armatoriale cittadino che, ricalcando un'analoga scrittura del 1644¹, rimarcava come i mercantili nazionali fossero molto diminuiti soprattutto nel campo delle unità di grande portata, le più utili in tempo di guerra; ciò non solo stava privando la Serenissima di navi suddite da utilizzare nel conflitto allora in corso, ma costringeva anche il governo a tollerare un sempre maggiore afflusso di unità straniere, con l'effetto d'indebolire il tradizionale protezionismo mercantile della Serenissima². Nell'autunno del 1665, i Cinque Savi risollevarono la questione, rievocando i prestiti concessi in passato dallo stato ai privati per la costruzione di navi impiegabili anche militarmente. Poiché alcuni armatori, sudditi e non, si offrivano di riprendere le costruzioni, il Senato ordinò di verificare quale tipo di facilitazioni fosse possibile accordare per avere grandi navi in grado di adattarsi sia all'uso commerciale, sia a quello bellico. Le difficoltà finanziarie causate dalla guerra fecero subito escludere nuovi prestiti³; si optò invece per la

¹ Cfr. M. COSTANTINI, *Commercio e marina*, in *Storia di Venezia*, VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, a cura di P. DEL NEGRO - P. PRETO, Roma 1998, p. 567.

² Questo processo di forzata apertura sarebbe sfociato nel 1662 nell'istituzione di qualcosa di analogo a un porto franco. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, II s., 97, fasc. 25, parte prima, scrittura 12.1.1657; M. COSTANTINI, *La regolazione dei dazi marittimi e l'esperienza del «porto franco» a Venezia tra il 1662 e il 1684*, in *La finanza pubblica in età di crisi*, a cura di A. DI VITTORIO, Bari 1993, pp. 77-88.

³ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, II s., 97, fasc. 25, parte prima, decreto Senato 16.11.1665; *Senato Mar*, filza 548, 28.1.1666, all. decreto Senato 16.12.1665.

concessione ai privati di licenze per rifornirsi in Terraferma di alberi di rovere, il legname più importante per la costruzione navale e riservato per legge all'Arsenale⁴. Nel gennaio 1666 fu autorizzato il taglio, nei boschi dell'asolano, di cento roveri per ogni «vascello» che fosse stato di almeno 800 botti e 70 piedi di lunghezza in chiglia (24,4 mt), con un tetto massimo di venti navi⁵.

Il contributo che la cantieristica privata poteva offrire alle necessità della flotta non fu comunque ritenuto sufficiente. Meno di due mesi dopo, il Senato decretò la costruzione in Arsenale di «due galeoni di quella miglior portata che venga permessa dalla qualità del legname [...] e servano per combattere e per trasportare». Studi preparatori avevano indicato una lunghezza di 71 piedi in chiglia e una portata di 800 botti (le misure dei galeoni decretati nel 1627 e mai costruiti), ma i Provveditori e Patroni all'Arsenale suggerirono che le nuove unità si conformassero alle dimensioni (non meglio specificate) della *Venezia Trionfante*, la ex-sultana immessa in servizio nel 1657. Dato che in questo modo le due navi avrebbero pescato troppo per uscire dal Rio dell'Arsenale (il canale di uscita del cantiere di stato), venne stabilito di lavorarle in Arsenale solo fino al ponte di corridoio, completandole poi a San Antonio⁶.

Non tutti comunque rimasero convinti dell'opportunità che lo stato riprendesse la costruzione di navi da guerra a vela. Nell'agosto del medesimo anno venne presentata una proposta per obbligare i privati alla costruzione o all'acquisto di navi, allo scopo di avere «un corpo de propri vasselli di ragione de' cittadini, e sudditi, che veleggino con le bandiere di San Marco, e possino [...] tanto diffender in guerra, quanto guardar in pace la pubblica libertà, col profitto insieme di se stessi»⁷. La *parte*⁸ raccolse solo 27 voti, ma qualche dubbio dovette rimanere, perché in dicembre i lavori sulle due nuove unità non erano ancora iniziati. Fu necessario ribadire l'ordine, confermando che

⁴ I roveri erano stati riservati al cantiere di stato con la *provisio quercuum* del 1470, ribadita da una legge del 1475. I. CACCIAVILLANI, *Le leggi veneziane sul territorio, 1471-1789. Boschi, fiumi, bonifiche e irrigazioni*, Limena (PD) 1984, p. 90; SUSMEL, *I rovereti di pianura*, pp. 11-13. Sulla politica forestale veneziana in età moderna, cfr. K. APPUHN, *Inventing Nature: Forests, Forestry, and State Power in Renaissance Venice*, «The Journal of Modern History», 72 (2000), pp. 861-889.

⁵ Una nave di quelle dimensioni richiedeva circa quattrocento roveri, trecento dei quali si potevano trovare abbastanza facilmente all'estero; gli altri cento, lunghi e dritti per elementi particolari quali chiglia, cinte, trincarini e alcuni elementi del fasciame, potevano invece arrivare da territori stranieri solo con molte difficoltà. ASVe, *Senato Mar*, filza 548, 28.1.1666 e all.ti.

⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 549, 23.3.1666 e all.ti.

⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 551, 18.8.1666 e all. Savi agli Ordini 18.8.1666.

⁸ Si definivano *parti* le proposte discusse e votate dal Senato.

l'Arsenale avrebbe costruito le navi (negli scali ordinariamente riservati alle galeazze) solo fino al primo ponte, per consentirne l'uscita. Uno scavo del Rio dell'Arsenale venne scartato, in quanto avrebbe impedito per un lungo periodo l'accesso al medesimo⁹, e fu anche bocciata l'idea di abbattere parte del muro di cinta settentrionale (com'era stato fatto nel 1531 per far uscire la barza e il galeone dei Bressan), sebbene in questo modo si sarebbe potuta aumentare la larghezza degli scafi, migliorandone le qualità nautiche; si sottolineò inoltre che i lavori sulle nuove navi non dovevano intralciare quelli per galee e galeazze, una concessione fatta forse a Francesco Morosini, appena eletto per la seconda volta Capitano Generale da Mar, che si era sempre mostrato più interessato alle unità a remi che non a quelle a vela¹⁰. Le preoccupazioni per l'Armata sottile spinsero poche settimane dopo il *Savio di Terraferma*¹¹ Almorò Barbaro a proporre di sospendere immediatamente i lavori sulle due unità e a utilizzare il legname in nuove galee e galeazze, ma, nonostante raccogliesse 49 voti, anche questa *parte* fu respinta¹².

Superato quest'ultimo scoglio, e dopo aver contattato i principali esperti veneziani in materia, sia del cantiere di stato, sia privati, la costruzione delle due navi venne affidata a tre *maestri* dell'Arsenale¹³, Paolo di Ottavio Corso e i fratelli Zuanne e Iseppo de Piero de Pieri. Corso era probabilmente il miglior costruttore veneziano di unità a vela¹⁴; Zuanne de Pieri (figlio di uno dei *capi d'Opera*¹⁵ che nel 1640 avevano consigliato la demolizione dell'ultimo galeone pubblico) aveva raddobbato nel 1652 l'appena catturata *San Marco*¹⁶. I tre

⁹ Il canale, profondo 7 piedi (2,4 mt) avrebbe dovuto essere portato ad almeno 9 piedi (3,1 mt).

¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 553, 10.12.1666 e all.ti.

¹¹ Nella macchina governativa della Serenissima, le tre mani dei savi (in ordine d'importanza *Savi del Consiglio, di Terraferma e agli Ordini*) formavano la cosiddetta *Consulta*, che aveva il compito di preparare e discutere preliminarmente le *parti* da presentare al Senato.

¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 554, 12.1.1667, all. *parte* Barbaro, 12.1.1667.

¹³ La qualifica di maestro era attribuita alle maestranze più capaci.

¹⁴ Nel 1680, Corso dichiarò di aver costruito fino ad allora cinquanta navi in cantieri privati. ASVe, *Senato Mar*, filza 635, 12.10.1680, all. supplica Paolo Corso 15.3.1680.

¹⁵ I capi d'Opera dell'Arsenale, una decina in tutto, erano i responsabili della costruzione delle unità più importanti, spesso fatte su loro modello. Il titolo era immediatamente superiore a quello di maestro.

¹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 332, 8.8.1640, all. periti Arsenale 23.7.1640. Un terzo fratello, proto a Candia, morì nel corso della guerra. *Ibid.*, filza 737, 14.8.1697, all. supplica 3.1.1697.

accettarono di lavorare in appalto per un importo di 2.700 ducati per unità¹⁷, che si andavano ad aggiungere ai 26.400 ducati di materiali vari: l'impegno era di arrivare al varo in dieci mesi e al completamento entro un anno. Nonostante fossero più economiche, il Senato respinse due altre offerte di appalto, la prima (2.150 ducati) da parte di un maestro esperto soltanto di galee, la seconda (2.500 ducati) presentata da Stefano Conti, che all'epoca portava ancora il nome di Stefano di Zuanne Michiel¹⁸. Conti, che lavorava in Arsenale dai primi anni quaranta e vi aveva fabbricato diversi tipi di unità a remi, nel 1662 aveva realizzato, in un cantiere privato a Castello, l'*Europa*, un'unità da 42 cannoni giudicata la prima vera nave da guerra fatta in città dopo i galeoni pubblici e della quale andava particolarmente fiero¹⁹. Considerandosi il maggiore esperto in materia, nel 1665 si era proposto per la costruzione di navi da guerra in Arsenale: rimase quindi assai deluso dall'esclusione, anche se in realtà il suo era un progetto per una «fregata» a un solo ponte, non in linea con i desideri del Senato di avere navi prestigiose²⁰.

Le titubanze che precedettero l'impostazione delle nuove navi rendono più difficile comprendere perché la Serenissima riprendesse proprio in quel momento la costruzione di unità da guerra a vela, dopo un'interruzione di quasi cinquant'anni. Uno stimolo era certamente rappresentato dalle difficoltà incontrate nel noleggiare dei mercantili armati²¹, aggravatesi con lo scoppio

¹⁷ Inizialmente i fratelli de Pieri avevano chiesto 2.950 ducati e Paolo Corso 2.900 ducati, ma due armatori della piazza, interpellati dai Provveditori e Patroni all'Arsenale, avevano affermato che 2.000 ducati potevano essere sufficienti. ASVe, *Senato Mar*, filza 554, 12.1.1667 e all.ti.

¹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 554, 12 e 19.1.1667 e all.ti. Non mi è ancora chiaro perché Stefano di Zuanne Michiel abbia assunto, negli anni novanta, il cognome Conti.

¹⁹ Conti, che aveva alle spalle tredici anni di navigazione ed era stato *Pilota d'Istria* e *Ammiraglio* del porto del Lido, conservava modello e disegni dell'*Europa*. BML, ms. Additional 38655, *L'Architettura Navale di Stefano di Zuanne Michiel*, cc. 1v, 50r; ASVe, *Collegio Risposte di Dentro, Suppliche*, Filza 64, supplica Stefano di Zuanne Michiel 6.3.1665; *Senato Mar*, filza 561, 6.4.1668; filza 771, 9.6.1703, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.5.1703. I piloti d'Istria avevano il compito di guidare le navi in Laguna partendo da Parenzo e Pola. L'Ammiraglio del Lido doveva invece condurre le navi attraverso le bocche di porto lagunari. A. SAMBO, *Il lavoro portuale*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 837-847.

²⁰ La fregata non doveva superare i 90 piedi di lunghezza di chiglia, misura che Conti giudicò sempre quella ideale per le navi da guerra veneziane. *L'Architettura Navale*, cc. 65v, 70v.

²¹ Negli stessi giorni in cui si decideva la costruzione delle due navi pubbliche, Johan Van Alst venne convinto solo con molta fatica a noleggiare due navi da 60 marinai per 1.660 ducati, la cifra corrente negli anni precedenti; l'anno successivo, una nave da 40 cannoni e

della seconda guerra anglo-olandese (1664-67); persino Francesco Morosini si lamentava della debolezza dell'Armata grossa, costituita quasi interamente da *petacchi* il cui scarso valore bellico costringeva a ingaggiare un numero maggiore di unità, con un aumento della spesa complessiva, a fronte di benefici molto limitati²². Va inoltre considerato che le principali marine europee ritenevano i mercantili armati un tipo di unità ormai superata nel nuovo contesto tattico, caratterizzato dall'introduzione della linea di fila. Incapaci di tenere testa alle nuove, poderose navi di linea, i mercantili armati rappresentavano altrettanti punti deboli della formazione, tanto che gli stessi olandesi, che in passato avevano fatto molto affidamento su di essi, si concentravano adesso su vere unità da guerra²³. La nuova tattica non era ancora comparsa in Levante, ma il discredito dei mercantili armati nella marina che aveva avuto la maggiore influenza su quella della Serenissima in campo velico, dovevano aver fatto riflettere anche in Laguna circa il loro effettivo valore.

Su un piano più generale, la decisione veneziana si inserì nella scia dell'imponente riarmo navale europeo verificatosi negli anni sessanta del Seicento, decennio durante il quale venne realizzato un tonnellaggio di navi da guerra mai registrato in precedenza²⁴. Furono soprattutto Francesi e Olandesi a impegnarsi in notevoli programmi costruttivi, i primi concentrandosi su maestosi tre-ponti²⁵, i secondi prendendo la guida di una nuova evoluzione dell'architettura navale con la costruzione di due-ponti (il genere a cui appartenevano le navi ordinate in Arsenale) molto più grandi rispetto al passato, destinati a diventare la spina dorsale di tutte le flotte da battaglia europee²⁶. Nel Mediterraneo anche marine minori, quali la genovese e la maltese, co-

80 uomini venne noleggiata per ben 2.500 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 549, 17.3.1666, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 17.3.1666; filza 559, 2.11.1667 e all.ti.

²² ASVe, *Senato Mar*, filza 553, 21.12.1666, all. nota Provveditore Generale da Mar Francesco Morosini; filza 562, 27.6.1668. Il petacchio era un tre alberi armato fino a 20 cannoni, usato spesso come esploratore.

²³ Cfr. J. GLETE, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America. 1500-1860*, I, Stockholm 1993, pp. 183, 189-190; F. Fox, *Hired Men-of-War, 1664-7*, «Mariner's Mirror», 84 (1998), pp. 13-25, 152-172.

²⁴ GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 187-192.

²⁵ Entro il 1669, erano stati varati nove vascelli da tre ponti. D. DESSERT, *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris 1996, p. 301.

²⁶ GLETE, *Navies and Nations*, I, p. 189. Gli olandesi costruirono tra il 1665 e il 1667 cinquanta vascelli a due ponti da 50 cannoni o più. Proprio nel 1666, i francesi ordinarono a loro volta in Olanda sei due-ponti da 66 cannoni. F. Fox, *Great Ships*, pp. 76-77; J.C. LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, Nice 1996, p. 157.

stituirono piccole squadre di navi da guerra²⁷. Questo spiegamento di forze spinse probabilmente la Serenissima a prendere in considerazione la costruzione di unità in grado di non sfigurare di fronte a quelle delle altre potenze dell'epoca. Soprattutto la forte espansione della flotta francese, attuata sotto l'impulso di Colbert, non dovette lasciare indifferente la Repubblica, preoccupata dal fatto che la rivalità franco-veneta nel Mediterraneo orientale, già forte sul piano commerciale, stesse assumendo anche connotati politici per il tentativo di Luigi XIV di scalzare la Serenissima dal tradizionale ruolo di protettrice della cristianità latina²⁸.

Accanto agli stimoli esterni, due motivazioni più interne potrebbero aver convinto il Senato: la prima si connette al tentativo di costituire una compagnia marittima veneziana. Il progetto, presentato quasi in coincidenza a quello del «porto franco» del 1662²⁹, si concretizzò proprio nel 1666 nella creazione di una compagnia intitolata l'*Unione di San Marco*, con un capitale previsto di un milione e mezzo di ducati e con il Doge Domenico Contarini quale primo sottoscrittore. La compagnia, che doveva durare vent'anni ed essere formata da «soggetti di ogni qualità, grado, condizione e nazione»³⁰, non ebbe fortuna, ma è un segnale della volontà di rilanciare le fortune commerciali della città nella prospettiva di una prossima fine della guerra. Nell'imperante ottica mercantilistica, Venezia non poteva ignorare la necessità di una moderna squadra di navi da guerra per proteggere l'auspicata ripresa dei traffici, di cui la Compagnia doveva essere il fulcro. Era la medesima logica che aveva portato alla creazione della squadra navale genovese, legata all'istituzione nel 1647 di una *Compagnia delle Indie Orientali* che aveva l'obiettivo di inserirsi negli «indiani commerci»³¹. La compagnia veneziana pare puntasse invece sul nuovo mondo, quasi che le due antiche

²⁷ Per la squadra di tre-quattro navi formata a Genova nel 1654-55, cfr. G.C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, pp. 287-288, 310-311, 379. Per Malta, che nel 1660 decise di provvedersi di due navi da guerra in funzione antibarbaresca, cfr. B. DAL POZZO, *Historia della Sacra Religione Militare*, II, Venezia 1715, p. 275.

²⁸ Sulla crisi dei rapporti tra Francia e Venezia, cfr. G. COZZI, *Dalla riscoperta della pace all'inevitabile sogno di dominio*, in *Storia di Venezia*, VII, *La Venezia barocca*, a cura di G. BENZONI - ID., Roma 1997, pp. 69-74.

²⁹ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, II s., 50, decreto Senato 21.1.1663.

³⁰ BMC, ms. Donà delle Rose 377/7, n. 2, 4.

³¹ S. SUBRAHMANYAM, *On the Significance of Gadflies: the Genoese East India Company of the 1640s*, «The Journal of Economic History», 17 (1988), pp. 559-581; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978, pp. 315-317.

rivali, sedotte entrambe da una medesima «riscoperta del mare»³², si fossero divise le sfere d'azione.

La seconda motivazione potrebbe essere stata legata al timore di una parte della classe dirigente veneziana di vedere l'Arsenale perdere il geloso monopolio sui roveri³³. I privati avevano subito approfittato delle concessioni fatte loro nel 1665 e ad alcune grandi navi messe in cantiere precedentemente³⁴, si erano rapidamente aggiunte le prime delle venti unità previste³⁵. Nella *parte* che ordinava la costruzione delle nuove navi pubbliche, veniva sottolineato come l'Arsenale possedesse molto legname troppo pesante per essere utilizzato nella fabbrica delle galee e adatto solo a quella delle navi³⁶; si esprimeva la preoccupazione che, se non impiegato, questo materiale potesse marcire, ma c'era forse anche il timore di vederlo finire in mano ai privati³⁷. La paura era accresciuta dal fatto che nelle stesse fila del patriziato non tutti guardavano di buon occhio al monopolio dell'Arsenale. Nel 1669 i *Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni*³⁸ ne giudicarono eccessive le pretese, che ostacolavano gravemente la cantieristica privata nonostante l'abbondanza di roveri in Terraferma, ritenendo più che sufficiente per le necessità del cantiere di stato il grande bosco del Montello; i Provveditori e Patroni dell'Arsenale furono costretti ad accettare che in futuro solo una metà dei roveri piantati nei boschi pubblici fosse lasciata

³² Per la riscoperta dell'orizzonte marittimo in ambito genovese, cfr. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, pp. 301-321.

³³ Il patrimonio boschivo veneziano era diviso tra una parte demaniale, i cui elementi principali erano le foreste del Montello e del Cansiglio, e una parte privata. Su quest'ultima l'Arsenale godeva di un 'demanio improprio' attraverso l'istituto della *riserva de' roveri*, che concedeva ai cantieri di stato il diritto prioritario di tagliare queste piante anche nei boschi privati. A. DAL MORO, *Aspetti fiscali dell'amministrazione forestale veneta: secc. XVI-XVIII*, in *Il sistema fiscale veneto, problemi e aspetti, XV-XVIII secolo*, a cura di G. BORELLI - P. LANARO - F. VECCHIATO, Verona 1982, p. 116.

³⁴ Un'unità, lunga in chiglia 91 piedi e larga 29½, aveva una portata di 1.260 botti, un'altra era di 1.200 botti e 40 cannoni. ASVe, *Senato Mar*, filza 552, 2.9.1666, all. periti Arsenale 6.8.1666; filza 554, 5.1.1667, all. supplica 4.1.1667.

³⁵ Nel 1667 risultavano in fabbricazione sei nuove navi tra le 600 e le 1.500 botti; si attendevano inoltre navi costruite a Ragusa e nel Golfo del Quarnaro. ASVe, *Senato Mar*, filza 554, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 15.1.1667.

³⁶ Il rovere presenta tipologie diverse, più o meno adatte ai vari tipi di unità. APPUHN, colloquio.

³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 549, 23.3.1666.

³⁸ Gli Esecutori erano la magistratura che s'incaricava di tutto il sistema di trasporti navali per il Levante e la Dalmazia.

al cantiere di stato, cedendo l'altra metà ai privati³⁹. La fine delle emergenze belliche fece svanire il pericolo, ma nel 1666 potevano esserci buoni motivi per temere una prossima fine del monopolio dell'Arsenale sui roveri e per contrastarla con la costruzione di navi statali.

Il Senato fissò le dimensioni definitive delle due nuove navi pubbliche in 100 piedi di lunghezza di chiglia e 30 piedi di larghezza (34,8x10,4 mt)⁴⁰, un rapporto di 10 a 3 che gli esperti veneziani (ma anche il più accreditato architetto navale inglese del periodo)⁴¹ giudicavano ottimale. Nel corso della costruzione esse variarono leggermente, dato che ogni maestro costruiva tradizionalmente secondo un proprio «sesto», cioè secondo proporzioni che rappresentavano una personale e gelosa prerogativa, spesso tramandata di padre in figlio⁴². In base ad una nota del 1671, le due unità risultavano di 102x31 piedi (35,5x11,1 mt)⁴³, ma altri documenti lasciano supporre che solo la nave di Paolo Corso, battezzata *Giove Fulminante*⁴⁴, fosse di quelle dimensioni, mentre quella dei fratelli de Pieri, nominata *Costanza Guerriera*, non doveva superare i 100 piedi (34,8 mt) ed era forse anche più stretta⁴⁵. In base a un metodo di calcolo proposto da Jan Glete⁴⁶, il dislocamento a pieno carico potrebbe essere

³⁹ Per il bosco del Montello, gli Esecutori calcolavano un'estensione di 29.000 campi trevigiani (circa 1.500 ettari). ASVe, *Senato Mar*, filza 570, 29.10.1669, all.ti. Su quest'importante riserva demaniale, cfr. G.P. NICOLETTI, *Le Campagne. Un'area rurale tra Sile e Montello nei secoli XV e XVI*, Treviso 1999, pp. 9-14 e *passim*.

⁴⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 554, 12.1.1667, all. misure navi s.d.

⁴¹ *Deane's Doctrine*, p. 52.

⁴² Il sesto era la sagoma che il costruttore impiegava nella realizzazione delle linee dello scafo. Sul sistema di progettazione veneziano, di cui il sesto era una componente fondamentale, cfr. A. CHIGGIATO, *Le «ragioni antique» dell'architettura navale*, in *Ragioni antiche spettanti all'arte del mare e fabbriche de vasselli*, a cura di G. BONFIGLIO DOSIO, Venezia 1987, pp. LV-LXXIX.

⁴³ ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 31.3.1672, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 20.8.1671.

⁴⁴ Il nome richiamava la tradizione letterario-militare veneziana. Nei poemetti seguiti alla battaglia di Lepanto, Venere, identificata con Venezia, ricorreva a Giove perché riparasse l'oltraggio perpetrato dai turchi. Cfr. M. CASINI, *Immagini dei capitani generali 'da mar' a Venezia in età barocca*, in M. FANTONI, *Il 'perfetto capitano'. Immagini e realtà (secoli XV-XVII)*, Roma 2001, p. 246.

⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 31.3.1672, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 20.8.1671; filza 637, 19.4.1681, all. supplica Iseppo de Pieri 22.6.1680.

⁴⁶ GLETE, *Navies and Nations*, II, pp. 527-530. Il metodo si basa sull'applicazione di un 'coefficiente di blocco' con il quale moltiplicare il volume del parallelepipedo formato dalle tre dimensioni della nave: per maggiori dettagli vedi appendice. Ringrazio Jan Glete per avermi gentilmente fornito ulteriori precisazioni.

stato sulle 1.100 tonnellate per la *Giove*, qualche decina di tonnellate in meno per la *Costanza*⁴⁷. Sulle caratteristiche costruttive le fonti non dicono molto, purtroppo un elemento comune alle navi costruite in Arsenal e durante questo periodo. Il fasciame esterno e interno era di rovere fino al ponte di corridoio, poi di larice⁴⁸, legno utilizzato anche per i ponti; sopra il galleggiamento, le murate presentavano una forte rientranza (*tumblehome*), accorgimento che si riteneva migliorasse la stabilità, mantenendo i cannoni del ponte superiore più vicini al centro della nave, e favorisse la capacità di stringere il vento⁴⁹. Le differenze tra le due navi si concentravano soprattutto nella parte immersa. Paolo Corso doveva essersi ispirato alla prassi inglese, perché la *Giove Fulminante* era stretta di fondo⁵⁰ e aveva linee di scafo particolarmente tagliate, che le assicuravano una velocità ragguardevole anche a paragone delle navi costruite in area atlantica, tanto che poteva gareggiare con le stesse unità barbaresche⁵¹; stringeva inoltre molto bene il vento ed era straordinariamente facile da manovrare, nonostante fosse assai robusta e con una poppa giudicata troppo alta, caratteristica questa abbastanza diffusa tra le prime navi prodotte in Arsenal⁵². Lo svantaggio di linee di scafo così slanciate era rappresentato dalla grande

⁴⁷ Per la *Giove Fulminante* ho usato un coefficiente di blocco di 0,47, per la *Costanza Guerriera*, dalle forme meno tagliate, 0,475: il pescaggio considerato è per entrambe di 17 piedi (5,9 mt). Usando una formula empirica inglese dell'epoca, indicata anch'essa in appendice e basata solo sulla lunghezza e la larghezza, senza un effettivo rapporto col dislocamento, il tonnellaggio della *Giove* risulterebbe di 799 t, quello della *Costanza* di 784 t. Va sottolineato che le larghezze indicate nei documenti si riferiscono a dimensioni entro il fasciame, per cui nei calcoli indicati si deve aggiungere alla larghezza massima un altro mezzo piede veneziano (circa 17 cm). Ringrazio Alberto Secco per avermi segnalato questo aspetto.

⁴⁸ Esposto all'acqua, il larice aveva una durata di circa un terzo inferiore rispetto a quella del rovere: veniva quindi impiegato solo se vi era penuria di quest'ultimo. G. TONELLO, *Lezioni intorno alla marina*, III, Venezia 1831, p. 40.

⁴⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 768, 23.12.1702, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.12.1702; B. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, London 1984, pp. 25-27.

⁵⁰ Il fondo era l'area delimitata dalla larghezza dei madieri, i primi elementi quasi orizzontali che formavano l'ordinata e che si innestavano sulla chiglia. Gli inglesi fissavano generalmente una larghezza di fondo limitata ad un terzo della larghezza massima della nave, mentre i veneziani superavano anche la metà. Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 10; R.C. ANDERSON, *Comparative Naval Architecture, 1670-1720*, «Mariner's Mirror», 7 (1921), pp. 40-42.

⁵¹ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. Capitano delle Navi Marino Michiel, 31.12.1680.

⁵² L'altezza delle opere morte era importante per una tattica basata ancora sugli abbordaggi e largamente praticata durante la guerra di Candia.

quantità di zavorra necessaria per assicurare una sufficiente stabilità. Ciò portava la *Giove Fulminante* a pescare molto (almeno 17 piedi, quasi sei metri), un problema notevole in un porto dai fondali ridotti quale Venezia⁵³; era quindi necessario farla uscire dalla Laguna scarica e senza cannoni, ancorandola poi in mare aperto per completare le operazioni di carico, con forti spese per il trasporto dei materiali e notevoli rischi in caso d'improvvisе tempeste. Un altro difetto, manifestatosi col tempo, furono le ripetute infiltrazioni d'acqua, causate pare dalla cattiva stagionatura del legname⁵⁴: teoricamente, dopo il taglio nei boschi, i tronchi avrebbero dovuto essere inviati a Venezia e rimanere per almeno tre anni nei bacini dell'Arsenale, venire segati ed essere poi nuovamente immersi in acqua per altri tre anni⁵⁵; poiché spesso accadeva che il legname giacesse a lungo abbandonato sul luogo del taglio, un anno in bacino poteva essere ritenuto sufficiente, ma in tempo di guerra diventava difficile rispettare anche questo seppur limitato periodo⁵⁶.

Nonostante pescasse altrettanto e avesse gli stessi problemi di transito per le bocche di porto, la *Costanza Guerriera* era meno agile della *Giove Fulminante* e s'inclinava eccessivamente con vento fresco; quest'ultimo problema era causato forse da un'eccessiva altezza della stiva, così costruita per rispondere probabilmente al desiderio di aumentarne la capacità di carico nel caso fosse stata utilizzata quale trasporto⁵⁷; aveva inoltre un'ossatura meno robusta, priva

⁵³ La bocca di Malamocco aveva una profondità che non superava i 13-14 piedi (4,5-4,9 mt). Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 168, 5.7.1714, all. Magistrato alle Acque 23.6.1714; *Senato Mar*, filza 859, 17.2.1718, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 17.2.1718. Sul progressivo processo d'interramento di tutta la Laguna, cfr. D. CALABI, *Canali, rive, approdi*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 767-769.

⁵⁴ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 19, rel. Savio agli Ordini Vettor Grimani, 13.4.1683.

⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 332, 3.7.1640, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.5.1640. L'uso di stagionare il legname in acqua era praticato anche in Inghilterra e in Olanda, mentre in Francia (o per lo meno nell'arsenale di Rochefort) lo si impiegava solo per l'alberatura, lasciando che il resto del legname si essiccasse all'aria. R. MÉMAIN, *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort Arsenal modèle de Colbert*, Paris 1937, p. 630.

⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 711, 3.12.1693, all. periti Arsenale 23.11.1693. Nel 1685 si cercò di sopperire al problema con l'istituzione di un deposito di circa dieci mila roveri da mantenere costantemente a questo livello, ma le necessità della guerra di Morea vanificarono rapidamente l'iniziativa. ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 14.10.1684; filza 656, 9.2.1685. Ringrazio Karl Appuhn per avermi segnalato questi documenti.

⁵⁷ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. Capitano delle Navi Marino Michiel n. 20, 27.7.1678.

di rinforzi tra le ordinate e con un ridotto numero di bagli e braccioli⁵⁸. L'inglese Edmund Dummer (che sarà sovrintendente alle costruzioni della *Royal Navy*) avrebbe osservato un ventennio dopo come le navi veneziane fossero in genere meno forti di quelle costruite dai connazionali, dovendo affrontare viaggi meno lunghi e rischiosi⁵⁹: la minore robustezza della *Costanza* rispetto alla *Giove* appare quindi un ulteriore indizio della propensione di Paolo Corso per i modelli d'oltremania⁶⁰. La forte presenza in Laguna di navi straniere aveva sicuramente un'influenza sui maestri dell'Arsenale, tanto più che sin da giovani venivano educati allo spirito d'osservazione e all'imitazione, elementi sui quali si basava gran parte del loro lavoro, e indagavano con curiosità e attenzione tutte le navi che arrivavano in porto, a bordo delle quali sovente erano chiamati a fare delle perizie⁶¹. Al di là di questi possibili influssi, non vi è però alcun rapporto diretto tra le prime due moderne navi da guerra a vela costruite in Arsenale e quelle di altre nazioni. È pertanto priva di fondamento la derivazione della *Giove Fulminante* da un fantomatico vascello inglese *Sol d'Oro*, suggerita già nella seconda metà del Settecento⁶² e ripresa poi dalla storiografia. Abbiamo visto che la *Sol d'Oro* era una nave da guerra turca catturata dai veneziani e immessa in servizio nello stesso periodo in cui fu impostata la *Giove*; l'errore potrebbe aver avuto origine da questa concomitanza, rafforzata dal fatto che nel 1673 venne eseguito un modello in scala della *Sol d'Oro*, forse confuso in seguito con quello della prima nave pubblica⁶³. Volendo fare delle

⁵⁸ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680; *Senato Mar*, filza 686, 3.6.1690, all. periti Arsenale 29.5.1690; filza 711, 28.1.1694, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.1.1694; F. GAY, *Le costruzioni navali dell'Arsenale di Venezia*, Roma 1989, p. 86.

⁵⁹ E. DUMMER, *A voyage into Mediterranean seas...finished in the year 1685*, BML, King's ms. 40, c. 76r.

⁶⁰ Peraltro anche le navi da guerra francesi vennero costruite a partire dalla metà del secolo con un pescaggio nettamente superiore rispetto al passato e questo può aver influenzato il capo d'Opera veneziano. Cfr. LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 39.

⁶¹ Cfr. BNM, ms. it., cl. IV, n. 338 (5344), *Pensieri sopra l'arte navale*, c. 12r.

⁶² BNM, ms. it., cl. IV, n. 338 (5344), *Pensieri sopra l'arte navale*, c. 12r; *ibid.*, *Discorso preliminare alla prefazione del sig. di Bouguer*, c. 98.

⁶³ La *Sol d'Oro*, lunga 86 piedi e larga 25½, era molta più piccola di *Giove* e *Costanza*. Si ritiene che i primi modelli in scala di navi risalcano agli inizi del Seicento (il primo conosciuto pare sia stato quello veneziano del *Bucintoro* del 1606), sicché il modello del galeone, presentato da Matteo Bressan nel 1527, potrebbe essere stato solo una rappresentazione di massima della nave. ASVe, *Senato Mar*, filza 590, 16.3.1673; B. LAVERY - S. STEPHENS, *Ship Models. Their Purpose and Development from 1650 to the Present*, Rotherfield (Sussex) 1995, p. 25; C. FOX SMITH, *Ship Models*, London 1972, p. 41; LANE, *Navires et Constructeurs*, p. 88.

comparazioni con le costruzioni d'oltremarina⁶⁴, si può invece notare come la *Giove* abbia le medesime dimensioni di una specifica sulla quale era basata la *Defiance*, un 3rd Rates da 64 cannoni del 1665⁶⁵. In un'ipotetica graduatoria europea, le nuove navi veneziane andavano così a occupare la stessa posizione intermedia di quelle inglesi, che erano più piccole delle pari classe spagnole e francesi, ma più grandi di quelle olandesi, svedesi e danesi⁶⁶.

La *Giove Fulminante* venne varata (completata solo fino al primo ponte) agli inizi di novembre del 1667⁶⁷; il 16 di quel mese scese in acqua anche la *Costanza Guerriera*, mentre la *Giove* era già a San Antonio per finire i lavori⁶⁸. La qualità delle due realizzazioni spinse il Senato a premiare Paolo Corso e i fratelli de Pieri con una medaglia d'oro del valore di 50 ducati. I tre maestri (che avevano eseguito numerosi interventi non previsti dal contratto di appalto, senza chiedere alcun aumento) affermarono con orgoglio di aver manifestato «a tutto il mondo qual sia il valore e la sufficienza delle maestranze di questa Serenissima città», dimostrando che anche Venezia era in grado di produrre rimarchevoli navi da guerra a vela⁶⁹. A testimonianza del loro prestigio, ciascuna

⁶⁴ Questo tipo di confronti va sempre considerato con molta prudenza, dato che ogni marina calcolava le caratteristiche delle navi con criteri che potevano essere diversi e che oggi non risultano sempre evidenti. Cfr. G. ROBINSON - R.C. ANDERSON, *The Identification of Models of Men-of-War*, «Mariner's Mirror», 2 (1912), pp. 144-145 (ringrazio Alberto Secco per avermi segnalato questo articolo).

⁶⁵ La specifica è del 1664. Lunghezza di chiglia e larghezza risultano quasi identiche, anche se gli elementi dell'ossatura della *Giove* appaiono più sottili: occorre però sottolineare che gli inglesi avevano già introdotto il sistema di ordinate doppie spaziate tra loro, mentre i veneziani usavano ancora quello a ordinate singole, più fitte. La *Defiance* sembrerebbe aver pescato meno della *Giove*, ma essere anche risultata (al contrario di quest'ultima) una cattiva veliera, non è chiaro se per problemi di progettazione o per un eccesso di peso delle artiglierie. ASVe, *Senato Mar*, filza 553, 10.12.1666, all. periti Arsenale 1.12.1666; filza 554, 12.1.1667, all. misure nave s.d.; *Deane's Doctrine*, pp. 116-119; P. GOODWIN, *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London 1987, p. 15; Fox, *Great Ships*, p. 175; Id., *A Distant Storm. The Four Day's Battle of 1666*, Rotherfield 1996, p. 64.

⁶⁶ Cfr. ANDERSON, *Comparative Naval Architecture*, p. 40. Nel medesimo articolo, Anderson riconosce di aver sottostimato le dimensioni delle navi veneziane. *Ibid.*, pp. 309-310.

⁶⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 559, 5.11.1667 e all.ti. Le navi veneziane, come quelle olandesi, erano impostate e varate con la prua rivolta verso l'acqua.

⁶⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 559, 19.11.1667, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.11.1667.

⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 561, 21.4.1668 e all.ti. Corso fu così apprezzato per la *Giove* che alcuni anni dopo fu chiesto di obbligare tutti i suoi figli alla professione paterna. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 8, 27.11.1677.

delle due unità ebbe tutti i 62 cannoni imbarcati di costoso bronzo. L'artiglieria principale era distribuita sui due ponti, ognuno presumibilmente con tredici portelli per murata⁷⁰, mentre altri tre portelli per lato erano sul cassero⁷¹. Più della metà dei pezzi consisteva in lunghe colubrine, pensate verosimilmente in funzione anticorsara, ma il cui impiego creò non pochi problemi a causa della ristrettezza dei portelli⁷². L'elevato numero di colubrine compensava solo in parte il ridotto calibro dei cannoni imbarcati, inferiore rispetto a quello impiegato sia dai precedenti galeoni pubblici, sia dalle ex-sultane degli anni cinquanta. Ciò comportò un peso di bordata nettamente inferiore alle parigra-do inglesi e francesi. I 62 cannoni di *Giove* e *Costanza* avevano un volume di fuoco che era poco più della metà di quello dei 64 pezzi della citata *Defiance* (1.024 libbre veneziane, equivalenti a circa 680 lbs, contro 1.334 lbs) e poco più dei due terzi di quello di un vascello francese da 64 cannoni (equivalente a 945 lbs); il maggior calibro imbarcato dalle due navi pubbliche era il genere da 20, corrispondente ad un 14 pdr, mentre la *Defiance* aveva cannoni da 32 pdr e un vascello francese pezzi da 24 livres (26 pdr)⁷³. L'inferiorità tendeva invece a ridursi, fin quasi a scomparire, rispetto alle navi olandesi⁷⁴. Oltre a rimarcare le affinità tra la marina velica della Repubblica e quella delle Province Unite, ciò potrebbe far supporre che durante la guerra di Candia le navi della Serenissima avessero abbandonato la tradizione artiglieresca veneziana, che tendeva a privilegiare il fuoco antinave a distanza, e adottato quella olandese, per la quale le artiglierie non avevano tanto il compito di danneggiare gli scafi nemici, quanto quello di aprire la strada agli abbordaggi; in questa funzione, pezzi di calibro inferiore, più maneggevoli e più velocemente ricaricabili, risultavano più utili. A Venezia i grossi calibri rimasero appannaggio delle galeazze, giustificando

⁷⁰ Vi erano anche due portelli per ciascun ponte a poppa. I contemporanei *3rd Rates* da 66 cannoni avevano 13 portelli sui fianchi del ponte inferiore e 12 su quello superiore ma, dato che la marina inglese aveva già introdotto la tattica delle linea di fila, il fuoco dalle estremità aveva un'importanza minore. Fox, *Great Ships*, p. 195.

⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 559, 5.11.1667, all. Provveditori alle Artiglierie 29.10.1667.

⁷² ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

⁷³ *Giove* e *Costanza* avevano 6 colubrine e 22 cannoni da 20, 28 colubrine da 14 e 6 aspidi da 12 (oltre a 12 periere da 14). La *Defiance* aveva 22 cannoni da 32 pdr, 28 da 18 e 14 da 9. Secondo il regolamento francese del 1674, un vascello di quelle dimensioni portava 10 cannoni da 24 livres, 12 da 18, 28 da 12, 14 da 6. Fox, *Great Ships*, p. 185; LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 96.

⁷⁴ La *Delft*, da 62 cannoni, poteva sparare un totale di 902 lbs ma la *Amsterdam*, da 60 cannoni, solo 675 lbs. Fox, *A Distant Storm*, pp. 393-394.

così il loro mantenimento in servizio anche quando esse apparvero superate sotto tutti gli altri aspetti.

Mentre *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* venivano completate, si pose il problema della nomina dei capitani, ai quali spettava l'importante compito di raccogliere l'equipaggio⁷⁵. La scelta cadde su due uomini di mare originari di Perasto, la cittadina delle Bocche di Cattaro definita la «Gonfaloniera» in quanto aveva l'onore di fornire la scorta allo stendardo di battaglia della Repubblica, che sventolava a poppa della galea del Capitano Generale da Mar⁷⁶. La *Giove* fu affidata a Vincenzo Mazarovich, il cui nonno, Giovanni Mazarovich, aveva difeso lo stendardo a Lepanto combattendo sulla galea del Capitano Generale Sebastiano Venier⁷⁷. Vincenzo, dopo essere stato ferito nell'attacco contro i Barbareschi a Valona nel 1638, aveva difeso a sua volta lo stendardo di tre diversi capitani generali durante la guerra di Candia, nella quale aveva anche perduto l'unico figlio; cosa ancor più meritoria agli occhi delle autorità, aveva mantenuto a sue spese tre galeotte per pattugliare le coste dalmate⁷⁸. Di galeotte Giovanni Bronza, al quale fu assegnata la *Costanza*, ne aveva armate cinque, insieme a quattro fratelli che erano stati fatti schiavi dai turchi e che

⁷⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 560, 11.2.1668.

⁷⁶ Sugli stretti rapporti tra Venezia e Perasto, esentata da qualsiasi imposta in cambio dell'onere del controllo delle Bocche di Cattaro, cfr. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, I, pp. 136-137. Sull'importante marineria delle Bocche di Cattaro (che meriterebbe una ricerca specifica), cfr. T. PIZZETTI, *Con la bandiera del protettor S. Marco. La marineria della Serenissima nel Settecento e il contributo di Lussino*, II, Pasian di Prato (UD) 1999, pp. 344-357.

⁷⁷ Giovanni Mazarovich fu tra gli otto dei quindici gonfalonieri perastini sopravvissuti alla battaglia di Lepanto. Sembra che la custodia della bandiera dell'ammiraglia della flotta veneziana fosse stata concessa, insieme al titolo di *Fedelissima Confaloniera*, in seguito all'aiuto dato da Perasto a Venezia nell'assedio di Cattaro del 1368. Il 23 agosto 1797, più di tre mesi dopo la fine della Serenissima, il vessillo di battaglia venne sepolto sotto l'altare del duomo di Perasto, in quella che può essere considerata l'ultima cerimonia pubblica della Serenissima. F. VISCOVICH, *Storia di Perasto dalla caduta della Repubblica veneta al ritorno degli austriaci*, Trieste 1898, pp. 256, 316, 322; L. TOMAZ, *Le quattro giornate di Cherso 12-15 giugno 1797, in difesa del gonfalone di S. Marco e la tenace resistenza popolare durante la prima dominazione austriaca*, «Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria», 25 (1996), pp. 143-153.

⁷⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 575, 19.7.1670 e all. supplica Vincenzo Mazarovich s.d. Vincenzo (Vicko) Mazarovich (1613-1683) pare abbia anche catturato una nave ottomana all'inizio della guerra di Candia; ricoprì inoltre importanti incarichi amministrativi a Perasto. G. SCOTTI, *I pirati dell'Adriatico*, Trieste 2003, p. 201; *Trecento anni di solitudine*, Kotor 2005, p. 26.

Bronza aveva dovuto liberare a proprie spese. Nel 1664 aveva avvistato, nelle acque di Lero, la Carovana di Alessandria, attaccata poi con successo dall'*Armata Sottile*, mentre due anni dopo si era distinto, insieme a 120 uomini da lui arruolati, nello sbarco effettuato dal marchese Villa presso Canea e nella successiva difesa di Candia, riportando quale trofeo le teste di sei nemici⁷⁹. Dal precedente servizio dei due capitani appare evidente che gli incarichi siano stati conferiti loro, oltre che per il coraggio dimostrato, soprattutto per le capacità organizzative e gestionali; più che la perizia nautica, la Serenissima cercava disponibilità finanziarie e qualità amministrative, doti essenziali nel sistema di gestione semi-privato delle navi pubbliche. Anche quando si trovò in arretrato di tre paghe su quattro, Mazarovich fu in grado di mantenere i suoi marinai e al momento di lasciare il comando poté liquidare gli avanzi dell'equipaggio con denaro proprio, in attesa del rimborso da parte dello stato⁸⁰.

Nei contratti di Mazarovich e Bronza si parla di «noleggi ad uso di guerra», la medesima formula usata con le navi ingaggiate da armatori privati. Entrambi i capitani ebbero la consueta paga mensile di 50 ducati, ma l'assegnamento per ogni membro dell'equipaggio (inizialmente 90 uomini, portati poi a 100) fu di 13 ducati, un ducato in più rispetto a quanto normalmente elargito⁸¹. L'aumento era probabilmente dovuto alla necessità di armare contemporaneamente cinque navi pubbliche (in quel periodo erano tornate dal Levante *Venezia Trionfante*, *Fontana d'Oro* e *Sol d'Oro*)⁸² in una fase di crisi nel reperimento di marinai, legata alla scarsità di impieghi registratasi negli anni precedenti:

⁷⁹ Dopo il riscatto, uno dei fratelli era morto in servizio. ASVe, *Senato Mar*, filza 587, 16.7.1672, all. supplica Giovanni Bronza s.d. Pare che Bronza avesse anche comandato una nave corsara. Cfr. PIZZETTI, *Con la bandiera*, III, p. 146, n. 2.

⁸⁰ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Taddeo Morosini 8.12.1668; *Senato Mar*, filza 575, 19.7.1670.

⁸¹ I due capitani ricevettero ciascuno 100 ducati al mese per compensare in parte la differenza di valuta tra Venezia e il Levante. Con un equipaggio di 100 uomini, il mensile complessivo fu di 1.430 ducati (1.204 ducati se calcolati in moneta di Armata). ASVe, *Senato Mar*, filza 560, decreti vari 16.2.1668 e all.ti.; filza 561, 10.3.1668 e all. Provveditori all'Armar 3.3.1668.

⁸² Con il nuovo armo, i capitani di tutte e tre le navi ottennero assegnamenti superiori ai 12 ducati. Francesco Olivier, fratello di Lorenzo, che era morto nel settembre 1666 in Levante per una malattia, fu confermato al comando della *Venezia Trionfante*, mentre Stefano Raicovich di Traù (presso Zara) e Santo Conte vennero eletti capitani rispettivamente della *Fontana d'Oro* e della *Sol d'Oro*. Francesco Olivier, distintosi in un'azione contro Volo, in Tessaglia, era stato sostituito al fratello dal Capitano delle Navi Girolamo Grimani. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Girolamo Grimani, 14.10.1666; *Senato Mar*, filza 560, 16.2.1668 e all. Provveditori all'Armar 16.2.1668; 29.2.1668 e all.ti.

quando la guerra languiva, l'invio di convogli militari si era ridotto e molti marinai si erano allontanati dalla città per trovare impiego altrove⁸³. I Provveditori all'Armar obbligarono comunque Mazarovich e Bronza a fornire delle malleverie affinché le paghe consegnate loro dallo stato fossero effettivamente distribuite all'equipaggio, dato che regolando i conti delle tre navi pubbliche citate si era osservato che i loro capitani non lo avevano fatto con regolarità⁸⁴.

In aprile le nuove navi furono rimorchiate a Malamocco, dove ricevettero le artiglierie⁸⁵. Il loro pescaggio costrinse a sbarcare la maggior parte dei cannoni, che ottimisticamente erano già stati messi in batteria, e a reimbarcarli in mare aperto, dopo che le navi erano uscite dal porto di Malamocco e si erano ancorate a Pello Rosso⁸⁶. Nel viaggio per il Levante (condotto, oltre che con la *Costanza Guerriera*, anche con le altre tre navi pubbliche) la *Giove Fulminante* ebbe comunque modo di mostrare le proprie qualità nautiche, tanto da essere costretta a ridurre la velatura per non lasciare indietro le altre unità. L'equipaggio ingaggiato dal capitano Mazarovich risultò invece meno brillante e a Brindisi la nave andò momentaneamente in secca per un'errata manovra. Dopo aver messo in fuga tre fuste di pirati di Dulcigno, il 13 giugno la squadra si ancorò a Suda⁸⁷.

3.2 *Le navi pubbliche nell'ultima fase della guerra di Candia*

A bordo della *Giove* era giunto in Levante anche Caterino Corner, lo stesso che nel 1652 aveva appoggiato Alvise Mocenigo nelle dispute sul man-

⁸³ La penuria di marinai costrinse a cercarne anche fuori dello stato: per *Giove* e *Costanza* il console veneziano a Genova ne inviò 30. ASVe, *Senato Mar*, filza 561, 17.3.1668 e all. Provveditori all'Armar 15.3.1668.

⁸⁴ I mallevadori furono un certo Triffon Pasquali e Domenico Caenazzo, un altro capitano. ASVe, *Senato Mar*, filza 560, 16.2.1668 e all.ti.

⁸⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 561, 14.4.1668, all. Provveditori alle Artiglierie 12.4.1668.

⁸⁶ Nonostante l'alleggerimento, la *Costanza Guerriera* si incagliò durante l'uscita e fu liberata a fatica. ASVe, *PTM*, filza 938, disp. Provveditore Generale da Mar Catterino Corner n. 4, 12.5.1668. Il fondale di creta di Pello Rosso, a circa un miglio dalla costa all'altezza del villaggio di Malamocco, facilitava l'ancoraggio, mentre se il tempo peggiorava, era molto facile riuscire a salpare. A. AMATI, *Dizionario corografico dell'Italia*, V, Milano [1867], p. 1067.

⁸⁷ ASVe, *PTM*, filza 938, disp. C. Corner n. 5, 14.5.1668, all. 14.5.1668; n. 6, 25.5.1668; n. 7, 7.6.1668; n. 8, 18.6.1668.

tenimento in servizio delle prime sultane catturate⁸⁸. Con la carica di Provveditore Generale da Mar, avrebbe dovuto rivitalizzare la flotta, messa in secondo piano e notevolmente indebolita dal Capitano Generale Morosini per favorire la difesa di Candia⁸⁹. Il Senato si era convinto che rimanere esclusivamente sulla difensiva avrebbe condotto prima o poi alla caduta della piazza e contava su Corner per riprendere l'iniziativa almeno in campo navale. Queste speranze andarono però rapidamente deluse. Il Provveditore Generale litigò con Morosini, che usò abilmente le proprie arti persuasive per convincere la Consulta a destinare anche Corner alla difesa di Candia, per di più in un ruolo di secondo piano⁹⁰; il Senato non reagì, respingendo anzi una parte che ordinava espressamente a Morosini di inviare le navi in Egeo per distogliere l'attenzione del nemico dalla piazza assediata⁹¹. La situazione navale rimase invariata, con gli ottomani che continuavano a rifornire le proprie forze a Creta tramite piccole squadre di unità veloci (galee e londre), alternandole talvolta con convogli più grandi scortati da numerose navi da guerra⁹². Nel tentativo di arginare le prime, le squadre veneziane si moltiplicarono, diventando però troppo deboli per arrestare i secondi. La dispersione delle forze offrì inoltre ai turchi l'opportunità di ottenere qualche successo anche in combattimento. Il 16 giugno dieci poderose «fregate» barbaresche sorpresero cinque unità dirette dal Secondo Capitano delle Navi Nicolò Lion tra l'isola di Gaudò e Ierapetra, sulla costa meridionale di Creta⁹³. La sola nave pubblica presente, l'*Anna Maria*, restò isolata a causa dei danni subiti e venne abbordata da due navi barbaresche: il capitano Andrea Bonaldo fece saltare in aria l'unità piuttosto che arrendersi⁹⁴. La

⁸⁸ Sulla *Costanza Guerriera* prese imbarco il marchese francese di Saint-André Montbrun, nuovo comandante delle truppe veneziane a Candia. BMC, ms. P.D. 172 b, 6.6.1668, c. 238v.

⁸⁹ Morosini aveva sbarcato dalla flotta la maggior parte delle truppe, insieme a un consistente numero di rematori.

⁹⁰ Corner ebbe il comando di uno dei bastioni della cinta muraria, il San Andrea, dove cadde ucciso il 13 maggio 1669. R. DEROSAS, *Corner, Caterino*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, p. 171. Nella lunga carriera di Morosini furono numerosi gli scontri con altri capi militari, dovuti alla sua coperta, ma tenace, volontà accentratrice.

⁹¹ La proposta raccolse 28 voti. ASVe, *Senato Rettori*, filza 72, 28.11.1668.

⁹² In un'occasione, diciotto navi da guerra scortarono diciassette mercantili. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Alessandro Molin, n. 1, 22.11.1667.

⁹³ La zona è la stessa dove il 27 marzo 1941 prese il via la battaglia che si concluse con la sconfitta italiana di Capo Matapan. Il Gran Visir Köprülü aveva inviato appositamente i Barbareschi per vendicare una dura sconfitta inflitta nel marzo precedente dal Capitano Generale Morosini a una squadra di galee ottomane.

⁹⁴ Nello scontro fu affondata anche la *Fregata Contarina*, una nave noleggiata vete-

perdita dell'*Anna Maria* ridusse a cinque il numero delle navi pubbliche. *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* assunsero ciascuna la guida di una squadra, la prima agli ordini del nuovo Capitano delle Navi Taddeo Morosini (nipote di quel Marco che nel 1621 aveva tentato di acquistare i due galeoni pubblici), la seconda di Lion⁹⁵. Quest'ultimo riuscì a intercettare il 16 dicembre, con altre cinque unità, sette galee ottomane uscite da Canea per proteggere un convoglio di rifornimenti. Usando una tattica sperimentata in passato dalle navi inglesi contro le unità a remi⁹⁶, Lion tagliò loro la T, danneggiandole con le proprie bordate mentre il puntamento dei cannonieri nemici era reso difficile dai rapidi movimenti trasversali delle navi⁹⁷.

Per tutta la prima parte del 1669 le due squadre capitanate da *Giove* e *Costanza* (in totale una quindicina di unità) continuarono ad alternarsi tra i tentativi di interrompere i soccorsi nemici e la scorta ai convogli veneziani. Ciò costrinse le navi a rimanere continuamente in mare, con notevoli rischi. In aprile, una violenta tempesta fu sul punto di far naufragare la *Costanza*, che perse l'intera alberatura. Il Capitano Generale Morosini avrebbe voluto che fosse rimorchiata a Standia (l'isola di fronte a Candia, che fungeva da principale base navale veneziana a Creta) e impiegata come pontone nella difesa del porto; Lion, che non voleva vedere ridotta all'impotenza un'unità così importante, riuscì invece a mantenerla operativa, riparandola alla meglio a Milo⁹⁸. A metà giugno un'altra tempesta danneggiò anche la *Giove*, che cominciò a imbarcare acqua. Seguendo la pratica delle costruzioni veneziane, la nave era stata generosamente foderata all'interno con grosse tavole di legno e ciò impedì di trovare rapidamente la falla: per tenerla a galla, i marinai dovettero impegnarsi giorno e notte alle pompe, uno dei lavori più duri a bordo prima dell'avvento del vapore⁹⁹.

rana della guerra. Bonaldo, sposato e con cinque figli, era da lungo tempo al servizio della Repubblica. L'unico figlio maschio ricevette dallo stato 12 ducati al mese fino al raggiungimento del ventesimo anno di età, le quattro femmine 200 ducati di dote ciascuna per sposarsi o per entrare in convento. ASVe, *PTM*, filza 938, disp. C. Corner n. 12, 14.7.1668, all. lett. Secondo Capitano delle Navi Nicolò Lion, 20.6.1668; BMC, ms. Cicogna 3103/12, Inquisitori Sopra le Grazie, 10.5.1669.

⁹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. T. Morosini 20.10.1668; 10.11.1668. Taddeo Morosini era stato tra i primi sottoscrittori della compagnia marittima *Unione di San Marco*.

⁹⁶ Cfr. M. STRACHAN, *Sampson's Fight with Maltese Galleys, 1628*, «Mariner's Mirror» 55 (1969), pp. 281-289.

⁹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Secondo Capitano delle Navi Nicolò Lion 29.12.1668

⁹⁸ Il materiale necessario fu recuperato da altre navi, anche mercantili. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. N. Lion 27.4.1669.

⁹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. T. Morosini n. 26, 17.6.1669; n. 27, 23.6.1669; B.

A Candia l'assedio raggiunse la sua fase culminante. Nel contesto di un complesso scambio di favori con il papa Clemente IX, a cui stava molto a cuore la lotta contro i turchi, Luigi XIV aveva organizzato una spedizione di soccorso alla Serenissima¹⁰⁰. Appena sbarcati nella piazza assediata, i francesi effettuarono una sortita (21 giugno) che, dopo un iniziale successo, venne sanguinosamente respinta, deprimendo ulteriormente il già basso morale dei difensori¹⁰¹. Nel tentativo di arrestare i progressi del nemico, francesi e veneziani decisero di effettuare un bombardamento navale congiunto delle trincee turche verso il bastione di San Andrea, che proteggeva le mura occidentali della città. All'operazione, ritardata dalle avverse condizioni meteorologiche fino al 24 luglio, parteciparono anche *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*, poste all'ala destra a fianco delle galee ausiliarie pontificie e maltesi¹⁰². Pur essendo durato circa tre ore, il bombardamento non diede risultati apprezzabili¹⁰³, causando anzi la perdita della *Thérèse*, una nave francese da 58 cannoni che esplose con gravi perdite umane¹⁰⁴. Fu l'ultima operazione offensiva della guerra, conclusasi, dopo la partenza dei francesi a metà agosto, con la resa di Candia il 6 settembre.

La *Giove* aveva partecipato al bombardamento senza riparare la propria falla. Taddeo Morosini si ancorò a Cerigo per individuarla, ma nemmeno due nuotatori subacquei riuscirono a scoprirla, costringendo i marinai a continuare la faticosa opera di pompaggio¹⁰⁵; a ottobre la falla era ancora introvabile,

LAVERY, *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London 1987, p. 68.

¹⁰⁰ Sulla vicenda, cfr. G. CANDIANI, *Francia, Papato e Venezia nella fase finale della guerra di Candia*, «Atti dell'IVSLA», 152 (1993-1994), pp. 829-872.

¹⁰¹ Nella sortita morì il Duca di Beaufort, comandante della spedizione e *Gran Maitre* della marina francese. La sua scomparsa fornì a Colbert un'ottima opportunità per conseguire in modo definitivo il controllo monarchico sulla flotta. Cfr. E. TAILLEMITTE, *Colbert, secrétaire d'Etat de la Marine, et les réformes de 1669*, Paris 1970, pp. 5-27; R. MÉMAIN, *Matelots et Soldats des vaisseaux du Roi*, Paris 1936, pp. 48-49.

¹⁰² La *Fontana d'Oro*, l'unica altra nave pubblica presente, rimase invece di riserva. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. F. Morosini 24.8.1669; BNM, ms. it. VII, n. 200 (10050), c. 238. Per lo schieramento della flotta alleata, cfr. il disegno riprodotto in W. BIGGE, *La guerra di Candia negli anni 1667-1669*, Torino 1901 [Berlino 1899].

¹⁰³ Pare che i turchi abbiano avuto 160 morti. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 153, n. 47, 15.9.1669, all. s.d., c. 391r.

¹⁰⁴ I resti della *Thérèse* sono stati individuati nel 1976 dal noto esploratore subacqueo Jacques Cousteau a un miglio dalla costa e a 17 metri di profondità. Cfr. N. LIANOS, *La nave del Re Sole*, «Archeo», 54, 1989, p. 94. Ringrazio Anna Bellavitis per avermi segnalato questo articolo.

¹⁰⁵ I marinai eseguivano turni di due ore di pompaggio, alternati a un'ora di riposo. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. T. Morosini n. 32, 6.9.1669.

nonostante la nave fosse stata ispezionata dallo stesso Capitano Generale Morosini. A dispetto di ciò, l'unità rimase operativa, incrociando al largo di Canea fino alla fine della guerra¹⁰⁶. In compagnia delle altre navi pubbliche, l'ultimo servizio reso dalla *Giove* nel corso del conflitto fu quello di riportare in patria i superstiti di Candia. I generosi termini di resa accordati dal Gran Visir Köprülü concessero ai veneziani venti giorni di tempo per imbarcare gli uomini e tutto il materiale che poteva essere tolto dalla città¹⁰⁷, ma il viaggio di ritorno fu gravemente ostacolato dalle burrasche autunnali, che provocarono numerosi naufragi e misero nuovamente a repentaglio la sopravvivenza di *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*¹⁰⁸.

Con la fine delle ostilità, Vincenzo Mazarovich ottenne di essere sostituito al comando della *Giove*. Morosini nominò al suo posto Nicolò Armeni, allora *Ammiraglio* del Capitano delle Galeazze, che nel 1652-53 aveva comandato la *San Marco*¹⁰⁹. Le dimissioni di Mazarovich – presentate, senza successo, anche da Giovanni Bronza – erano dovute ai problemi finanziari incontrati nella gestione delle navi. Quando i due capitani avevano accettato l'incarico, era stato concordato che gli stipendi sarebbero stati pagati tramite uno specifico assegnamento delle entrate statali, come si faceva per le altre navi pubbliche. Mazarovich e Bronza salparono con l'assicurazione che l'assegnamento sarebbe stato trovato rapidamente, ma quando i loro intermediari a Venezia si presentarono per riscuotere le paghe, trovarono che nulla era stato deciso. I capitani chiesero inutilmente di essere stipendiati dalla cassa d'Armata, che pagava le unità a remi e le truppe in Levante, ma senza esito, e tutti gli oneri rimasero sulle loro spalle¹¹⁰. I ritardi dello stato nei pagamenti e la necessità per i capitani di coprirli con denaro proprio sarebbero divenuti il principale problema nella gestione delle navi pubbliche, condizionando la scelta dei comandanti e riducendo l'efficienza degli equipaggi.

¹⁰⁶ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. T. Morosini n. 32, 6.9.1669; n. 35, 30.10.1669 [per l'ispezione di Morosini].

¹⁰⁷ Vennero imbarcati tra l'altro 338 pezzi d'artiglieria, mentre ne vennero abbandonati 310. ASVe, *PTM*, filza 1251, disp. Commissario d'Armata Alvise Minio 16.9.1669; *Inquisitori di Stato*, b. 419, lett. 20.10.1669.

¹⁰⁸ Il pericolo fu particolarmente grave per la *Costanza*, che in una tempesta al largo di Suda ruppe il bompresso, l'albero che reggeva tutti gli altri. ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. N. Lion 13.1.1670.

¹⁰⁹ ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. T. Morosini n. 36, 12.11.1669; *Senato Mar*, filza 575, 19.7.1670. Mazarovich fu poi tra gli ambasciatori inviati da Perasto a Venezia nel 1675 per riconfermare i privilegi della città. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 601, 30.1.1675.

¹¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 571, 16.11.1669, all. supplica Mazarovich e Bronza s.d.

3.3 La riorganizzazione della flotta e la regolazione del 1670-72.

L'accordo veneto-turco del 1669 è stato considerato in modo differente dagli autori moderni e dai contemporanei. Questi ultimi hanno ritenuto che la perdita di Creta abbia inflitto un duro colpo alla marina veneziana, accelerando un declino che sarebbe proseguito in maniera inarrestabile fino alla caduta della Serenissima. Per i contemporanei invece, la perdita della grande isola andava inserita in un contesto nel quale la flotta della Repubblica aveva chiaramente battuto quella ottomana, assicurando a Venezia la supremazia navale in Levante e permettendole di conservare, oltre all'importante avamposto di Tine, anche Suda, Spinalonga e Grabusa, cioè i tre soli ancoraggi fortificati di Creta veramente sicuri¹¹¹. Compito della marina veneziana era adesso quello di preservare questa superiorità anche dopo l'inevitabile riduzione delle forze che la pace avrebbe portato con sé.

Per i responsabili della politica navale della Serenissima, cardine della flotta doveva rimanere l'Armata sottile e fu essenzialmente ad essa che il nuovo Provveditore Generale da Mar Andrea Valier indirizzò la sua opera di riorganizzazione¹¹². Tuttavia il forte indebolimento delle unità a remi, i cui equipaggi erano stati logorati dall'impiego a terra nella fase finale dell'assedio di Candia, e la perdita, con l'isola, delle galee che Creta aveva sempre armato in caso di bisogno, rendevano adesso più che mai necessario il concorso delle unità a vela¹¹³. La richiesta unanime di tutti i capi da Mar fu quindi quella di affiancare alle unità a remi un certo numero di navi, anche se i pareri discordavano sulla quantità e sulla natura di queste ultime. Si oscillava da un minimo di sei ad un massimo di quindici navi, che secondo i più drastici avrebbero dovuto essere tutte noleggiate, mentre quelle pubbliche, sotto accusa per i cattivi risultati del

¹¹¹ Va inoltre sottolineato che l'obiettivo principale con cui i turchi erano entrati in guerra, quello di mettere i corsari occidentali nell'impossibilità di usare i porti dell'Egeo, era fallito, come evidenziò la forte recrudescenza della corsa cristiana dopo la fine del conflitto. B.J. SLOT, *Arcipelagus turbatus. Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane 1500-1718*, I, Istanbul 1982, p. 193.

¹¹² Su Andrea Valier, autore tra l'altro della più pregevole storia della guerra di Candia, cfr. CANDIANI, *Conflitti di intenti*, pp. 146-148.

¹¹³ Prima della guerra, la Serenissima aveva rapportato il numero delle proprie galee a quello delle beylere, le galee ottomane armate dai timar marittimi, giudicate le uniche realmente efficienti. In passato, le beylere erano normalmente ventidue, ma secondo i calcoli veneziani il conflitto le aveva fatte salire a trentasei (otto delle quali fornite da Creta). Il numero era troppo elevato per poter essere pareggiato dalle galee veneziane, se si considera la condizione in cui l'Armata sottile era stata ridotta a causa dell'assoluta preminenza data da Morosini alla difesa di Candia.

sistema di gestione incentrato sui capitani, dovevano essere vendute¹¹⁴. Poiché però le navi noleggiate erano state rapidamente licenziate alla fine del conflitto per ridurre le spese¹¹⁵, le uniche unità disponibili erano proprio le cinque navi pubbliche¹¹⁶. Francesco Morosini, ancora Capitano Generale – reso forse più disponibile verso le unità a vela dalla crisi dell'Armata sottile, di cui era il principale responsabile – suggerì di mantenerle tutte in servizio, incrementandole in caso di necessità con le numerose unità adattabili a uso bellico appartenenti a sudditi veneti (una conferma che le iniziative prese dopo il 1665 a favore della cantieristica lagunare avevano dato i loro frutti); Morosini pensava inoltre che le navi potessero parzialmente sostituire le galeazze nella lotta ai corsari e chiese di ridurre queste ultime da quattro a due¹¹⁷. I suoi suggerimenti vennero sostanzialmente accolti da un'apposita Conferenza riunitasi nel maggio 1670, che stabilì di portare le navi pubbliche a sei e le galeazze a due. La Conferenza prima e il Senato poi, ignorarono tuttavia il parere di Morosini su un punto ancora più importante, quello della gestione. Il Capitano Generale, stimolato dal suo spiccato senso dell'organizzazione, aveva proposto di applicare alle navi un sistema di gestione analogo a quello in vigore per le unità a remi, affidandone la responsabilità a un Governatore patrizio sovvenzionato dallo stato; invece, e nonostante le diffuse critiche, l'amministrazione delle navi continuò a essere lasciata nelle mani dei capitani. Il sistema in vigore venne indicato come il più economico¹¹⁸, ma in realtà la scelta nascondeva il desiderio del patriziato di non assumersi nuovi oneri. Sebbene i 64.500 ducati l'anno di costo complessivo delle cinque navi pubbliche (il 13% delle spese per la flotta e il 6% di tutte le spese militari) fossero infatti formalmente assegnati a entrate specifiche¹¹⁹, il denaro era spesso dirottato su impieghi considerati più urgenti, costringendo chi amministrava le unità a vela ad anticipare continuamente il contante;

¹¹⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 76, 26.4.1670 e all.ti.; PTM, filza 939, disp. Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo n. 40, 29.4.1670; n. 66, 5.10.1670.

¹¹⁵ Tutte le navi noleggiate furono licenziate entro la metà del marzo 1670. ASVe, PTM, filza 939, disp. A. Bernardo n. 31, 18.3.1670.

¹¹⁶ Si trattava delle due navi costruite in Arsenale (*Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*) e delle tre catturate ai turchi (*Venezia Trionfante*, *Fontana d'Oro* e *Sol d'Oro*).

¹¹⁷ ASVe, *Senato Rettori*, filza 76, 26.4.1670 e all.ti.

¹¹⁸ Secondo i Provveditori all'Armar, la sola fornitura del vitto ai galeoni pubblici era costata a suo tempo allo stato somme sensibilmente maggiori di quelle erogate adesso ai capitani per vitto e paghe dell'equipaggio. ASVe, *Provveditori all'Armar*, filza 21, n. 10, 20.2.1670; *Senato Rettori*, filza 76, 17.5.1670 e all. Provveditori all'Armar e Aggiunti 13.5.1670.

¹¹⁹ Solo gli 8 mila ducati calcolati annualmente per i lavori di raddobbo non avevano assegnamenti specifici.

delegare la loro gestione ai capitani era sicuramente un comodo espediente per evitare ai patrizi ulteriori oneri, in una situazione finanziaria che la lunga guerra aveva reso particolarmente difficile¹²⁰.

L'unica innovazione in questo campo fu la regolazione delle paghe degli equipaggi, innescata dall'arrivo a Venezia di *Fontana d'Oro* e *Venezia Trionfante*, le prime navi pubbliche a rientrare dopo la conclusione della guerra. La fine delle ostilità aveva lasciato senza impiego un gran numero di marinai, che si riteneva si sarebbero accontentati di una retribuzione inferiore. I Provveditori all'Armar convinsero i due capitani (Stefano Raicovich per la *Fontana d'oro* e Francesco Olivier per la *Venezia Trionfante*) ad accettare una diminuzione sia dei propri stipendi – che passarono rispettivamente da 40 e 30 ducati a 25 – sia dell'assegnamento per ciascun uomo di equipaggio, che scese da 12 a 10 ducati (-17%), suddivisi in 7 ducati di paga e 3 di vitto; dopo le prime quattro paghe anticipate in valuta di Venezia, con lo zecchino valutato 16,5 lire, quelle successive erano in valuta d'Armata, con lo zecchino a 19 lire (un'ulteriore riduzione del 15%). Le medesime condizioni dovevano essere applicate anche alle altre navi in servizio, portando a un risparmio annuale di oltre 12 mila ducati, quasi un quinto della spesa prevista per le cinque navi pubbliche¹²¹. La riduzione degli stipendi degli equipaggi veneziani pare seguisse non solo un'analogha tendenza al ribasso dei salari in altri settori economici della Serenissima¹²², ma anche una più generale contrazione, o perlomeno stagnazione, delle paghe dei marinai in tutta Europa¹²³. Tenendo sempre presente la prudenza con cui vanno considerati questi raffronti, si trova che un marinaio semplice della flotta inglese riceveva per la sola paga l'equivalente di circa 6 ducati e un marinaio scelto di 7,5 ducati, importi che con il vitto salivano a 11-13 ducati¹²⁴,

¹²⁰ Secondo il bilancio steso nel febbraio del 1671, le entrate annuali dello stato erano di poco superiori ai 4 milioni di ducati, rispetto ai 4,75 milioni di uscite. Quasi la metà delle spese andavano al pagamento degli interessi del debito pubblico, (che, dopo venticinque anni di conflitto, ammontava a 35 milioni di ducati); dei restanti 2,5 milioni di ducati di uscite, le spese militari assorbivano 1,1 milioni, di cui quasi mezzo milione era per la flotta (Arsenale compreso). ASVe, *Senato Rettori*, filza 77, 18.2.1671 e all.ti; L. PEZZOLO, *L'economia*, in *Storia di Venezia*, VII, Roma 1997, p. 421.

¹²¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 577, 1.11.1670 e all. Provveditori all'Armar 17.10.1670.

¹²² Gli operai edili videro scendere la propria paga del 25%, i lavoratori edili del 21% e i maestri vetrai dell'11%. PEZZOLO, *L'economia*, p. 407, tab. 17.

¹²³ REDIKER, *Deep Blue Sea*, 1987, p. 124.

¹²⁴ Lo stipendio era rispettivamente di 19 e 24 scellini al mese, ma il mese era quello lunare di 28 giorni (esisteva in pratica una tredicesima); per il vitto venivano erogati in navigazione più di 18 scellini, in porto oltre 16. Cfr. FOX, *A Distant Storm*, p. 36; BAUMBER, *General-at-Sea*, p. 166. Questo calcolo e quelli successivi si basano su cambi monetari del 1682.

la marina olandese pagava stipendi analoghi¹²⁵, mentre quella francese si atteneva su valori inferiori, meno di 5 ducati al mese per un marinaio semplice, vitto escluso¹²⁶. Sembrerebbe quindi che la guerra di Candia fosse stata un periodo particolarmente favorevole per la marineria della Repubblica e che la riduzione del 1670 riportasse le paghe a un livello medio generale. Ad aggravare la condizione degli equipaggi veneziani restava comunque non solo l'assenza di una formale distinzione di retribuzione tra ufficiali e marinai (lasciata all'arbitrio del capitano, a tutto scapito dei marinai), ma anche la sperequazione tra valuta di Venezia e valuta di Levante, che nei decenni successivi si sarebbe ulteriormente dilatata. Il confronto assumeva accenti ancora più sfavorevoli se fatto con le unità mercantili, a Venezia come altrove pronte a pagare stipendi più elevati¹²⁷, ma va sottolineato che su di esse gli equipaggi erano ridotti al minimo, il lavoro era di conseguenza più pesante e impegnativo e solo i marinai migliori potevano sperare di trovarvi un ingaggio¹²⁸.

Il primo a sottoscrivere il nuovo contratto fu Stefano Raicovich, della *Fontana d'Oro*¹²⁹. L'accettazione delle nuove condizioni non evitò invece a Francesco Olivier la perdita del comando della *Venezia Trionfante*, causata da questioni finanziarie legate sempre al sistema semiprivatistico che regolava la gestione delle navi pubbliche. Olivier aveva nominato suo procuratore a Venezia un parente, Giacomo Cautart, figlio del defunto capitano della *San Marco*, con l'incarico d'incassare il mensile della nave; Cautart lo aveva però raggirato, lasciandolo debitore per circa tre mila ducati. Poiché i Provveditori all'Armar non ritenevano che Olivier fosse in grado di risarcire i propri creditori, non lo giudicavano neppure capace di avere il credito sufficiente a trovare denaro a prestito per il mantenimento dell'equipaggio qualora, com'era probabile, ce ne fosse stato bisogno. Considerando tuttavia il fatto che la *Venezia Trionfante* «apparteneva» (come dichiarò Olivier) alla sua famiglia da quattordici anni¹³⁰, il Senato decise di concedergli un'opportunità, affidando l'unità a un capita-

¹²⁵ Un marinaio semplice riceveva 12 fiorini al mese, circa 6 ducati, uno scelto 15 fiorini. BRUIJN, *The Dutch Navy*, p. 129.

¹²⁶ Cfr. DESSERT, *La Royale*, p. 215.

¹²⁷ Sui mercantili veneziani, la paga era in quel periodo di circa 12,5 ducati al mese, vitto incluso. ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 30.3.1672, all. periti Arsenal 13.12.1671.

¹²⁸ RODGER, *The Wooden World*, pp. 62-63, 116.

¹²⁹ Raicovich ricevette un mensile di 615 ducati contro i precedenti 738. Lo stipendio più alto dopo il suo era quello del pilota, 18 ducati al mese (vitto escluso). ASVe, *Senato Mar*, filza 577, 10.12.1670 e all.ti.

¹³⁰ Il fratello Lorenzo era stato al comando della nave per nove anni, Francesco per altri cinque.

no ad interim con l'intesa che, se avesse regolato le proprie pendenze, Olivier avrebbe ripreso il comando¹³¹. Il prescelto fu Marco Crutta¹³², già comandante della *Northumberland*, una delle navi noleggiate che erano talvolta figurate come navi pubbliche. Approfitando forse della provvisorietà del comando, e allo scopo di liberare i magazzini dalle notevoli eccedenze di biscotto (la galletta alla base dell'alimentazione a bordo)¹³³ accumulate durante la guerra di Candia¹³⁴, i Provveditori convinsero Crutta ad accettare un decurtamento dalle prime quattro paghe anticipate in cambio di 8 miliaia (8.000 libbre) di biscotto, venduto a prezzo «calmierato»¹³⁵.

La regolazione delle tre navi pubbliche in Levante venne affidata al Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo¹³⁶, ma il suo compito si rivelò molto meno semplice. Nel marzo 1671 i capitani Nicolò Armeni (*Costanza Guerriera*), Giovanni Bronza (*Giove Fulminante*) e Santo Conte (*Sol d'Oro*) rifiutarono di salpare da Zante, presentando una scrittura in cui affermavano l'impossibilità di sottoporsi ai nuovi contratti, mentre molti marinai chiesero di essere licenziati: il loro scontento era aggravato dalle voci che sostenevano che la *Fontana d'Oro* avesse ricevuto a Venezia molti arretrati, mentre le unità in Levante avrebbero dovuto accettare le nuove condizioni senza prima disarmare e godere quindi di un recupero dei crediti. Per convincere capitani ed equipaggi a mettersi in mare, Bernardo fu costretto a sospendere la regolazione¹³⁷. Nonostante ciò, entro giugno venti marinai della *Giove Fulminante* e molti della *Costanza Guerriera* erano fuggiti e la maggior parte degli altri

¹³¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 579, 9.4.1671 e all.ti; filza 580, 2.5.1671 e all.ti.

¹³² Crutta pare fosse di origine olandese. Cfr. BMC, ms. P.D. 483 c, I, Scrittura di capitani «fiamminghi», 21.2.1658 [1659?].

¹³³ Nel 1335 la Repubblica si era assunta il compito di fabbricare il biscotto in forni pubblici, installati a partire dal 1473 presso l'Arsenale, sulla Riva degli Schiavoni, e nella seconda metà del Seicento anche a Sant'Elena. U. TUCCI, *L'alimentazione a bordo delle navi veneziane*, «Studi Veneziani», n.s., 13 (1987), pp. 114-115.

¹³⁴ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 577, 8.11.1670 e all. Magistrato alle Biave 6.9.1670.

¹³⁵ Il biscotto fu calcolato a 29 ducati il miliara e il capitano ricevette 232 ducati in meno. ASVe, *Senato Mar*, filza 580, 20.5.1671, all. Provveditori all'Armar 14.5.1671. In precedenza anche Stefano Raicovich aveva accettato del biscotto come acconto sulle paghe.

¹³⁶ Antonio Gaspare di Zaccaria Bernardo (1606-1682), che aveva svolto la sua carriera marittima nell'Armata sottile (era stato sopracomito e Capitano della Guardia delle Isole del Quarnaro e Rive d'Istria, Capitano Straordinario delle Galeazze), non amava le navi pubbliche. Altri due fratelli avevano comandato unità a remi durante la guerra di Candia. ASVe, *Avogaria di Comun*, *Libro d'Oro*, *Nascite*, VII, c. 42r; BARBARO, 2-5, c. 21.

¹³⁷ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 89, 26.3.1671 e all. scrittura capitani 22.3.1671.

chiedeva insistentemente di essere congedata; a fine mese, quando il Provveditore Generale volle salpare da Corfù per intercettare sette corsari barbareschi, i marinai si rifiutarono nuovamente e solo con molta fatica vennero convinti a levare le ancore¹³⁸. Bernardo suggerì al Senato di tenere ancora le cose in sospeso, «tentando» poi la regolazione una volta che la *Giove Fulminante* e la *Costanza Guerriera* fossero tornate da Istanbul dopo aver condotto il nuovo Bailo Giacomo Querini¹³⁹. Al ritorno dalla capitale ottomana le due unità si trasferirono a Venezia e fu qui che vennero regolate, non senza ulteriori tensioni. I Provveditori all'Armar avrebbero voluto confermare Armeni e Bronza, ma i due capitani ricusarono ancora di accettare le nuove condizioni¹⁴⁰. Il rifiuto irritò i Provveditori e il loro risentimento aumentò quando i libri di bordo rivelarono che Armeni e Bronza avevano tenuto spesso le due unità con equipaggio ridotto, pur incassando l'intero stipendio. Si misero quindi a cercare candidati meglio disposti, trovandone quattro¹⁴¹. La manovra ebbe effetto: Bronza si presentò subito per accettare le nuove condizioni, Armeni inviò una scrittura di assenso. I Provveditori vollero però tenerli sulle spine, convocando per la nomina anche gli altri candidati. Alla fine, in una logica che privilegiava la continuità, la scelta ricadde sui due, che accettarono sia la regolazione, sia il biscotto da scalare dalle paghe. La tenace resistenza di Armeni e Bronza sortì comunque l'effetto di far risalire i loro stipendi da 25 a 50 ducati al mese per la durata del nuovo imbarco (che si poteva presumere di tre anni). L'aumento, oltre che temporaneo, avrebbe dovuto essere strettamente personale (proprio per questo i Provveditori all'Armar chiesero che non fossero loro a concederlo, bensì il Senato), ma l'anno dopo il capitano della *Sol d'Oro*, l'ultima unità ad essere regolata, ottenne a sua volta 50 ducati al mese¹⁴²; l'assegnazione venne poi gradualmente estesa a tutti i capitani delle navi pubbliche e divenne permanente. Così, mentre i marinai vedevano le loro paghe notevolmente decurtate, i capitani poterono recuperare gli stipendi goduti durante la guerra di Candia.

¹³⁸ Il rifiuto di salpare era una comune forma di protesta anche nella marina inglese. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 322.

¹³⁹ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 103, 25.6.1671; n. 104, 26.6.1671.

¹⁴⁰ Armeni riteneva anzi insufficiente perfino l'assegnamento di 12 ducati, calcolando che ogni marinaio ricevesse dai 6 agli 8 ducati e che il vitto ne costasse almeno altri 5. ASVe, *Senato Mar*, filza 587, 16.7.1672 e all.ti.

¹⁴¹ Tra i candidati c'era Marco Crutta, rientrato dal comando temporaneo della *Venezia Trionfante*. ASVe, *Senato Mar*, filza 587, 16.7.1672, all. Provveditori all'Armar 5.7.1672.

¹⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 587, 20.7.1672 e all.ti.; 23.7.1672 e all.ti.; filza 591, 12.5.1673 e all.ti.

Un sistema che dava tanto spazio al loro ruolo doveva inevitabilmente far loro delle concessioni.

I capitani si trovavano in effetti al centro di un meccanismo di anticipi e prestiti che era alimentato soprattutto dai cronici ritardi nell'invio delle paghe da Venezia¹⁴³. Con ogni probabilità, già al momento di intraprendere il servizio, i capitani chiedevano a dei finanziatori anticipi con i quali integrare il proprio denaro per l'ingaggio dell'equipaggio, dato che lo stato elargiva le quattro paghe anticipate solo al momento della partenza da Venezia; quale garanzia, i finanziatori ottenevano l'autorizzazione a incassare nella capitale lo stipendio della nave, senza mostrare poi alcuna fretta di inviarlo al capitano. Quest'ultimo era costretto a chiedere altri prestiti in Levante e a impegnarsi per altri interessi, cosa che poi gli impediva di distribuire le paghe all'equipaggio quando il denaro arrivava: nel maggio 1673 ad esempio, gli 8 mila ducati appena giunti da Venezia e consegnati dal Capitano delle Navi Lorenzo Venier a quattro capitani, andarono subito a coprire il debito di oltre dieci mila ducati che i quattro erano stati costretti a prendere a prestito da amici e mercanti vari, lasciando gli equipaggi a bocca asciutta¹⁴⁴. Per cercare di ovviare al problema, nel febbraio del 1672 il Senato decise che le paghe sarebbero state indirizzate al Provveditore Generale da Mar, che avrebbe poi provveduto a distribuirle ai capitani, eliminando l'intermediazione dei procuratori¹⁴⁵; inoltre, per semplificare la raccolta del denaro e vincolarlo meglio, alle navi pubbliche venne assegnata un'unica rendita complessiva, proveniente dai dazi del «pestrino» (che colpiva tutte le farine che si convertivano in pane nella Terraferma) e dell'acquavite¹⁴⁶. Dopo un inizio abbastanza promettente¹⁴⁷, i ritardi tornarono tuttavia a farsi cronici, mentre il Provveditore Generale Valier, costretto a mettere mano alle

¹⁴³ Nel giugno 1671, *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* avevano un arretrato di quattordici paghe. L'anno dopo il credito accumulato delle navi pubbliche ammontava a circa 25 mila ducati: si andava dai 1.950 ducati della *Venezia Trionfante* agli 8.208 ducati della *Costanza Guerriera*. I calcoli appaiono però basati su undici paghe annue come nell'Armata sottile, mentre le navi ne dovevano ricevere dodici. ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 103, 25.6.1671; *Senato Mar*, filza 584, 27.2.1672, all. Ufficio Depositario in Zecca 13.2.1672.

¹⁴⁴ ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 7, 27.5.1673.

¹⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 584, 27.2.1672.

¹⁴⁶ Il pestrino forniva 40.000 ducati l'anno, il dazio sull'acquavite 8.000 ducati. Sul pestrino, cfr. F. VECCHIATO, *Pane e politica annonaria in Terraferma veneta tra secolo XV e secolo XVIII. (Il caso di Verona)*, Verona 1979, pp. 75-80.

¹⁴⁷ In maggio furono spediti al Provveditore Generale 3 mila ducati destinati esclusivamente alle navi; il denaro fu girato tramite lettere di cambio di un mercante operante a Venezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 586, 24.5.1672 e all.ti.

entrate delle isole Ionie¹⁴⁸, criticò aspramente la nuova incombenza. Già alle prese con gli stipendi dell'Armata sottile, il comandante della flotta non aveva alcuna voglia di accollarsi anche quelli delle navi, tanto più che le diverse consuetudini tra le due componenti della marina veneziana generavano ulteriori confusioni¹⁴⁹. Le navi pubbliche tornarono ad essere gestite autonomamente e l'intermediazione dei procuratori riprese come in passato.

Senz'altro negativo sotto il profilo gestionale, il continuo gioco di anticipi e prestiti alimentava comunque un'aspettativa di utili che serviva a rendere appetibili le navi pubbliche agli investitori, inserendosi in un più generale fenomeno di allargamento del fenomeno del credito a Venezia, soprattutto di quello tra privati¹⁵⁰. Oltre a richiamare i classici esempi degli *asientos* della flotta spagnola¹⁵¹ o degli investimenti privati nella guerra di corsa statale francese, il meccanismo aveva molti punti in comune con quello che Luca lo Basso ha individuato per l'Armata sottile, dove l'obbligo per i patrizi di armare le galee loro assegnate era temperato dalla prospettiva di guadagni nella compravendita delle ciurme¹⁵²; dato che le navi non erano armate da patrizi ma da uomini di mare, spesso neppure sudditi, l'appello all'amor di patria o al senso del dovere era inferiore e gli stimoli economici dovevano essere ancora più forti. Solo ampie ricerche negli archivi notarili veneziani e/o dello stato da Mar potrebbero dare forse una dimensione al fenomeno e indicare meglio il ruolo dei capitani (prestanome, armatori in proprio o un ibrido tra i due ruoli) e dei loro finanziatori¹⁵³; se però dietro questi ultimi si dovessero scorgere, come è probabile,

¹⁴⁸ ASVe, PTM, filza 941, disp. A. Valier n. 40, 20.10.1672.

¹⁴⁹ Valier non sapeva se regolarsi sulle undici paghe annue di galee e galeazze o sulle dodici paghe delle navi. ASVe, PTM, filza 941, disp. A. Valier n. 54, 1.6.1673.

¹⁵⁰ Per questo fenomeno della Venezia seicentesca, cfr. L. PEZZOLO, *Il fisco dei veneziani. Finanza pubblica ed economia tra XV e XVII secolo*, Sommacampagna (VR) 2003, pp. 210-211.

¹⁵¹ In particolare, il contratto di noleggio tra lo stato veneziano e i capitani per la gestione delle navi pubbliche richiama l'*asiento-appalto* utilizzato dalla Spagna (ma anche dalle altre marine ponentine) per gestire parte delle proprie galee. Cfr. L. Lo Basso, *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)*, in *Mediterraneo in armi*, II, a cura di R. CANCELLA, Palermo 2007, pp. 398-399.

¹⁵² Lo Basso, *Uomini da remo*, pp. 131-140.

¹⁵³ La ricerca appare difficile. Vittorio Mandelli, che da anni sta spogliando gli archivi notarili veneziani, ha trovato solo un contratto, del 1692, che affidava a un certo Giovanni Olierdem la procura dei capitani di due navi pubbliche e gli consentiva di incassare presso gli uffici competenti i relativi stipendi. ASVe, *Notarile Atti*, reg. 7275, Notaio Gonnella Domenico, cc. 40v-42r, 7.5.1692; cc. 42r-v, 9.5.1692. Per un esempio coevo di attività finanziario-speculativa nell'ambito del commercio marittimo, cfr. S. NOTO, *Ultime vele*

esponenti del patriziato, già coinvolto nella compravendita delle ciurme, allora tutta la politica di gestione della flotta acquisterebbe una prospettiva un po' diversa da quella, sovente sottolineata, di disinteressata dedizione al bene dello stato da parte dei nobili della Serenissima.

Insieme alla regolazione delle paghe, e sempre allo scopo di limitare le spese, le autorità presero in considerazione anche una riduzione del numero dei marinai, ma la presenza delle grosse squadre barbaresche sconsigliò un indebolimento degli equipaggi. Le navi pubbliche mantennero i livelli precedenti, 100 marinai per *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*, 60 per *Fontana d'Oro* e *Sol d'Oro*; l'unica a vedersi ridurre l'equipaggio fu la *Venezia Trionfante*, che perse dodici uomini, tornando agli 80 marinai del suo armo originario¹⁵⁴. Fu anche scartata la possibilità di diminuire il numero di marinai e aumentare quello dei soldati, dato che i Provveditori all'Armar sottolinearono come nei combattimenti in mare non si potesse fare troppo affidamento sulle milizie imbarcate. Va rilevato che la Serenissima – conservando una consuetudine medievale¹⁵⁵ – utilizzava già sulle proprie navi un numero nettamente superiore di soldati rispetto a quelli impiegati dalle altre potenze marittime. Nel 1671 *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* avevano ciascuna 200 soldati su 300 uomini di equipaggio (66%), nel 1675 le sei navi pubbliche allora in servizio imbarcavano 612 soldati contro 502 marinai (54%)¹⁵⁶; una nave inglese della classe della *Giove* non avrebbe avuto più di 60 soldati su 320 uomini di equipaggio (19%), mentre i soldati imbarcati sui vascelli francesi del periodo non superavano il 25%¹⁵⁷. Il largo impiego di truppe era un altro mezzo per ridurre

veneziane verso Ponente. Prime ricerche sugli uomini d'affari al tramonto della Serenissima: i Perulli, in *Venezia e l'Europa. Soldati, mercanti e riformatori*, a cura di F. VECCHIATO, Verona 1994, pp. 232-233

¹⁵⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 577, 1.11.1670 e all. Provveditori all'Armar 17.10.1670.

¹⁵⁵ Nel medioevo il rapporto era di due soldati contro un marinaio sulle navi inglesi, di tre contro uno su quelle scozzesi. RODGER, *The Safeguard of the Sea*, p. 312.

¹⁵⁶ ASVe, *PTM*, filza 939, disp. A. Bernardo n. 79, 8.1.1671; filza 943, disp. Provveditore Generale da Mar Antonio Priuli n. 17, 7.7.1675. Nel 1669 il Capitano delle Navi Taddeo Morosini aveva tentato di aumentare di cinquanta marinai l'equipaggio della *Giove Fulminante*, approfittando della carenza di soldati, utilizzati a terra nella difesa di Candia, ma il Senato aveva replicato che doveva piuttosto trovare altri soldati. *Ibid.*, *Senato Rettori*, filza 73, 11.5.1669 e all. lett. T. Morosini 21.2.1669.

¹⁵⁷ FOX, *A Distant Storm*, p. 372; RODGER, *The Wooden World*, pp. 348-351; A. ZYSBERG, *Les facteurs humains dans le développement des puissances maritimes européennes, de la fin du XV à la fin du XVIII^e siècle*, in *La puissance maritime*, par C. BUCHET - J. MEYER - J.P. POUSSOU, Paris 2004, p. 336. Un vascello francese da 76 cannoni aveva all'epoca solo 46 moschettieri su 500 uomini. LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 6.

le spese, visto che a fronte dei 7 ducati di paga di un marinaio, il soldato meglio retribuito non arrivava a 4 ducati¹⁵⁸. Il risparmio veniva comunque pagato in termini di efficienza e di perdite umane. I soldati, ruotati in continuazione tra le piazze del Levante o della Terraferma e le navi, avevano scarse opportunità di addestrarsi adeguatamente ai combattimenti in mare e, catapultati nella dura vita di bordo, si ammalavano in gran numero e spesso morivano.

3.4 *La lotta anticorsara e le tensioni con la Francia.*

Il primo compito affidato alle navi pubbliche dopo la fine della guerra di Candia fu il trasporto di uomini e materiali da Venezia alle basi del Levante, un impiego che giustificava l'attenzione che era stata riservata a questo aspetto nei progetti di *Giove* e *Costanza*. Dopo aver partecipato allo sgombero di Candia, le navi vennero impiegate per tenere i collegamenti con le fortezze cretesi rimaste in mano veneziana (in particolare Suda) e con le isole di Tine e Cerigo, diventate le posizioni più avanzate della Serenissima in Levante. Anche il trasporto di materiali per le nuove fortificazioni di Corfù beneficiò del loro utilizzo¹⁵⁹. Una funzione più prestigiosa, anch'essa pensata al momento dell'impostazione di *Giove* e *Costanza*, fu quella di mostrare la bandiera. Nell'autunno del 1671 le due navi condussero a Istanbul il nuovo Bailo Giacomo Querini, ottenendo il previsto risultato di impressionare i turchi quali nuovi simboli del potere navale veneziano¹⁶⁰. Da quel momento, le navi pubbliche vennero impiegate regolarmente al posto delle tradizionali galee nelle missioni diplomatiche veneziane da e per la capitale ottomana.

Man mano che la pace si stabilizzava, il compito più importante divenne la scorta al traffico mercantile e la caccia ai corsari. Il pericolo maggiore era

¹⁵⁸ Nell'esercito veneziano vi erano truppe di diversa origine con paghe differenti. Durante la successiva guerra di Morea un fante *oltremarino* (dalmata o greco) riceveva 23:14 lire (3,8 ducati) al mese, un *oltremontano* (in genere tedesco) 18:14 (3 ducati). ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. Capitano Generale da Mar Alessandro Molin n. 26, 20.11.1695, all. paghe truppe 30.11.1695. Anche in questo caso il confronto va fatto con prudenza, considerata la diversità di condizioni, spese e *benefit* di marinai e soldati.

¹⁵⁹ Durante queste missioni, dieci cannoni venivano normalmente tenuti nelle stive di *Giove* e *Costanza*. ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. Capitano delle Navi Alvise Pasqualigo n. 3, 26.6.1671; *Senato Mar*, filza 587, 10.8.1672, all. Aggiunto ai Provveditori all'Armar Girolamo Grimani 10.8.1672.

¹⁶⁰ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 117, 21.9.1671. Querini era imbarcato sulla *Giove Fulminante*. *Ibid.*, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 156, n. 6, 15.10.1671, all. lett. Querini al cav. Labarre, 16.10.1671.

rappresentato dai Barbareschi che, come accennato nel capitolo precedente, agivano ora in forti squadre. La nuova strategia sembra appartenere a una terza fase della corsa barbaresca che, dopo il periodo «eroico» del XVI secolo e quello «mercantile» della prima metà del XVII, era passata sotto un controllo diretto e sempre più esclusivo dello stato¹⁶¹. L'impiego di squadre con numerose navi era stato inaugurato dagli algerini in risposta ai pesanti attacchi subiti da inglesi, olandesi e francesi negli anni sessanta del Seicento¹⁶² e si era rapidamente esteso anche a tunisini e tripolini. Se nell'autunno del 1669 erano quattro i corsari tripolini che imperversavano presso le isolette delle Sapienze, punto cruciale sulle rotte tra Venezia e il Levante, nella primavera successiva dodici unità barbaresche erano pronte a portarsi verso il Canale d'Otranto. Durante l'inverno 1670-71 i Barbareschi al largo delle Sapienze aumentarono progressivamente da sette a undici, divisi in due squadre¹⁶³, mentre i veneziani temevano che per la campagna successiva fossero pronte nella sola Tunisi venti navi¹⁶⁴. Di fronte a questo spiegamento di forze, le navi pubbliche risultarono subito insufficienti, non solo per pattugliare tutte le aree marittime della Repubblica, ma anche per affrontare in combattimento le squadre barbaresche. Se le navi si concentravano per contrastare queste ultime, i Barbareschi si rifugiavano sotto le fortezze ottomane di Corone, Modone e Navarino¹⁶⁵, per poi riprendere la caccia una volta che i veneziani si fossero allontanati, oppure si dirigevano verso le aree che erano rimaste sproteggute¹⁶⁶. In estate, un aiuto alle navi pubbliche veniva dalle unità a remi dell'Armata sottile, ma nella cattiva stagione esse rimanevano sole a pattugliare le zone a rischio¹⁶⁷. Gli anni 1671-72 furono particolarmente

¹⁶¹ S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano 1993, pp. 92-93.

¹⁶² J. DE COURCY IRELAND, *The Corsairs of North Africa*, «Mariner's Mirror», 62 (1976), p. 275.

¹⁶³ Rispettivamente di sei e cinque navi. ASVe, *PTM*, filza 939, disp. A. Bernardo n. 9, 26.10.1669; n. 33, 22.3.1670; n. 68, 22.10.1670; n. 79, 8.1.1671; filza 940, n. 102, 19.6.1671.

¹⁶⁴ Un'ottava nave, da 60 cannoni, era in allestimento. ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 112, 22.8.1671.

¹⁶⁵ Il comportamento delle autorità turche non era comunque uniforme: nel 1672 il comandante di Modone si rifiutò ripetutamente di dare riparo ai Barbareschi. ASVe, *PTM*, filza 941, disp. Provveditore Generale da Mar Andrea Valier n. 18, 4.3.1672.

¹⁶⁶ Nell'aprile 1671, ad esempio, cinque corsari che incrociavano presso le Sapienze, osservate quattro navi pubbliche dirigersi verso Creta per rifornire gli avamposti veneziani, si spostarono subito nelle acque del Canale d'Otranto, mietendo vittime in quella zona. ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 92, 22.4.1671.

¹⁶⁷ ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. A. Pasqualigo n. 15, 8.8.1672.

difficili. Ai tunisini e ai tripolini (questi ultimi i più attivi di tutti) si unirono gli algerini, scacciati dal Mediterraneo Occidentale dalle flotte inglesi e olandesi¹⁶⁸, mentre cominciarono a tornare in forze anche corsari cristiani di «ogni nazione»¹⁶⁹. All'incremento della guerra di corsa corrispose la fase più acuta della crisi numerica delle navi pubbliche, costrette ad andare ai lavori o impegnate in altre missioni. Rimasto ad un certo punto con la sola *Fontana d'Oro*, il Provveditore Generale da Mar Valier si vide costretto ad annullare anche i rifornimenti alle fortezze di Creta, lasciandole isolate per tutto l'inverno¹⁷⁰.

Tra la conclusione della guerra di Candia e la fine del 1672, i corsari catturarono in mare più di trenta mercantili veneziani, ai quali si aggiunsero un numero imprecisato di unità costrette a investire terra¹⁷¹, tributo notevole per una flotta commerciale che nel 1671 era calcolata in 112 unità¹⁷². L'area d'azione dei corsari formava un triangolo tra il basso Adriatico, il Peloponneso e le coste calabresi, ai cui vertici c'erano i punti più pericolosi, il Canale d'Otranto, le Sapienze e Punta Stilo¹⁷³. Va comunque sottolineato che nessuna preda venne fatta nelle acque direttamente pattugliate dalle unità – a vela o a remi – della marina veneziana, per quanto ciò non servisse a placare le proteste dei mercanti, che trovavano un facile bersaglio soprattutto nelle navi pubbliche¹⁷⁴. A queste ultime non mancò neppure qualche successo. Nel 1671 *Fontana d'Oro* e *Sol d'Oro* riuscirono a liberare un mercantile bloccato a Modone dai tripolini, nel 1673 la stessa buona sorte toccò ad un altro mercantile assediato a Navarino da tre unità algerine¹⁷⁵. Nel dicembre 1672 tutte e cinque le navi pubbliche

¹⁶⁸ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 94, 30.4.1671. Sull'azione inglese contro gli algerini, cfr. CORBETT, *England in the Mediterranean*, II, pp. 70-71.

¹⁶⁹ ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. A. Pasqualigo n. 10, 16.2.1672. Almeno una ventina di corsari avevano bandiere di Monaco, Sardegna e Savoia. *Ibid.*, filza 1331, disp. Capitano delle Navi Lorenzo Venier n.3, 9.12.1672. Per le azioni dei maltesi, cfr. ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 187-188.

¹⁷⁰ Le altre navi erano o ai lavori o impegnate in altre missioni. ASVe, *PTM*, filza 941, disp. A. Valier n. 9, 6.12.1671.

¹⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 589, 7.1.1673, all. supplica Capi Parcenevoli 3.1.1673

¹⁷² U. TUCCI, *La marina mercantile veneziana nel '700*, «Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato», 2 (1960), p. 156. I dati si riferiscono però solo ai mercantili veneziani; a questi si dovrebbero aggiungere le unità degli altri porti della Serenissima, per le quali mancano dati complessivi.

¹⁷³ ASVe, *Senato Mar*, filza 589, 7.1.1673, all. supplica Capi Parcenevoli 3.1.1673.

¹⁷⁴ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Bernardo n. 102, 19.6.1671.

¹⁷⁵ La *Venezia Trionfante* non poté partecipare all'azione del 1671 per il suo pessimo stato. ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. A. Pasqualigo n. 9, 31.12.1671; filza 1331, disp. L. Venier n. 4, 28.1.1673.

attaccarono a Paro (in territorio ottomano) il corsaro savoiaro marchese di Fleury, il quale era naufragato dopo aver catturato un mercantile e si era trincerato a terra; il Capitano delle Navi Lorenzo Venier entrò nel porto e costrinse Fleury a consegnarsi, recuperando parte del bottino¹⁷⁶. L'impegno delle navi pubbliche era apprezzato anche dai turchi. Nell'ottobre del 1673, il Kapudan Pascià (Köse Ali Pasicà)¹⁷⁷ chiese a Venier di scacciare quattro corsari maltesi che stavano aiutando le popolazioni peloponnesiache della Maina, ribellatesi alle autorità ottomane¹⁷⁸.

I corsari non erano l'unico problema per le navi pubbliche. Gli attriti e le recriminazioni seguiti alla fine della guerra di Candia alimentavano le tensioni con la Francia, acuite dalla sempre più forte presenza navale di quest'ultima in Levante. Nell'estate del 1671 una formazione francese di sette navi da guerra e altre unità minori si fermò a Zante, iniziando a trasformarla in una sorte di base avanzata, con l'affitto di case da usare quali magazzini¹⁷⁹. La comparsa del Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo, con alcune navi e galee, convinse il console francese a reimbarcare i viveri dopo che i connazionali erano ripartiti¹⁸⁰, ma l'episodio denotava la volontà di Luigi XIV di estendere la propria influenza nel Mediterraneo Orientale senza badare troppo alle prerogative veneziane. La tensione si manifestò appieno l'anno dopo, quando il Capitano delle Navi Alvise Pasqualigo, in navigazione con *Venezia Trionfante*, *Fontana d'Oro* e *Sol d'Oro*, incappò ad Argentiera in una squadra di sei navi francesi che aveva cercato in tutti i modi di evitare. Guidata dal Tenente Generale di Martel, la squadra imbottigliò le tre navi veneziane nel porto dell'isola¹⁸¹; Martel

¹⁷⁶ ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 3, 9.12.1672. Fleury venne spedito a Venezia e scampò alla condanna a morte solo per l'intervento delle diplomazie spagnola e austriaca; passò successivamente al servizio dell'Imperatore. SLOT, *Arcipelagus turbatus*, I, p. 196.

¹⁷⁷ I.H. DANIŞMEND, *Osmanlı Devlet Erkânî*, Istanbul 1971, p. 199.

¹⁷⁸ Venier declinò l'invito. ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 9, 13.10.1673 e all.ti.

¹⁷⁹ La squadra era guidata da Guillaume d'Almèras, imbarcato sulla *Monarque*, una tre-ponti da 80 cannoni. Almèras cadde nella battaglia combattuta il 22 aprile 1676 al largo di Siracusa, la stessa in cui venne mortalmente ferito anche il celebre ammiraglio olandese De Ruyter. ASVe, *PTM*, filza 940, disp. Provveditore Generale da Mar Antonio Barbaro n. 109, 25.7.1671; filza 944, disp. Provveditore Generale da Mar Girolamo Grimani n. 56, 12.7.1681, all. copia reg. 30.6.1671; LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, p. 164; J. CORDEY, *Almèras Guillaume d'*, in *Dictionnaire de Biographie Française*, II, Paris 1936, pp. 269-270.

¹⁸⁰ ASVe, *PTM*, filza 940, disp. A. Barbaro n. 115, 10.9.1671.

¹⁸¹ La squadra (formata da un vascello da 80 cannoni, uno da 76, uno da 50, uno da

chiese quindi a Pasqualigo che gli venissero consegnati i connazionali imbarcati sulle unità veneziane, rifacendosi ad un decreto del Senato di qualche mese prima che aveva stabilito la restituzione dei galeotti francesi presenti sull'Armata sottile¹⁸². Il Capitano delle Navi cercò di prendere tempo, ma i francesi minacciarono di aprire il fuoco e Pasqualigo dovette cedere, consegnando due marinai e cinquantasei soldati¹⁸³. Il Senato ordinò di opporsi risolutamente a nuove pretese del genere, ma nel contempo cominciò a licenziare i francesi in servizio sulle navi¹⁸⁴. Per quanto la forte presenza navale francese (una ventina di unità tra la Morea e Creta) contribuisse a tenere sgombra la zona dai Barbareschi, le navi veneziane si videro costrette a una momentanea ritirata per non esporsi «ad altri molesti emergenti di squadre amiche, quali nelle congiunture correnti [...] rendono più apprensione che li corsari infedeli»¹⁸⁵.

Le umiliazioni inflitte dai francesi e i danni provocati dalla guerra di corsa diedero nuovi argomenti ai detrattori delle navi pubbliche, tanto che il Provveditore Generale da Mar Andrea Valier non perse tempo a denunciarne l'inutilità¹⁸⁶. A vantaggio delle navi c'era però la capacità di operare in ogni stagione, una qualità che esse possedevano in misura maggiore rispetto agli avversari. Le squadre francesi agivano solo in estate e poi dovevano rientrare a Tolone, mentre anche i corsari riparavano in qualche porto ottomano o in qualche insenatura quando il tempo peggiorava, attendendo che gli elementi si fossero placati per riprendere la loro attività. Le navi pubbliche navigavano invece continuamente, sia per pattugliare le rotte più esposte, sia per tenere i contatti con le basi veneziane. *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* rimasero incessantemente in mare per due anni, senza ricevere neppure il più piccolo

46, uno da 44 e un'unità da 36 cannoni) era stata costituita per combattere i tunisini. ANDERSON, *Naval Wars*, p. 187. Pierre Damien de Clère, marchese di Martel (1600-1681) era uno dei principali comandanti navali francesi. Capitano di vascello nel 1635-37, comandante di squadra nel 1643, tenente generale dal 1656, per trovare un impiego negli ultimi anni del governo di Mazzarino era dovuto passare in cavalleria. Nel 1669 aveva ricondotto in Francia la squadra inviata in soccorso di Candia. Nel 1674 finì alla Bastiglia per aver difeso il collega Duquesne. DESSERT, *La Royale*, p. 225; M. VERGÉ-FRANCESCHI, introd. a P. DE VILLETTE-MURSAY, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris 1991, pp. 366-367; Id., *Marine et éducation sous l'ancien régime*, Paris 1991, pp. 137, 186.

¹⁸² Con un decreto del 31 ottobre 1671 il Senato aveva ordinato la restituzione di tutti i galeotti francesi. ASVe, *PTM*, filza 941, disp. A. Valier, n. 8, 30.11.1671.

¹⁸³ ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. A. Pasqualigo n. 15, 8.8.1672 e all.ti. Il Capitano delle Navi ottenne, con molta difficoltà, un «biglietto di cauzione» per gli uomini rilasciati.

¹⁸⁴ ASVe, *PTM*, filza 941, disp. A. Valier n. 37, 18.9.1672; n. 40, 20.10.1672.

¹⁸⁵ ASVe, *PTM*, filza 1330, disp. A. Pasqualigo n. 16, 15.8.1672.

¹⁸⁶ ASVe, *PTM*, filza 941, disp. A. Valier n. 33, 1.9.1672.

controllo e con sole due riparazioni provvisorie agli alberi¹⁸⁷. Ciò comportava una forte usura ma assicurava una protezione continua, che costringeva i corsari a mantenere un atteggiamento prudente e permetteva di recuperare in fretta il controllo marittimo momentaneamente sottratto dalle squadre francesi.

La necessità di rimanere sempre in mare provocò l'unico scontro che vide coinvolte le navi pubbliche tra la fine della guerra di Candia e l'inizio di quella di Morea¹⁸⁸. Il 19 aprile 1673 una tempesta sorprese la squadra del Capitano delle Navi Venier presso Navarino; la *Venezia Trionfante* perse il contatto con le altre tre unità e si rifugiò in quel porto, possedimento ottomano. Il 22 aprile, subito dopo esserne uscita, venne assalita da quattro navi tripoline, forse avvistate dai turchi del luogo. L'unità veneziana era diretta da Antonio Tentivo, che aveva partecipato alla guerra di Candia come capitano di una nave noleggiata e che alla fine aveva sostituito al comando Francesco Olivier, incapace di risolvere i propri problemi finanziari. Nel combattimento, durato otto ore, Tentivo respinse tre manovre di abbordaggio grazie all'abbondante uso di materiale incendiario. Alla fine la *Venezia Trionfante* dovette riparare sotto la fortezza di Navarino, che sparò qualche colpo in sua difesa, rimanendovi bloccata fino a quando, qualche giorno dopo, arrivarono in suo soccorso le altre unità di Venier¹⁸⁹. Nonostante il successo difensivo della *Venezia Trionfante*, lo scontro sollevò qualche dubbio sull'efficienza dell'armamento imbarcato dalle navi veneziane, un problema che si sarebbe cercato di affrontare nelle nuove costruzioni.

3.5 Le «fregate»

Le ricorrenti critiche alle navi pubbliche fanno ritenere che una parte, probabilmente ancora maggioritaria, del patriziato fosse poco convinta della

¹⁸⁷ ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 12, 10.6.1674.

¹⁸⁸ Il 1 novembre 1675 la *Costanza Guerriera* ebbe presso Prodano un breve contatto con quattro Barbareschi, che fuggirono dopo aver ricevuto un'intera bordata dalla nave. ASVe, *PTM*, filza 943, disp. Provveditore Generale da Mar Antonio Priuli n. 30, 21.11.1675; *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 158, n. 163, 5.12.1675, cc. 332r-v.

¹⁸⁹ Tentivo si guadagnò una collana d'oro per il proprio valore. ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 6, 8.5.1673; *Senato Mar*, filza 595, 22.4.1674 e all.ti. Antonio di Gasparo Tentivo, originario di Zante, è l'autore del *Nautico*, uno dei più noti portolani dell'epoca. C. TONINI, «...acciò resti facilitata la navigatione. I portolani di Gaspare Tentivo, in *Navigare e descrivere. Isolari e portolani del Museo Correr di Venezia, XV-XVIII secolo*, a cura di C. TONINI-P. LUCCHI, Venezia 2001, pp. 72-73.

necessità di una squadra permanente di navi da guerra a vela statali¹⁹⁰. Inutilmente negli ultimi mesi della guerra di Candia si erano levate in Senato voci a favore della sostituzione delle navi noleggiate allora in servizio con navi pubbliche di nuova costruzione¹⁹¹, mentre un invito a costruire navi in Arsenale, avanzato nell'aprile del 1670 dal Patrone Alessandro Zen¹⁹², non era stato neppure discusso. L'allarme suscitato dall'uscita in Egeo della flotta ottomana nel 1671 spinse a ordinare il noleggio di otto navi e sempre alle navi noleggiate si pensò poco dopo per contenere sia la minaccia barbaresca, sia l'aggressiva politica navale francese¹⁹³. Anche la bocciatura della proposta di costituire a Venezia una scuola di navigazione va collegata, almeno in parte, al clima sfavorevole alle navi pubbliche¹⁹⁴.

Un'idea di Zen era comunque destinata a maturare. Il Patrone aveva pensato a navi di dimensioni ridotte rispetto a quelle di *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*, che i limiti del Rio dell'Arsenale avevano costretto a completare fuori dal cantiere di stato, con notevoli aggravii di spesa¹⁹⁵; unità più piccole sarebbero state anche più veloci e maneggevoli, andando così incontro alle richieste che venivano dalla flotta per mezzi più efficaci nella lotta ai corsari barbareschi. Nel gennaio del 1671, dopo che tre navi pubbliche avevano inseguito senza esito altrettanti corsari nelle acque delle Sapienze, il Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo domandò unità più leggere, da lui definite «fregate»¹⁹⁶; in marzo, il Senato incaricò i Provveditori e Patroni all'Arsenale di studiare navi che fossero in grado di uscire completamente allestite dal cantiere

¹⁹⁰ Un sintomo dell'ostilità verso le navi fu la nomina di Stefano Conti all'ambito posto di capo d'Opera dell'Arsenale grazie all'abilità nella fabbricazione di galee, mentre Paolo Corso, il più accreditato tra i costruttori di unità a vela, dovette attendere altri due anni. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 575, 16.7.1670, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 6.6.1670; filza 585, 2.4.1672, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.3.1672.

¹⁹¹ La proposta fatta da Alvise Lorenzo di Francesco Foscolo (1644-1681), nipote di Leonardo, il vittorioso Provveditore Generale in Dalmazia nei primi anni della guerra di Candia, ottenne 42 voti. BNM, ms. it. cl. VII, 1594 (7710), Discorso del Savio agli Ordini Alvise Foscolo, 31.7.1669, c.30r; ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, IX, c. 118r; BARBARO, III-15, c. 577.

¹⁹² Alessandro Pietro di Vincenzo Zen (1639-1707) sarà ambasciatore a Vienna nel 1693-95. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, IX, c. 341v; BARBARO, VII-34, c. 359.

¹⁹³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 78, 6.6.1671; filza 79, 2.9.1671; *Senato Mar*, reg. 137, 9.6.1671, c. 87v; filza 580, 9.6.1671, all. perizia 6.6.1671.

¹⁹⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 79, 29.1.1672.

¹⁹⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 573, 12.4.1670, all. 4.4.1670.

¹⁹⁶ ASVe, *PTM*, filza 939, disp. A. Bernardo n. 79, 8.1.1671.

di stato¹⁹⁷. Un gruppo di periti (tra i quali Paolo Corso, i fratelli de Pieri e Stefano Conti) propose delle due-ponti da 40 cannoni, lunghe in chiglia 80 piedi e larghe 28, definite del genere delle «fregate ordinarie inglesi». Il richiamo a queste ultime appare ambiguo, in quanto da un decennio l'Inghilterra non costruiva più navi del genere¹⁹⁸. In precedenza, gli inglesi avevano qualificato fregate una serie di navi immesse in servizio a partire dalla fine degli anni quaranta e ispirate alle veloci unità usate dai corsari fiammingo-spagnoli di Dunquerque¹⁹⁹. Le fregate inglesi erano navi di media grandezza, con un elevato rapporto lunghezza-larghezza e un forte slancio del dritto di prua; i ponti erano poco arcuati e le sovrastrutture ridotte al minimo, il che permetteva di risparmiare materiali e distribuire meglio il peso a vantaggio dell'armamento²⁰⁰. Probabilmente, con l'espressione «fregata ordinaria inglese» i veneziani volevano riferirsi a questa tipologia, che aveva ispirato anche in seguito le navi costruite oltremarina²⁰¹.

In agosto, i Provveditori e Patroni approvarono le dimensioni suggerite dai periti, ribadendo che *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* erano troppo grandi per le attuali necessità della flotta²⁰². Grazie anche agli arrivi di stortami dal bosco pubblico di Montona, in Istria²⁰³, l'Arsenale aveva legname sufficiente per un paio d'unità, ognuna del costo previsto di 18.400 ducati (armamento escluso)²⁰⁴, contro i circa 29.000 ducati spesi per *Giove* e *Costanza*. Questa volta la costruzione in appalto venne scartata, in quanto i lavori sarebbero stati più veloci ma meno accurati: la guerra era terminata e si poteva procedere con il lavoro pagato a giornata, più sicuro e affidabile²⁰⁵. Per gli scali di costruzione, i periti

¹⁹⁷ Per tutta la questione delle nuove navi pubbliche, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 17.3.1672; 30.3.1672 e all.ti.

¹⁹⁸ L'ultima unità in qualche modo assimilabile alla fregata era stata la *Princess*, una *4th Rate* da 52-54 cannoni del 1660.

¹⁹⁹ Sull'evoluzione delle fregate inglesi, cfr. A. THRUSH, *In Pursuit of the Frigate, 1603-40*, «Historical Research», 64 (1991), pp. 29-45.

²⁰⁰ LAVERY, *The ship of the line*, II, p. 13; FOX, *The Great Ship*, p. 52.

²⁰¹ Frank Fox, comunicazione all'autore.

²⁰² Per tutta la vicenda delle nuove navi pubbliche, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 30.3.1672 e all.ti.

²⁰³ Sul bosco di Montona, generoso di stortami ma continuamente minacciato da frequenti inondazioni, cfr. SUSMEL, *I rovereti di pianura*, pp. 94-95.

²⁰⁴ 11.600 ducati erano per lo scafo, alberature comprese, 6.800 per armizi e vele.

²⁰⁵ Il problema si era già presentato nel secolo precedente per la costruzione di galee. LANE, *Navires et Constructeurs*, pp. 188-192. Lavoro in appalto o a giornata erano alternative dibattute anche negli arsenali francesi. J. PETER, *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris 1995, pp. 13-15.

suggerirono la ristrutturazione di uno dei volti (cantieri coperti) della *Novissima Grande* dov'erano fabbricate le galeazze e di due volti adiacenti, alzandone il tetto; i Provveditori e Patroni scelsero invece due dei dieci volti dell'*Isolotto*, considerando che in quella zona vi era molta luce e che si sarebbe potuto lavorare ai nuovi scafi senza la necessità di torce e candele²⁰⁶. Va notato che anche per le navi, l'Arsenale ragionava in termini di opere al coperto, secondo la tradizionale procedura seguita con le galee, attribuendo a ogni unità un proprio volto chiuso: in nessun altro cantiere dell'epoca si pensava di operare così riparati²⁰⁷. Alla copertura degli scafi si associava un'altra preoccupazione mutuata dalla tradizione veneziana delle unità a remi, quella di avere una riserva di unità pronte all'uso: Provveditori e Patroni sottolinearono che una volta alzati, i volti sarebbero potuti servire non solo per costruire le nuove navi, ma anche per conservarle al coperto quale riserva rapidamente mobilizzabile²⁰⁸. Sempre in un'ottica di preservazione, la ristrutturazione dei volti venne accompagnata dallo scavo del Rio dell'Arsenale che, oltre a permettere l'uscita delle nuove unità completamente allestite, ne avrebbe consentito il raddoppio all'interno del cantiere di stato, riducendo il costo delle concie.

L'opposizione alla costruzione di navi in Arsenale rimaneva però forte. L'approvazione definitiva delle nuove unità arrivò solo dopo che una *parte* relativa al completamento alternativo di sei galeazze e sei galee, pur respinta alla metà di marzo del 1672, raccolse un'ottantina di voti. A fine mese il Senato ordinò finalmente sia l'impostazione delle due navi in base alle misure suggerite dai periti (80x28 piedi, 27,8x9,7 mt), sia l'innalzamento di 12 piedi (4,2 mt) delle coperture di due volti dell'*Isolotto*²⁰⁹ e l'escavazione del Rio dell'Arsenale. Anche questo decreto mascherava però una sconfitta dei sostenitori delle navi pubbliche. Il Senato respinse infatti una *parte* di ben più ampia portata, che chiedeva di mettere progressivamente in cantiere quaranta scafi di navi da guerra da 80x28 piedi e di alzare altrettanti volti per la loro costruzione e conservazione al coperto, con l'obiettivo di sostituire con un deposito di navi l'antico deposito delle cento galee²¹⁰ e spostare così definitivamente il bari-

²⁰⁶ La *Novissima Grande* era il bacino nord-orientale ricavato dal terzo ingrandimento dell'Arsenale, effettuato nella prima metà del Cinquecento. L'ingrandimento aveva determinato anche la creazione dell'*Isolotto*, a cavallo tra bacino della Nuova e della Nuovissima.

²⁰⁷ A Genova, ad esempio, le navi erano costruite direttamente sulla spiaggia. L. GATTI, *Le navi di Angelo M. Ratti, 'imprenditore' genovese del XVIII secolo*, «Quaderni del Centro di studio sulla storia della tecnica», 18, Genova 2001.

²⁰⁸ I due volti dell'*Isolotto* erano lunghi 151 piedi (52,5 mt).

²⁰⁹ La spesa prevista per l'innalzamento era di circa ottocento ducati a volto.

²¹⁰ Stabilito a metà Cinquecento, il deposito era stato ridotto a cinquanta galee nel

centro della flotta verso le unità a vela. Oltre a fornire una riserva strategica, il deposito avrebbe permesso la sostituzione delle navi più vecchie, come si praticava con le galee. Per finanziare la spesa, sarebbero stati dirottati a favore delle navi i circa 40 mila ducati annui del deposito delle galee²¹¹, che avrebbero permesso di mettere in cantiere due unità all'anno per una ventina d'anni; nel contempo, anche i privati avrebbero dovuto impegnarsi nella costruzione di navi di quelle dimensioni, che lo stato avrebbe potuto impiegare in caso di bisogno²¹². La proposta era una mescolanza di vecchio e nuovo che tra l'altro, prospettando solo navi da 40 cannoni, non teneva conto dell'evoluzione avvenuta nel corso delle due guerre anglo-olandesi, le quali avevano elevato ad almeno 50 il numero di cannoni per un effettivo vascello di linea ed escluso dalle squadre da battaglia i mercantili armati. Dimostrava però la volontà di una parte del patriziato di adattare le risorse della Serenissima alla nuova realtà navale, anche attraverso una profonda ristrutturazione dell'Arsenale; poneva inoltre anche per le navi, fissando dimensioni precise per una classe di unità così numerosa, lo stesso accento sulla standardizzazione già impostasi da tempo nella costruzione delle galee²¹³.

La costruzione delle due nuove navi pubbliche, impostate non prima del giugno 1672²¹⁴, fu affidata ancora a Paolo di Ottavio Corso e a Zuanne de Piero de Pieri (senza più la collaborazione del fratello Iseppo). Ci fu qualche problema per la scarsità di legname, dato che nel frattempo le riserve si erano esaurite per i ritardi nei tagli, causati dalla diminuzione del numero delle *seghe* (le coppie di segatori che operavano in Arsenale) e che dopo la fine guerra di Candia erano scese da ottanta a ventisei²¹⁵. Le seghe vennero riportate a quarantacinque, men-

1633. M. FORSELLINI, *L'organizzazione economica dell'Arsenale di Venezia nella prima metà del Seicento*, «Archivio Veneto», s. V, 7 (1930), p. 54.

²¹¹ I 40 mila ducati erano ricavati dal 10% di tutte le imposte dirette, ammontanti a 418.000 ducati nel bilancio del 1671. Alla ristrutturazione dei volti per le navi furono dirottati anche gli assegnamenti dei volti per le galee (mezzi noli, tassa sull'ancoraggio e altro) e tutte le multe inflitte a chi rifiutava cariche pubbliche.

²¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 585, 30.3.1672, all. 22.1.1672.

²¹³ Si trattava di un obiettivo che, per quanto di difficile realizzazione, anche Colbert stava cercando d'imporre alla marina francese. DESSERT, *La Royale*, p. 148.

²¹⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 586, 14.6.1672.

²¹⁵ Ogni *sega* poteva tagliare due-tre roveri la settimana. ASVe, *Senato Mar*, filza 589, 21.2.1673 e all.ti; filza 591, 18.5.1673, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 2.5.1673; 14.6.1673 e all.ti. Per alcune immagini relative al lavoro delle seghe nel secolo scorso, cfr. W. PATRIGNANI, *Carpentieri e calafati*, in *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, a cura di U. SPADONI, Casalecchio di Reno (BO) 1985, pp. 62-63; per una descrizione, cfr. PENZO, *La gondola*, pp. 30-33.

tre per sopperire alla scarsità di stortami, 200 furono acquistati dai confinanti territori austriaci²¹⁶. I ritardi più gravi derivarono comunque dalla necessità di alzare i volti, tanto che nella primavera del 1673 le due unità, invece di essere già completate come previsto, erano ancora a meno di due terzi²¹⁷. L'aggravarsi della minaccia corsara spinse il Senato a chiedere un'accelerazione dei lavori e il Reggimento dell'Arsenale ripropose l'appalto, più costoso ma più veloce, considerando che erano state ultimate le parti più importanti e delicate, laddove l'appalto avrebbe potuto creare maggiori problemi; il Senato non voleva però aumentare l'impegno finanziario per mezzi navali ancora controversi e si limitò a chiedere un incremento delle maestranze impiegate²¹⁸.

Gli avversari delle navi pubbliche non avevano in effetti abbandonato il campo. Per fronteggiare i corsari barbareschi, sia il nuovo Provveditore Generale da Mar Andrea Valier, sia il predecessore Antonio Bernardo (che pure era lo stesso che aveva domandato le «fregate») chiesero il riarmo delle due galeazze messe fuori servizio dopo la fine della guerra di Candia, rimarcando nuovamente l'eccessivo costo delle navi. La proposta venne respinta (ironicamente a causa del costo di mantenimento delle galeazze)²¹⁹, ma l'urgenza di contrastare i corsari rilanciò il noleggio dei mercantili armati, un male minore per i detrattori delle navi pubbliche. Queste ultime vennero in parte salvate dalle difficoltà incontrate nei noleggi, adesso che la pace faceva preferire agli armatori il più remunerativo impiego commerciale. Le due navi che il Senato aveva ordinato di ingaggiare poterono essere nolggiate solo dopo molte insistenze e l'episodio suscitò forti dubbi sulla possibilità di aumentare rapidamente la flotta con i mercantili armati in caso di emergenza²²⁰; non a caso, il Senato decretò subito dopo l'innalzamento di un terzo volto nell'Isolotto, completato entro il dicembre del 1673²²¹. Per il momento non vi venne impostata nessuna nave, ma la decisione confermò l'intenzione di proseguire sulla nuova strada.

²¹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 590, 7.3.1673, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 20.2.1673; 22.4.1673 e all. Patroni Arsenale 21.4.1673.

²¹⁷ In compenso, i costi preventivati erano scesi a 16.700 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 590, 22.4.1673 e all.ti.

²¹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 590, 11.3.1673 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.3.1673.

²¹⁹ Il costo di ogni galeazza venne calcolato in 3 mila ducati al mese per il solo equipaggio. ASVe, *Senato Rettori*, filza 82, 4.3.1673 e all.ti.

²²⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 590, 22.3.1673, all. Provveditori all'Armar 21.3.1673; 13.4.1673 e all.ti. Bernardo aveva proposto d'ingaggiare direttamente due «fregate» inglesi. *Ibid.*, *Senato Rettori*, filza 82, 4.3.1673, all. scrittura A. Bernardo 23.2.1673.

²²¹ Il volto era contiguo ai due già innalzati. ASVe, *Senato Mar*, filza 594, 28.12.1673, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.12.1673.

Una volta elevati i volti, toccò all'armamento ritardare il completamento delle due nuove unità. Per motivi di risparmio, l'artiglieria (48 cannoni per nave) era stata suddivisa a metà tra cannoni in bronzo e cannoni di ferro, più economici²²². Nel febbraio 1673 fu ordinata all'Arsenale la fusione di quaranta cannoni di bronzo (venti da 20 e venti da 14), mentre i cannoni di ferro – che l'Arsenale non produceva²²³ – dovevano essere trovati sul mercato. I pezzi in bronzo, in particolare quelli da 14, sarebbero stati più corti e leggeri rispetto al passato, sia per compensare il maggior peso dei cannoni di ferro, sia per ovviare ad alcuni problemi presentatisi in servizio. Lo scontro appena avvenuto tra la *Venezia Trionfante* e le unità tripoline aveva evidenziato la non idoneità di pezzi troppo lunghi che, rinculando, erano andati a scontrarsi con i cannoni dell'altra murata; inoltre per ricaricarli gli uomini erano stati costretti a portarsi fuori bordo a cavalcioni della volata, esponendosi pericolosamente al fuoco nemico²²⁴. I *pubblici fonditori* Sigismondo (5°) Alberghetti (destinato a diventare uno dei maggiori innovatori nella storia dell'artiglieria veneziana) e Francesco Mazzaroli²²⁵ progettarono un nuovo cannone da 14 meno ingombrante, ma le prove dimostrarono che si erano spinti troppo oltre e fu necessario attendere un pezzo più pesante²²⁶. Ciò ritardò le fusioni dei cannoni di bronzo, ma anche

²²² ASVe, *Senato Mar*, filza 589, 21.2.1673.

²²³ Su questo aspetto, cfr. infra, cap. 4.

²²⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 595, 22.4.1674, all. scrittura capitano *Venezia Trionfante* Antonio di Gasparo [Tentivo] s.d. Si tratta di una chiara attestazione scritta dell'uso di questo sistema di ricarica, talvolta messo in discussione dalla storiografia. Cfr. P. PADFIELD, *Guns at Sea*, London 1973, pp. 59, 61-62. Questi problemi potrebbero contribuire a spiegare il fatto che (almeno da quanto risulta dagli inventari) gli affusti dei cannoni veneziani fossero ancora su due ruote, più difficili da maneggiare ma anche più adatti a frenare il rinculo, una tipologia che dovrebbe essersi mantenuta almeno fino agli anni novanta del Seicento. Si trattava ancora del tipo di affusto usato dagli spagnoli al tempo dell'Invincibile Armada, sostituito poi quasi ovunque con gli affusti a quattro ruote di derivazione inglese. Oltre che per ridurre il rinculo, i veneziani continuavano a impiegare affusti a due ruote probabilmente anche per il desiderio di uniformare il materiale con quello in uso nelle fortezze: il trattato di Surirey de Saint Remy riporta l'immagine di un affusto a due ruote, originariamente di marina, impiegato successivamente nelle piazzeforti. ASVe, *Senato Mar*, filza 592, 7.7.1673, all. vice capo bombardieri Piero Domenghini, 27.6.1673; S. DE SAINT-REMY, *Mémoires d'artillerie*, I, Paris 1697 [1692], pp. 145, 149; J.D. MOODY, *Old Naval Gun-Carriage*, «Mariner's Mirror», 38 (1952), p. 303.

²²⁵ La fusione dei cannoni di bronzo in Arsenale era delegata alle due famiglie degli Alberghetti e dei Mazzaroli-Conti.

²²⁶ Le specifiche indicavano una lunghezza di 6¼-7 piedi (2,2-2,4 mt) e un peso di 1.800-1.900 libbre. Dopo le prove, il pezzo venne portato a 2.000 libbre (950 kg). ASVe, *Senato Mar*, filza 591, 27.5.1673 e all.ti; filza 592, 7.7.1673 e all.ti; 26.7.1673 e all. Provveditori alle Artiglierie 20.7.1673.

per quelli in ferro non mancarono le difficoltà, in quanto il mercato offriva un numero limitato di pezzi di calibro adeguato. Per non ritardare ancora l'allestimento, venne accettata una riduzione della potenza di fuoco²²⁷ e qualche differenza nella distribuzione dei pezzi tra una nave e l'altra²²⁸.

Risolti i problemi dell'armamento, l'uscita delle nuove navi dall'Arsenale fu nuovamente ritardata dallo scavo del Rio. Anche senza artiglieria, le due unità pescavano 9 piedi, che con un minimo di zavorra arrivavano a 9½ (3,3 mt): per sicurezza, il Rio doveva essere portato dagli attuali 7 piedi ad almeno 10½ (3,7 mt). Lo scavo, dato in appalto²²⁹, incontrò un grave intoppo allorché la *fondamenta*²³⁰ e le facciate di alcune case adiacenti al canale crollarono²³¹. I ritardi spinsero il Savio agli Ordini Taddeo Gradenigo²³² a riproporre l'apertura di un'apposita uscita per le navi nel muro di cinta dell'Arsenale: a differenza di quella realizzata più di un secolo prima, l'apertura avrebbe dovuto essere

²²⁷ Sul mercato vennero trovati solo dodici dei ventiquattro cannoni di ferro da 20 previsti, sostituiti da altrettanti cannoni da 14, che salirono così ad un totale di trentasei. Il prezzo pagato ai mercanti fu di 34 ducati il miliara, per una spesa complessiva di 5 mila ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 595, 5.1.1674 e all.ti.

²²⁸ Sebbene le colubrine fossero state inizialmente escluse, il capitano Antonio Tentivo (che aveva comandato la *Venezia Trionfante* nello scontro con i Barbareschi) ne caldeggiò il mantenimento per il tiro in caccia e in ritirata, importante nelle azioni contro i corsari a cui erano destinate primariamente le nuove unità. La prima unità (che prese poi il nome di *Drago Volante*) ebbe 18 pezzi da 20 (4 colubrine e 6 cannoni di bronzo, 8 cannoni di ferro) e 4 cannoni di ferro da 14 in corridoio; 22 da 14 (2 colubrine e 8 cannoni di bronzo, 12 cannoni di ferro) in coperta; 4 cannoni di ferro da 6 sul cassero: totale 748 libbre (circa 490 lbs); la seconda (nominata *Fama Volante*) 22 pezzi da 20 (4 colubrine e 8 cannoni di bronzo, 10 cannoni di ferro) e 2 cannoni di ferro da 14 in corridoio; 20 da 14 (2 colubrine e 6 cannoni di bronzo, 10 cannoni di ferro) su quello superiore; 4 cannoni di ferro da 6 sul cassero: totale 772 libbre (circa 510 lbs). Su ciascuna nave vi erano anche 20 periere da 6, un tipo di arma che Tentivo aveva usato con successo nello scontro con i Barbareschi per respingerne i tentativi di abbordaggio. Ogni cannone e ogni colubrina aveva una dotazione di 100 palle di ferro piene e 11 sacchetti per il tiro a mitraglia, oltre a munizioni particolari come angeli e palle incatenate, mentre le periere avevano ciascuna 25 palle di pietra. ASVe, *Senato Mar*, filza 597, 30.5.1674 e all.ti; filza 595, 24.2.1674, all. scrittura Tentivo s.d.

²²⁹ Il costo era di 16 ducati al passo per i 140 passi (244 mt) di lunghezza del Rio. ASVe, *Senato Mar*, filza 592, 15.7.1673 e all.ti.

²³⁰ A Venezia, le fondamenta sono le vie che costeggiano un canale.

²³¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 593, 29.9.1673.

²³² Taddeo Simeone di Pietro Gradenigo (1648-1718) sarà nobile di Nave durante la prima guerra di Morea e poi Provveditore Straordinario in quel Regno. Cfr. ASVe, *Avogaria di Comun*, *Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 162v; BARBARO, IV-17, c. 97.

permanente, con la costruzione di una nuova porta nella zona della Novissima Grande, presso la chiesa della Madonna dei Carmini²³³. Se però la ristrutturazione dei volti aveva trovato disponibile la maggioranza del Senato, una nuova uscita, per giunta fissa, apparve all'assemblea un intervento troppo radicale e la proposta fu lasciata cadere²³⁴.

Le due navi poterono finalmente lasciare l'Arsenale nell'aprile del 1674, con più di un anno di ritardo sui tempi previsti²³⁵. Quella di Paolo Corso, nominata *Drago Volante*, ribadì le qualità del suo costruttore. L'unità aveva l'ossatura robusta e ben *immorsata* (connessa) tipica di Corso, era capace di reggere bene la velatura ed era veloce; le sue doti vennero apprezzate universalmente, tanto che la *Drago* restò a lungo un modello di riferimento²³⁶. L'altra nave, battezzata *Fama Volante*, pur avendo ottime proporzioni e navigando perfettamente con ogni genere di vento, confermò invece la parsimonia negli elementi strutturali che Zuanne de Pieri aveva già mostrato sulla *Costanza Guerriera*. I ponti erano sostenuti da pochi braccioli e avevano bagli e catene eccessivamente sottili (in seguito dovettero essere rinforzati), mentre in generale la struttura non era immorsata molto bene²³⁷. Le dimensioni delle due navi, grazie probabilmente alla libertà concessa all'epoca ai maestri costruttori, furono superiori a quelle stabilite, soprattutto nella lunghezza di chiglia, che raggiunse i 90 piedi (31,4 mt), mentre la larghezza fu di 29 piedi (10,1 mt)²³⁸. Più controverso risulta il pescaggio, anche perché non è chiaro se le fonti si riferiscano alle navi a pieno carico. Una decina di anni dopo toccavano entrambe i 14 piedi (4,9 mt), ma pare che la *Fama Volante* originariamente non superasse i 12,5 (4,4 mt)²³⁹: l'appesantimento

²³³ L'ingresso sarebbe stato protetto da due torrette e chiuso da due porte di ferro. Per facilitare il passaggio delle navi, Gradenigo chiese anche l'abbattimento del ponte di San Pietro di Castello.

²³⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 83, 18.1.1674 e all. scr. T. Gradenigo 14.1.1674.

²³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 596, 26.4.1674, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 26.4.1674.

²³⁶ L'unico difetto erano gli occhi per le gomene a prua, troppo larghi, dai quali, con mare grosso, entrava un gran quantità d'acqua. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

²³⁷ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 20, 27.7.1678; *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

²³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi fabbricate in Armata 31.8.1684; filza 685, 27.5.1690, all. periti Arsenale s.d. Ricordiamo che nel 1672 erano state fissate dimensioni di 80x28 piedi.

²³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 13.4.1684, all. scrittura Patrone A. Miani 7.4.1684; filza 658, 5.5.1685, all. s.d. Le navi veneziane completavano la zavorra in Istria, sicché è

causato dall'età era un fenomeno tipico delle navi in legno e forse anche la *Drago Volante* aveva subito un processo simile; oppure, data la predilezione di Paolo Corso per scafi dalle linee più tagliate, il pescaggio della *Drago* era sin dall'inizio superiore. A 14 piedi, il dislocamento può essere calcolato in 730-750 tonnellate, a 12,5 piedi in 650-670 tonnellate (con coefficienti compresi tra 0,47 e 0,48). Nonostante l'espresso richiamo alle fregate inglesi fatto in fase d'ideazione, l'unità d'oltremania che più si avvicinava alle due navi veneziane non era una fregata ma la *Saint Patrick*, una *4th Rate* del 1666 armata anch'essa con 48 cannoni²⁴⁰, che però avevano un volume di fuoco maggiore, 730 lbs contro le circa 500 delle navi veneziane²⁴¹.

Antonio Tentivo ricevette il comando della *Fama* in considerazione della coraggiosa azione condotta contro i Barbareschi e dei consigli sulle artiglierie. Il Senato bocciò invece la nomina di un Simone Nalosich fatta dai Provveditori all'Armar per la *Drago* (una delle rare occasioni in cui ciò avvenne), in quanto «non compliva al pubblico servizio»; si procedette a una nuova elezione, che portò al comando della nave il perastino Vincenzo Martinovich²⁴². Ai due capitani fu assegnata una paga di 50 ducati, annullando definitivamente la transitorietà della concessione fatta a Bronza e Armeni²⁴³; dal mensile di 790 ducati per i 79 uomini dell'equipaggio erano scalate 3.000 libbre di biscotto che i capitani dovevano acquistare a prezzo «calmierato»²⁴⁴. Il notevole ritardo nell'allestimento delle navi portò i Provveditori all'Armar a chiedere 1.700 ducati per le pa-

probabile che i pescaggi indicati siano comunque inferiori rispetto a quelli a pieno carico.

²⁴⁰ La *Drago Volante* misurava in chiglia 102,7 piedi inglesi (ft) contro i 102 della *Saint Patrick*, mentre la larghezza era la medesima, 33,1 ft. Cfr. Fox, *Great Ships*, p. 176.

²⁴¹ Il dato è parzialmente ingannevole, in quanto la *Saint Patrick* era armata meglio degli altri *4th rates*, avendo cannoni da 24 pdr rispetto ai 18 pdr delle altre unità dello stesso rango; nessuno di queste ultime aveva comunque un volume di fuoco inferiore alle 600 lbs. Fox, *A Distant Storm*, p. 391.

²⁴² Martinovich fu scelto in una rosa di sette candidati. ASVe, *Senato Mar*, filza 596, 26.4.1674 e all. Provveditori all'Armar 8.3.1674; filza 597, 5.5.1674, all. Provveditori all'Armar 2.5.1674. Un Marco Martinovich fu incaricato dal Senato nel 1697 di istruire alla navigazione diciassette dei ventotto nobili russi inviati a Venezia da Pietro il Grande. PIZZETTI, *Con la bandiera*, III, p. 43.

²⁴³ La giustificazione era che 25 ducati rappresentavano la paga e gli altri 25 un donativo per i meriti acquisiti al servizio della Repubblica. ASVe, *Senato Mar*, filza 597, 26.5.1674, all. Provveditori all'Armar s.d.

²⁴⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 597, 19.5.1674 e all.ti; filza 597, 26.5.1674, all. Provveditori all'Armar s.d. Quasi si trattasse di un'imposta progressiva, i capitani delle grandi *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* dovevano comprare 40 libbre di biscotto al mese per ogni

ghe del periodo compreso tra marzo e giugno 1674 (300 ducati per i capitani, 1.400 per i 30 marinai tenuti a bordo di ogni nave in quei mesi), ma il Senato contestò la richiesta ed erogò solo 400 ducati, dato che gli stipendi dei capitani dovevano iniziare soltanto dall'effettiva presa in consegna della nave (avvenuta il 5 maggio) e che i marinai, previsti in non più di dodici fino al momento della partenza, andavano pagati 4,5 ducati al mese e non i 10 pretesi²⁴⁵. Alla fine di giugno del 1674 *Drago Volante* e *Fama Volante* furono finalmente pronte a salpare, in attesa della marea migliore per uscire da Malamocco²⁴⁶.

La costruzione di *Drago* e *Fama* non risolse il dibattito sulle navi da guerra. Le due nuove unità non avevano soddisfatto del tutto gli esperti, che le giudicavano ancora troppo corte, sicché nel marzo del 1674 i Provveditori e Patroni all'Arsenale chiesero altre due navi dello stesso tipo, ma più lunghe e leggermente più basse; dato che vi erano adesso tre scali per navi, venne proposta anche una terza unità più piccola, ispirata all'ex-ottomana *Sol d'Oro*, «agile alla vela e perfetta nella forma» e, soprattutto, dal pescaggio limitato²⁴⁷. Il Senato accolse subito quest'ultimo tipo, approvando poco dopo – ricevuti nuovi pareri – anche le altre due unità, prescritte però di cinque piedi più lunghe (e un piede più basse) rispetto a *Drago* e *Fama*²⁴⁸. La nave che doveva ispirarsi alla *Sol* per il Patrone all'Arsenale Alberto Magno²⁴⁹ – con l'obiettivo di ottenere un'unità dal minor pescaggio possibile²⁵⁰. Conti conseguì in questo modo una parziale rivincita per l'esclusione dalla realizzazione di *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*: tutti i principali costruttori veneziani di navi a vela avevano adesso l'opportunità di applicare le proprie idee e di dimostrarne la qualità. Tra essi sembra in effetti emergere non solo una semplice rivalità tra

uomo, quelli delle intermedie *Drago Volante* e *Fama Volante* 37½ e quello della piccola *Sol d'Oro* 33 libbre.

²⁴⁵ Tentivo e Martinovich ricevettero 150 ducati, i marinai 243. ASVe, *Senato Mar*, filza 597, 30.6.1674.

²⁴⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 597, 23.6.1674.

²⁴⁷ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 629, 13.7.1679, all. supplica Stefano Conti 7.3.1679.

²⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 596, 3.3.1674 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.2.1674; 17.3.1674 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 13.3.1674.

²⁴⁹ Alberto Giovanni di Marco Magno (1638-1680) era fratello di Alvise, Capitano del Golfo negli ultimi anni della guerra di Candia e che sarà Provveditore d'Armata nel 1678-80. Un altro Alvise, suo nipote, sarà condannato per la resa di Suda nel 1715. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, IX, c. 173v; BARBARO, IV-19, c. 381.

²⁵⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 598, 11.8.1674, all. supplica Stefano di Zuanne Michiel 16.5.1674.

protagonisti della stessa professione, ma anche un diverso indirizzo costruttivo. A una scuola più 'inglese', che aveva in Paolo Corso il suo principale interprete e alla quale aderivano in parte anche i fratelli de Pieri, sembra contrapporsi una scuola più 'mediterranea', con possibili influenze olandesi, rappresentata da Stefano Conti. Le differenze tra i due orientamenti erano legate soprattutto alle linee di immersione dello scafo e alla larghezza del fondo. Corso preferiva linee più avviate e un fondo più stretto, che miglioravano le qualità veliche e la velocità delle navi, ma che creavano problemi di pescaggio nei bassi fondali della laguna; Conti badava meno alla velocità e preferiva il minor pescaggio e la maggiore capacità di carico di navi più «panciute», senza però arrivare agli estremi olandesi²⁵¹. Considerati i rapporti tra Conti e Alberto Magno, si può ritenere che i membri del patriziato appoggiassero l'uno o l'altro dei maestri, schierandosi pro o contro le due scuole; l'antagonismo tecnico ne alimentava uno politico, che si andava ad aggiungere a quello più generale tra sostenitori delle unità a vela e quelli delle unità a remi.

I lavori sulla nave di Conti, destinata a prendere il nome di *Madonna della Salute*, procedettero inizialmente spediti. Quando però nel settembre 1674 Alberto Magno, che vi sovrintendeva, chiese se dovesse calafatarla per poi vararla (entro un paio di mesi) o se il Senato intendesse completarla in futuro (nel qual caso la calafatura andava posticipata), l'assemblea, visti i ritardi accumulati da *Drago Volante* e *Fama Volante* a causa delle artiglierie, decise di sospendere i lavori e di trovare intanto l'armamento. Ispirato a quella di *Drago* e *Fama*, esso prevedeva metà dei cannoni in bronzo e metà in ferro²⁵². I cannoni di bronzo non crearono questa volta problemi, ma per quelli in ferro si ripresentò la difficoltà di trovare il calibro maggiore. Il mercato offriva un sufficiente numero di pezzi da 14 – genere utilizzato anche dai mercantili più grandi – ma solo due cannoni da 20: c'erano anche cannoni da 16, ma un terzo calibro avrebbe rischiato di generare confusione nel maneggio delle munizioni. Vi erano d'altro canto dubbi sulla capacità dei ponti delle navi veneziane di sopportare il peso dei cannoni di ferro da 20 (sulla *Fama Volante* otto dei dieci pezzi del genere erano finiti nella stiva quale zavorra), sicché alla fine il Senato si rassegnò al ge-

²⁵¹ Conti giudicava ottimale un rapporto tra la larghezza di fondo e quella massima di 1:2, superiore all'1:3 delle navi inglesi ma inferiore al 2:3 di quelle olandesi. Va però notato che vi era una scuola olandese meridionale (Rotterdam e Flessinga) che impiegava larghezze di fondo meno accentuate e linee più arrotondate rispetto a quella settentrionale (Amsterdam). Cfr. *L'Architettura Navale*, c. 39r; ANDERSON, *Comparative Naval Architecture*, pp. 42, 179-180.

²⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 599, 12.9.1674 e all. scr. A. Magno 10.9.1674; 26.10.1674 e all.ti.

nere da 16 e nove cannoni di quel calibro andarono ad integrare l'armamento della nave²⁵³.

Trovati i cannoni, si ordinò il varo²⁵⁴. La *Madonna della Salute*, indicata in 90 piedi di lunghezza di chiglia e 30 di larghezza (31,3x10,4 mt)²⁵⁵ e con un dislocamento calcolabile in 550-610 tonnellate²⁵⁶, risultò «di bella vista, ben tirata e proporzionata», robusta e ben immorsata. Mancava però del castello, un'assenza giudicata particolarmente grave soprattutto in caso di abbordaggio e spiegabile con la predilezione di Conti per unità con sovrastrutture minime; la ridotta controchiglia causò inoltre difficoltà nel poggiare e si dovette farne una nuova, spessa un piede (35 cm), che rese la nave molto maneggevole e discretamente veloce²⁵⁷. Per l'equipaggio si pensò agli uomini della *Venezia Trionfante*, rientrata in quel periodo e prossima alla radiazione; i conti del suo capitano dovevano però essere prima verificati e, per non interrompere ancora l'allestimento della *Madonna*, si preferì sceglierne un altro²⁵⁸. I Provveditori all'Armar in carica caldeggiarono l'elezione del veneziano Giovanni di Domenico de Giorgi, ma i loro successori ritennero il suo curriculum insufficiente²⁵⁹;

²⁵³ I cannoni vennero acquistati allo stesso prezzo di quelli di *Drago e Fama* (34 ducati il miliara), nonostante i mercanti affermassero di averli pagati ad Amsterdam l'equivalente di 50 ducati al miliara. In totale la *Madonna della Salute* ricevette 44 cannoni, 20 di bronzo e 24 di ferro. Presumibilmente, il corridoio aveva 15 pezzi da 20 (2 colubrine e 10 cannoni di bronzo, 3 cannoni di ferro), e 5 cannoni di ferro da 16; la coperta altri 4 cannoni di ferro da 16 e 16 pezzi da 14 (2 colubrine e 6 cannoni di bronzo, 8 cannoni di ferro); il cassero 4 cannoni di ferro da 6: totale 692 libbre (circa 460 lbs). C'erano anche 12 periere. Oltre alle consuete 100 palle piene per cannone (4.400 in tutto), la nave imbarcava complessivamente 800 tra angeli e palle incatenate. ASVe, *Senato Mar*, filza 600, 19.12.1674 e all.ti.; filza 601, 30.1.1675, all. Provveditori alle Artiglierie 12.1.1675; filza 602, 3.4.1675 e all.ti.; 23.4.1675, all. Provveditori alle Artiglierie 19.4.1675; filza 606, 14.12.1675 e all.ti.

²⁵⁴ Non prima di un ulteriore ritardo di una quindicina di giorni, necessario per scavare lo specchio d'acqua in cui doveva scivolare la nave. ASVe, *Senato Mar*, filza 602, 23.4.1675 e all.ti.

²⁵⁵ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi fabbricate in Arsenale 31.8.1684.

²⁵⁶ Dislocamento calcolato con un pescaggio a pieno carico tra i 10 e gli 11 piedi (3,5-3,8 mt) e un coefficiente di 0,48. Alcuni anni dopo Stefano Conti affermò che la nave poteva uscire dal Rio dell'Arsenale con tutta l'artiglieria a bordo, cosa impossibile alle altre navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 629, 13.7.1679, all. supplica S. Conti 7.3.1679.

²⁵⁷ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 8, 27.11.1677; *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

²⁵⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 605, 5.10.1675 e all. Provveditori all'Armar 27.9.1675.

²⁵⁹ De Giorgi, figlio di un *Ammiraglio*, era in servizio da 35 anni su galee e navi noleggate: da semplice marinaio, era salito di grado fino a diventare capitano di un pinco.

la scelta cadde quindi sul dalmata Stefano Raicovich, già capitano della *Fontana d'Oro*, che aveva il merito di essere stato il primo capitano ad accettare la diminuzione delle paghe stabilita nel 1670. Raicovich sottoscrisse le consuete condizioni per lui e per gli altri 79 uomini dell'equipaggio²⁶⁰. I Provveditori all'Armar prestarono particolare attenzione alla presenza di quattro maestranze dell'Arsenale (un marangone, un calafato e due loro aiutanti)²⁶¹, in ottemperanza a un recente decreto che stabiliva che le navi pubbliche dovessero imbarcare questo tipo di personale. La presenza delle maestranze aveva lo scopo di ridurre i frequenti danni subiti dalle navi e gli eccessivi consumi di materiali, che l'Arsenale attribuiva alla poca cura dei capitani; si dovette tuttavia fronteggiare il forte malumore degli arsenalotti, poco propensi a imbarcarsi sulle navi pubbliche in quanto queste ultime, a differenza delle galee, navigavano in continuazione tutto l'anno²⁶². La *Madonna della Salute*, completata per il dicembre del 1675, venne destinata a imbarcare il nuovo Capitano delle Navi Lorenzo Donà. Salpò per il Levante il mese successivo, non prima di essere finita in secca davanti a Malamocco mentre era al traino di una galea, a dispetto degli sforzi che erano stati fatti per contenerne il pescaggio²⁶³.

Le altre due navi ordinate nel 1674 vennero affidate alla sperimentata coppia Paolo Corso-Zuane de Pieri. Di quella ideata da Corso parleremo nel successivo capitolo, in quanto la sua entrata in servizio fu ritardata fino al 1681. Quella di de Pieri, nominata *Venere Armata*, venne invece varata nel giugno 1676²⁶⁴. Lunga 95 piedi e larga 29 (33,1x10,1 mt), con un dislocamento che si può calcolare intorno alle 670-730 tonnellate²⁶⁵, aveva una bella apparenza ma nascondeva alcuni insidiosi difetti. Molto larga a poppa e prua, non si allargava a sufficienza a mezzanave, mentre l'opera morta era molto piena a confronto di quella viva, eccessivamente ristretta; di conseguenza, la stabilità

²⁶⁰ 50 ducati al mese erano per il capitano, 790 per l'equipaggio. ASVe, *Senato Mar*, filza 606, 7.11.1675 e all.ti.; 30.11.1675 e all. Provveditori all'Armar 27.11.1675; 18.12.1675 e all.ti.

²⁶¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 607, 22.1.1676, all. Provveditori all'Armar 14.1.1676. Un vascello francese da 76 cannoni del periodo imbarcava sei tra calafati e carpentieri, così come un 60 cannoni inglese del secolo successivo. Cfr. LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 6; RODGER, *The Wooden World*, p. 350.

²⁶² Anche in Senato il decreto aveva incontrato una forte resistenza: i voti favorevoli furono 75, i contrari e gli astenuti 67. ASVe, *Senato Mar*, filza 607, 9.1.1676.

²⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 606, 27.12.1675; *PTM*, filza 1331, disp. Capitano delle Navi Lorenzo Donà, n. 3, 28.1.1676.

²⁶⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 610, 10.6.1676, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.6.1676.

²⁶⁵ Con un pescaggio tra i 12 e i 13 piedi e un coefficiente di 0.475.

non era ottimale e quando stringeva il vento la nave s'inclinava eccessivamente, un problema analogo a quello incontrato dalla *Costanza Guerriera* del medesimo maestro. Inoltre l'accentuata posizione verso prua dell'albero di trinchetto, se facilitava l'andatura col vento in poppa, ne comprometteva la manovrabilità con quello, più importante, di bolina²⁶⁶. Entrambi i difetti erano rimediabili anche in Levante e probabilmente vennero corretti a Corfù, facendo dei «bot-tazzi» (aggiungendo cioè al fasciame esterno delle tavole, che allargavano il piano di galleggiamento) e spostando più indietro il trinchetto²⁶⁷. La nave doveva avere 50 cannoni, metà di bronzo e metà di ferro²⁶⁸, ma ci furono ancora difficoltà con questi ultimi; nonostante il parere sfavorevole dei Provveditori alle Artiglierie, il Senato concesse l'uso di cannoni da 16 e da 12 al posto di quelli da 20 e da 14²⁶⁹. Non ci sono dati sull'artiglieria imbarcata al momento dell'ingresso in servizio, anche se l'elevato numero di colubrine e di cannoni da 12 presenti nel 1681 suggeriscano che ci si dovette accontentare di quanto disponibile in magazzino²⁷⁰. Quale capitano fu scelto Marco Crutta, uno dei candidati che i Provveditori all'Armar avevano usato quattro anni prima per costringere i capitani della *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* ad accettare la riduzione delle paghe. Tra i 79 uomini di equipaggio si tentò di stabilire un minimo di organico, ma la maggior parte dei ruoli rimase a discrezione del capitano²⁷¹. Il garante di Crutta, Nicolò Condestaulo (un importante mercante greco)²⁷² ottenne che il mensile della nave fosse pagato a Venezia o in Levante

²⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 8, 27.11.1677; LAVERY, *The Ship of the line*, II, p. 73.

²⁶⁷ ASVe, *Senato Rettori*, filza 92, 23.4.1678 e all.ti. Dopo la metà del Seicento, lo spostamento verso poppa del trinchetto fu una tendenza generale. LAVERY, *The Ship of the line*, II, p. 73.

²⁶⁸ Erano previsti 26 pezzi da 20 (4 colubrine e 10 cannoni di bronzo, 12 cannoni di ferro), presumibilmente sul primo ponte; 24 da 14 (2 colubrine e 8 cannoni di bronzo, 14 cannoni di ferro) sul secondo ponte; nessun pezzo sul cassero.

²⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 609, 24.4.1676, all. Provveditori alle Artiglierie 18.4.1676.

²⁷⁰ A quella data vi erano 48 pezzi: 17 da 20 (4 colubrine e 8 cannoni di bronzo, 5 cannoni di ferro), 17 da 14 (4 colubrine e 6 cannoni di bronzo, 7 cannoni di ferro), 14 da 12 (4 aspidi di bronzo e 10 cannoni di ferro): volume di fuoco 746 libbre (495 lbs); c'erano inoltre 12 periere da 6.

²⁷¹ Fu stabilito che ogni nave pubblica avesse venti bombardieri, due maestranze, un cappellano e un *barbiere* (che, come di consueto, faceva anche da medico di bordo). ASVe, *Senato Mar*, filza 611, 1.8.1676 e all.ti.; 5.8.1676.

²⁷² Originario di Andro, Condestaulo apparteneva a una famiglia cattolica in un'isola abitata quasi esclusivamente da ortodossi. Durante la guerra di Candia si era trasferito a

a sua scelta, aggirando il decreto che stabiliva che le navi pubbliche fossero pagate in Armata²⁷³ e confermando la difficoltà di imporre regole certe.

In questo periodo fu innalzato, sempre all'Isolotto, un quarto volto per navi. Il nuovo scalo venne destinato per il momento alla vecchia *Fontana d'Oro*, che doveva essere ispezionata per verificare l'opportunità di una nuova conca²⁷⁴. L'ex unità algerina era considerata la nave più agile tra quelle in servizio e si voleva essere sicuri delle sue condizioni prima di un'eventuale radiazione, indagine possibile solo mettendola a secco: l'unico modo per farlo era però tirare faticosamente, e pericolosamente, a terra la nave, data l'impossibilità di avere bacini di carenaggio in Arsenale a causa delle scarse maree mediterranee²⁷⁵. La *Fontana d'Oro* venne esaminata contemporaneamente da ben ventuno periti dell'Arsenale, tra cui Paolo Corso, Zuanne de Pieri e Stefano Conti, che attestarono unanimemente che non era più in grado di essere raddobbata. Ne venne quindi ordinato il disfacimento, prima tra le navi pubbliche a essere demolita²⁷⁶.

Venezia con altri due fratelli, costituendovi un'importante impresa commerciale. I.D. PSARAS, *L'isola di Andro durante la guerra di Candia (1645-1669). Testimonianze storiche di provenienza veneta* [sommario in italiano], «Andriaka Xronika», 19, Andros 1993, pp. 38, 81-82, 105.

²⁷³ ASVe, *Senato Mar*, filza 611, 18.8.1676 e all. Provveditori all'Armar 4.8.1676.

²⁷⁴ Per tenerla a galla, era necessario ricorrere continuamente alle pompe. ASVe, *PTM*, filza 1331, disp. L. Venier n. 10, 31.1.1674.

²⁷⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 599, 1.9.1674 e all.ti.; *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

²⁷⁶ Ci fu una votazione con *bossolo* che ricordava quelle che si svolgevano in Senato e nel Maggior Consiglio: il bianco (no alla demolizione) ebbe 0 voti, il rosso (sì) 21 voti. Probabilmente le pessime condizioni della *Fontana* ne esclusero la vendita. ASVe, *Senato Mar*, filza 603, 19.6.1675 e all.ti.

CAPITOLO IV

LA NASCITA DI UNA FLOTTA DA BATTAGLIA NAZIONALE (1675-1683)

A partire dal 1650, nelle principali marine europee prese il via una rivoluzione quantitativa e qualitativa che nel giro di qualche decennio portò allo sviluppo di grandi flotte da battaglia di vascelli di linea. Questo mutamento radicale, la cui fase decisiva si colloca nel periodo 1650-1680¹, si collegò all'introduzione della tattica della linea di fila. Fino alla metà del Seicento, il cannone era stato usato soprattutto per preparare l'abbordaggio delle unità nemiche², un impiego che per molti aspetti assimilava i combattimenti tra le navi da guerra a vela a quelli tra le unità a remi; entro il 1680 invece, il cannone divenne il protagonista di scontri tra navi da battaglia che si combattevano murata contro murata in linea di fila, mantenendosi a una certa distanza³. Da quel momento, la forza di una marina si misurò sul numero di navi sufficientemente forti per reggere, sotto il fuoco nemico, il proprio posto nella linea⁴.

La specializzazione che la linea richiedeva alle navi da guerra, la costante crescita numerica e dimensionale di queste ultime e il conseguente aumento di cannoni e di uomini per armarle ed equipaggiarle, costrinsero tutte le marine militari a porre le proprie strutture su basi di maggiore stabilità e organizzazione, determinando una svolta decisiva verso l'affermarsi di flotte effettivamente

¹ Cfr. GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 101, 173-206. Jeremy Black (*European Warfare, 1660-1815*, London 1994, pp. 7-8) sottolinea che proprio l'evoluzione delle flotte fornisce uno dei migliori indicatori degli importanti cambiamenti avvenuti nei decenni 1660-1720, da lui indicati come la fase di una 'seconda' rivoluzione militare dopo quella avvenuta tra Quattro e Cinquecento in seguito alla diffusione delle armi da fuoco e della *trace italienne*.

² R. HARDING, *Seapower and Naval Warfare 1650-1850*, London 1999, p. 59.

³ La 'linea di fila' era una formazione di navigazione che era stata utilizzata in passato anche dalle unità a remi e talvolta nel XVI secolo in combattimento da quelle a vela. Cfr. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, pp. 92-93. Per la nuova tattica, molto più rigida e codificata, sarebbe più corretto parlare di 'linea di fila da battaglia' o 'linea di battaglia'. N.A.M. RODGER, *The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650*, «Mariner's Mirror», 82 (1996), p. 301.

⁴ HARDING, *Seapower*, p. 59.

permanenti. Protagoniste di questo processo furono inizialmente l'Inghilterra e l'Olanda, seguite a breve dalla Francia; successivamente si aggiunsero, con mezzi e obiettivi più limitati, anche potenze intermedie, quali la Danimarca, la Svezia e il Portogallo⁵. Venezia aveva costituito, già a partire dal 1645, un'importante squadra di navi da guerra a vela, tuttavia il fatto di essersi appoggiata in massima parte su unità straniere aveva frenato nei decenni successivi lo sviluppo di una moderna flotta da battaglia nazionale e alla metà degli anni settanta la Repubblica si trovava in ritardo rispetto alla generale evoluzione europea. Per sua fortuna l'Impero Ottomano, dopo i tentativi falliti degli anni cinquanta, aveva rinunciato al possesso di un'effettiva squadra di navi da guerra a vela, ma i turchi non erano gli unici rivali in Levante, dove proprio la loro debolezza sul mare alimentava un vuoto che molti speravano di colmare. Per la Repubblica si trattava di contrastare questi tentativi, cercando allo stesso tempo di mantenere (e possibilmente incrementare) il vantaggio maturato sugli ottomani durante la guerra di Candia.

4.1 *Una nuova politica navale*

Il 1675 segna l'ultimo grande snodo della storia navale della Repubblica. In quell'anno venne deciso non solo di espandere notevolmente il numero delle navi da guerra a vela, ma anche di dar vita a una ristrutturazione dell'Arsenale che portò, nel giro di un ventennio, a rovesciare il predominio cantieristico delle unità a remi a vantaggio di quelle a vela. Fu un cambiamento ancor più radicale di quello verificatosi nella seconda metà del Quattrocento, quando il cantiere di stato aveva spostato il suo impegno maggiore dalle galee da mercato a quelle da guerra. Come allora, l'elemento portante fu soprattutto strutturale e si concretizzò nell'adeguamento dei volti coperti dell'Arsenale, in modo da garantire sia la costruzione delle navi in qualsiasi stagione e condizione di tempo, sia la creazione di una riserva di unità pronte per essere completate in caso di bisogno⁶. Abbiamo visto che una ristrutturazione dei volti era stata avviata già negli anni precedenti, ma la bocciatura della proposta del 1672 di aumentare in misura notevole il numero di scali e di relative navi sembrava aver messo un forte freno ad ogni ulteriore sviluppo. Il progetto venne invece ripreso tre anni dopo, trovando questa volta un Senato meglio disposto ad

⁵ GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 191-192.

⁶ Quando nel 1714 visitò l'Arsenale, il conte di Caylus rimase particolarmente colpito da questo aspetto. COMTE DE CAYLUS, *Voyage d'Italie. 1714-1715*, par A.A. PONS, Paris 1914, p. 110.

attuarlo. Ciò che contribuì in misura maggiore a modificare l'impostazione precedente fu la nuova strategia mediterranea adottata dalla Francia. L'incapacità di piegare l'Olanda dopo l'invasione del 1672 fu definitivamente messa a nudo dalla fallimentare cooperazione navale franco-inglese. Le ripetute vittorie olandesi sul mare nel 1673 spinsero gli inglesi a uscire dalla coalizione e a firmare, nel febbraio del 1674, il trattato di pace di Westminster⁷. Da sola, anche la potente flotta creata da Colbert non aveva la forza per mantenere la pressione sull'Olanda. L'intervento della Spagna a fianco delle Province Unite fornì ai francesi l'opportunità di spostare il peso delle operazioni navali in Mediterraneo, dove la debolezza della flotta ispanica offriva buone prospettive di successo. In seguito alla ribellione antispagnola di Messina del luglio del 1674, Luigi XIV inviò in Sicilia un'importante squadra in soccorso degli insorti. Gli Olandesi fecero altrettanto in aiuto della Spagna e le acque siciliane divennero terreno di una serie di scontri tra le squadre delle tre marine⁸.

La presenza francese in Sicilia non poteva non inquietare la Serenissima e rendere ancora più tesi i rapporti tra i due stati, già logorati dal fallito soccorso a Candia e dagli incidenti navali del 1671-72⁹. In posizione centrale per intercettare le rotte tra l'Adriatico e il bacino occidentale del Mediterraneo, Messina rappresentava anche un'ottima base di partenza per una penetrazione francese verso il Mediterraneo Orientale che Venezia guardava con particolare apprensione¹⁰. La tensione tra i due governi raggiunse il suo culmine nel 1675.

⁷ Sulla Terza guerra Anglo-Olandese, cfr. il classico A.T. MAHAN, *The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*, Annapolis 1890, recentemente tradotto dall'Ufficio Storico della Marina Militare, [Roma 1994, pp. 176-190]; PADFIELD, *Tide of Empires*, II, pp. 80-117; J.R. JONES, *The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century*, London 1996, pp. 179-216.

⁸ Sulla campagna siciliana, cfr. R.C. ANDERSON, *The Sicilian War of 1674-1678*, «Mariner's Mirror», 57 (1971), pp. 239-265; CORBETT, *England in the Mediterranean*, II, pp. 83-104.

⁹ La tensione con la Francia aveva spinto anche un oppositore delle navi pubbliche come il Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo a chiederne l'incremento numerico. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo 29.1.1672.

¹⁰ Sulla diffidenza veneziana per la politica mediterranea di Luigi XIV, cfr. G. COZZI, *Venezia nello scenario europeo (1519-1699)*, in *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, a cura di Id. - M. KNAPTON - G. SCARABELLO, Torino 1992, pp. 134-135. Anche l'Inghilterra era preoccupata dalla presenza francese in Sicilia: nel 1675 una squadra fu spedita in Mediterraneo non solo per attaccare Tripoli, ma anche per controllare le mosse dei francesi. J.B. WOLF, *The Barbary Coast. Algiers Under the Turks, 1500 to 1830*, New York-London 1979, p. 238.

In primavera un mercantile veneziano fu sequestrato nel Tirreno con l'accusa di rifornire le forze spagnole in Sicilia, sollevando molto scalpore in città¹¹; nel contempo, l'ambasciatore di Luigi XIV minacciò delle rappresaglie se la Repubblica avesse concesso il transito ai trasporti di truppe imperiali da Trieste alla Sicilia, suggerendo al suo sovrano di inviare delle fregate in Adriatico¹². In luglio, una squadra diretta da Tourville penetrò nel Canale d'Otranto, catturando, prima di ritirarsi, quattro mercantili, uno dei quali battente bandiera di San Marco¹³. La risposta veneziana non si fece attendere. Dopo che nel dicembre 1674 erano state date commissioni per valutare l'evolversi della situazione mediterranea, il 30 maggio 1675 il Senato decretò la costruzione di sette nuove navi da guerra da aggiungere alle due iniziate nel 1674¹⁴; allo stesso tempo, dispose l'innalzamento dei tetti di cinque ulteriori volti dell'Isolotto, portando il totale degli scali coperti per le navi a nove¹⁵. Entro luglio, le prime due delle sette nuove unità erano sugli scali lasciati liberi da *Madonna della Salute* e *Fontana d'Oro* (la prima completata, l'altra demolita).

Mancano indicazioni precise sulle caratteristiche che s'intendeva attribuire alle nuove navi, il cui armamento doveva oscillare tra i 40 e i 60 cannoni, ma i limiti d'accesso e di transito tra i bacini dell'Arsenale condizionavano qualsiasi progetto, vincolando la larghezza dello scafo a una trentina di piedi (poco più di dieci metri)¹⁶. La prima unità messa in cantiere, affidata a Isep-

¹¹ Luigi XIV fu accusato di voler «impedire la pubblica libertà». ASF, *Archivio Mediceo, Carteggi con Venezia*, filza 3038, disp. Residente Matteo Teglia 1.6.1675, c. 1078v e all. 1.6.1675, c. 1081v.

¹² Cfr. M. FOSCARINI, *Istoria della Repubblica Veneta*, Venezia 1722, pp. 54-56; J. GEORGELIN, *La République de Venise et la fin du dominio del Mare (1669-1718)*, «Revue d'Histoire Diplomatique», 90 (1976), p. 204.

¹³ La squadra era composta da tre «fregate» (*Sirene* e *Téméraire* da 44 cannoni, *Gracieuse* da 24) e quattro mercantili. Dopo l'operazione, Tourville (che non aveva ancora 33 anni) fu nominato *Chef d'Escadre*. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 943, disp. A. Priuli n. 22, 29.8.1675; Cozzi, *Dalla riscoperta della pace*, pp. 73-75; D. DESSERT, *Tourville*, Paris 2002, pp. 101-104; E. TAILLEMITTE, *La marine française dans l'Adriatique*, in *Méditerranée, mer ouverte*, par C. VILLAIN-GANDOSI - L. DURTESTE - S. BUSUTTLI, II, Malte 1997, pp. 581-582; ANDERSON, *The Sicilian War*, p. 246; CHALINE, *L'Adriatique*, p. 360.

¹⁴ Sullo stretto legame tra il pericolo francese e la decisione di costruire le nuove navi, cfr. ASF, *Archivio Mediceo, Carteggi con Venezia*, filza 3038, disp. M. Teglia 8.6.1675, all. 8.6.1675, c. 1089r.

¹⁵ ASVe, *Senato Rettori*, filza 86, 30.5.1675 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.1.1675.

¹⁶ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 634, 24.8.1680, all. ti Provveditori e Patroni all'Arsenale 3.8.1680 e periti Arsenale 3.8.1680.

po de Pieri e destinata a prendere il nome di *San Marco Grande*, pare fosse inizialmente prevista in 90 piedi di lunghezza di chiglia, che de Pieri portò subito a 100¹⁷. Le dimensioni della seconda nave, affidata al capo d'Opera Tomio di Giacomo¹⁸ e divenuta la *San Antonio da Padova*, avrebbero dovuto essere quelle della *Fontana d'Oro*, in modo da utilizzare la maggior quantità possibile di materiale recuperato dalla sua demolizione e quindi già stagionato¹⁹. In effetti, il nuovo piano cantieristico doveva fare i conti con una carenza di legname già pronto per l'uso, che aveva costretto a costruire con legname verde anche le galee più recenti. I tagli subito ordinati nel bosco di Montona, in Istria, in quello di Carpanedo nel padovano e in altri boschi privati del vicentino²⁰, avrebbero fornito nuovo rovere, ma non potevano compensare la mancanza di legno stagionato. Secondo una radicata convinzione, uno dei principali motivi del declino della marina militare veneziana sarebbe stato l'esaurirsi delle riserve di legno da costruzione nella Terraferma. In realtà, come evidenziano anche le considerazioni di Frederic Lane²¹, la penuria si riferiva alla sola marina mercantile, che lo stato aveva escluso dalle risorse forestali a beneficio dell'Arsenale; per quest'ultimo, la disponibilità di piante (eccezion fatta per gli stortami) rimase sempre abbondante, almeno fino ai primi decenni del Settecento²². Il vero problema era il ritardo nel trasporto

¹⁷ La *San Marco Grande* fu impostata il 20 giugno 1675. ASVe, *Senato Mar*, filza 604, 27.7.1675, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.7.1675; filza 611, 18.7.1676, all.ti. Nel 1679 il suo costo venne indicato in 27.900 ducati, cannoni esclusi, nettamente superiore ai 18.000 ducati delle navi da 80 piedi previste nel 1672 (e nonostante il calcolo fosse basato su dimensioni inferiori a quelle effettive). BMC, ms. Gradenigo 193, I, periti Arsenale 5.9.1679, cc. 192r-v; ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 18, rel. Savio agli Ordini C. Ruzzini, 12.10.1679.

¹⁸ Tomio era forse imparentato con Paolo Corso. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 614, 7.1.1677, all. supplica Zuanne de Stefano dei Grassi 23.9.1675.

¹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 604, 27.7.1675 e all.ti.

²⁰ Nella tavole riportate in appendice a SUSMEL, *I rovereti di pianura*, non è segnalato alcun bosco a Carpanedo, località a sud di Padova, mentre si trovano due boschi nei pressi di Carpané, non lontano dall'odierna linea ferroviaria Venezia-Padova.

²¹ LANE, *Storia di Venezia*, pp. 435-37, 443-444; ID., *Navires et constructeurs*, p. 216.

²² A conclusioni analoghe giunge anche APPUHN, *Inventing Nature*, p. 883. Il catasto Surian, redatto nel 1569-70, annoverava ben 765.926 alberi, dei quali più di mezzo milione adatti all'impiego in Arsenale, mentre i dati del catasto Contarini del 1740, per quanto riferiti ai soli boschi tra Piave e Livenza, indicano un aumento e non una diminuzione delle piante. SUSMEL, *I rovereti di pianura*, pp. 68-70, 77. Nel 1816, il *Navy Board* contemplò la possibilità di ricevere dal governo austriaco legname proveniente dalle foreste della Terraferma quale risarcimento di un credito concesso in precedenza dall'Inghilterra all'Austria: «it is

dei tronchi recisi, dovuto alle forti resistenze delle comunità locali, sulle quali ricadeva l'obbligo di condurli fino al corso d'acqua più vicino²³. Il mancato arrivo nei tempi programmati rendeva impossibile un'efficace stagionatura del legname, rallentando notevolmente i lavori o costringendo a ripiegare su materiale non ancora pronto all'uso²⁴.

L'insufficienza di rovere stagionato²⁵ costrinse a stabilire sin dall'inizio che la costruzione delle nuove unità sarebbe proceduta lentamente²⁶ e di conseguenza anche la ristrutturazione degli scali avanzò senza fretta. All'Isolotto, l'elevazione dei tetti dei primi due volti cominciò solo all'inizio del 1676; per fare posto alle due navi che vi dovevano essere impostate, il Senato ordinò il disfacimento di quattro vecchie galee che erano conservate sotto i volti, un simbolico cambio di consegne²⁷. Il nuovo programma navale portò poco dopo alla radiazione delle ultime due navi pubbliche catturate a suo tempo ai turchi, la veterana *Venezia Trionfante* e la *Sol d'Oro*, che, diversamente dalla *Fontana d'Oro*, vennero vendute e non demolite²⁸.

well known that the size and quality of the timber in that part of the world is the best that can be procured». *British Naval Documents*, p. 680.

²³ Il legname adatto alle costruzioni navali, allo stato grezzo particolarmente contorto, risultava molto difficile da trasportare. Nello stato veneziano l'istituto fiscale delle *condotte*, che obbligava le comunità locali a farsi carico delle spese di trasporto del legname tagliato per l'Arsenale, era uno dei maggiori oneri imposti alla Terraferma e si prestava a gravi abusi e illeciti. J.M. BALLU, *Bois de marine. Les bateaux naissent en forêt*, [Paris] 2000, p. 73; DAL MORO, *Aspetti fiscali*, p. 120-122.

²⁴ È interessante notare come anche nel caso dell'Inghilterra, gli storici abbiano confuso il problema del trasporto con quello dell'esaurimento dei boschi. Per un corretto inquadramento del problema, cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 192. I ritardi nei trasporti del legname agli arsenali erano un problema anche in Francia. PETER, *Le port de Toulon*, p. 16.

²⁵ Nel 1676 vi erano a stagionare in acqua solo 6-700 roveri, contro un consumo annuo dell'Arsenale (galee comprese) di 2.500 roveri. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 16, rel. Savio agli Ordini Giovanni Bernardo, 1676. In Terraferma (dove venne ordinato un ulteriore taglio di 5.000 piante) si trovavano 1.600 roveri già abbattuti e che rischiavano di marcire se non venivano portati al più presto a Venezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 613, 28.11.1676.

²⁶ ASVe, *Senato Rettori*, filza 86, 30.5.1675; *Senato Mar*, filza 604, 27.7.1675 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.7.1675; *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 17, rel. Savio agli Ordini Sebastiano Foscari, s.d. [1675].

²⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 608, 8.2.1676 e all.ti.; filza 609, 28.3.1676.

²⁸ La *Venezia Trionfante* era troppo grande per entrare in Arsenale. La votazione fu per entrambe le navi di 10 voti a 0 a favore della demolizione. La *Venezia Trionfante* fu venduta per 1.520 ducati, la *Sol d'Oro* per 650, senza gomene, ancore e pompe di sentina

Nel contempo si registrò un importante cambiamento nelle finalità della nuova politica navale veneziana. Le iniziali preoccupazioni anti-francesi furono ricondotte nel più tradizionale alveo anti-ottomano dalla relazione presentata nel giugno del 1676 da Giacomo Querini al ritorno dalla sua ambasciata a Istanbul²⁹. Dopo aver sottolineato l'inferiorità numerica delle galee veneziane rispetto a quelle ottomane³⁰, Querini chiese che la Serenissima battesse il chiodo sul punto debole dei turchi, la mancanza di navi da guerra a vela e di personale in grado di condurle. La guerra di Candia aveva confermato la netta superiorità delle artiglierie veneziane, capaci di una rapidità e disciplina di tiro notevolmente superiori a quelle del nemico; le navi, con i loro numerosi cannoni, avrebbero fatto da moltiplicatore a questa supremazia, riducendo nel contempo lo svantaggio della Repubblica nel potenziale umano, essenziale per le unità a remi³¹. Il numero delle navi pubbliche in servizio in tempo di pace doveva essere portato a un minimo di dodici, ripartite in tre squadre, che non solo avrebbero «imbrigliato» tutto il Levante, tenendo in soggezione i turchi e snidando i corsari barbareschi, ma avrebbero ottenuto «l'impero del mare», un *Command of the Sea* a livello regionale capace di dare «il fiato alla fama, accrescendo credito e gelosia appresso le nazioni settentrionali». Tutti i principi erano impegnati a costruire vascelli, «essendo questo il testimonio autentico e l'armamento privilegiato del secolo presente», e una potenza navale come la Repubblica non poteva essere da meno. Anche sul piano difensivo le navi avrebbero mostrato la loro utilità, perchè «le muraglie di legno in mare» avrebbero difeso le muraglie delle fortezze di terra della Serenissima³².

trattenute dallo stato. ASVe, *Senato Mar*, filza 609, 28.3.1676 all.ti; filza 611, 6.6.1676 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.6.1676; 10.6.1676 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 8.6.1676.

²⁹ Giacomo di Francesco Querini (1619-1678) era stato ambasciatore in Spagna (1652-1656 e 1659-61) e a Roma (1663-1667). Era stato inviato a Istanbul nel 1671, dove si era trattenuto fino all'autunno del 1675. Il fratello Vincenzo fu Governatore di Nave durante la guerra di Candia, partecipando nel 1648 all'attacco a Negroponte. BARBARO, VI-29, c. 345; ASVe, *PTM*, filza 1325, disp. Capitano delle Navi Bernardo Morosini n. 32, 12.2.1648.

³⁰ Querini calcolava cinquantanove galee ottomane contro ventidue veneziane, per quanto poi considerasse efficienti solo le ventisei beylere dei timar marittimi dell'impero.

³¹ Durante il viaggio di ritorno da Istanbul, Querini aveva assistito presso Navarino alla breve scaramuccia tra la *Costanza Guerriera* e quattro navi barbaresche, messe rapidamente in fuga dai cannoni dell'unità veneziana.

³² *Relazioni di Ambasciatori Veneti al Senato*, XIII, *Costantinopoli (1590-1793)*, a cura di L. FIRPO, Torino 1984, rel. Giacomo Querini, 6.6.1676, pp. 949, 953, 966-967 (907-981); ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 158, n. 163, 5.12.1675, cc. 332r-v.

L'indirizzo anti-ottomano promosso da Querini trovò conferma nel deteriorarsi delle relazioni veneto-turche dopo la morte (novembre 1676) del Gran Visir Ahmed Köprülü. Se quest'ultimo si era sempre distinto per intelligenza, cultura e apertura mentale, il successore Kara Mustafâ Pascià Merzifonlu inaugurò una politica xenofoba sorprendente per uno stato tradizionalmente tollerante come l'Impero Ottomano e i veneziani ne divennero i bersagli preferiti³³. Dopo un iniziale periodo nel quale Kara Mustafâ fu impegnato sulle frontiere settentrionali dell'Impero, la tensione tra i due stati cominciò a crescere. Nel 1680 la *Costanza Guerriera* e la *Venere Armata* corsero il serio rischio di venire affondate nel porto di Istanbul (dove avevano portato il nuovo ambasciatore veneziano) per aver dato rifugio a parecchie decine di schiavi cristiani fuggiti³⁴; l'anno successivo, una sparatoria coinvolse ad Alessandretta l'equipaggio della *Fama Volante*³⁵. Nel 1682, dopo un grave incidente di confine in Dalmazia, il Senato richiamò il Bailo Giovanbattista Donà, colpevole di aver firmato un accordo giudicato troppo morbido³⁶. Il rimpatrio di Donà e la sua mancata sostituzione³⁷ misero in evidenza come il gruppo dirigente veneziano fosse di nuovo pronto a un impegno militare in Levante, confortato dalla superiorità che la nuova flotta velica preparata negli anni precedenti sembrava garantire.

4.2 Il «deposito» delle navi e l'espansione del 1679

Il piano di costruzioni intrapreso nel 1675 proseguì con regolarità negli anni successivi, sebbene l'accumularsi dei ritardi nel trasporto dei roveri continuassero a intralciare i lavori³⁸. Non vi erano peraltro particolari urgenze

³³ R. MANTRAN, *Venezia e i turchi (1650-1797)*, in *Venezia e i turchi*, Milano 1985, pp. 261-262. Sull'evoluzione dei rapporti veneto-ottomani in questi anni, cfr. D. LEVI-WEISS, *Le relazioni fra Venezia e la Turchia dal 1670 al 1684 e la formazione della Sacra Lega*, «Archivio Veneto-Tridentino», 7 (1925), pp. 1-46.

³⁴ Sotto il precedente governo di Ahmed Köprülü si chiudeva volentieri un occhio su questi episodi. Riguardo all'affare, cfr. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 159, n. 132, 4.2.1680, cc. 453r-455r; M. FOSCARINI, *Istoria della Repubblica Veneta*, Venezia 1722, pp. 82-85. Per evitare rischi simili, il Senato ordinò che le navi pubbliche che trasportavano il Bailo si fermassero ai Dardanelli. *Ibid.*, filza 166, n. 56, 22.4.1702, c. 468r

³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. Capitano delle Navi Paolo Michiel n. 14, 29.11.1681 e all.ti.

³⁶ FOSCARINI, *Istoria*, p. 94; G. GULLINO, *Donà, Giovanbattista*, in *DBI*, XL, Roma 1991, p. 739.

³⁷ A Istanbul venne inviato un semplice Segretario, Giovanni Cappello.

³⁸ ASVe, *Senato Mar*, reg. 144, 8.6.1678, c. 95v.

che sollecitassero il completamento delle navi che venivano via via messe in cantiere. Il pericolo francese si era esaurito con l'abbandono della Sicilia nel 1678, mentre il nuovo sistema dei convogli, di cui parleremo a fine capitolo, conteneva la minaccia corsara. Nel maggio 1677 furono appaltate le decorazioni sulle prime due unità (*San Marco Grande* e *San Antonio da Padova*)³⁹, segno che i lavori dovevano essere molto avanzati, ma esse rimasero sugli scali senza essere varate. In assenza di particolari necessità, tutte le marine tendevano a lasciare le navi sull'ossatura per circa un anno, in modo da favorire una migliore stagionatura del legname. In Arsenal e tuttavia la pratica assunse una portata ben più ampia e fu concepita sin dall'inizio, come già ricordato, in funzione della creazione di una riserva di navi da varare in caso di necessità, a imitazione di quanto si faceva da almeno un paio di secoli con le galee. Le unità ordinate nel 1675 furono le capostipiti di questa prassi tipicamente veneziana, che avrebbe trovato nell'ottocento imitazione in Francia e in Inghilterra, così come svedesi, inglesi, francesi e americani avrebbero adottato la copertura degli scali di costruzione, anch'essa ispirata all'idea di una riserva⁴⁰. È curioso notare come il mantenimento delle navi sugli scali per lunghi periodi, coscientemente programmato e imitato in seguito dalle principali marine, sia stato considerato dalla storiografia come un segno di immobilismo e di decadenza dell'arsenale veneziano, incapace di portare a termine i lavori iniziati.

Nell'autunno del 1678 furono alzati all'Isolotto altri due volti, contigui ai precedenti, e nella primavera successiva venne ordinata l'elevazione del nono e ultimo volto previsto⁴¹; entro la fine del 1679, i nove volti coperti contenevano altrettante nuove unità⁴². Non risulta che altri arsenali avessero un pari numero di scali di costruzione per navi. Nel 1677 il Parlamento inglese aveva ordinato

³⁹ Gli intagliatori furono Piero Morando (*San Marco Grande*) e Domenico Lazzaroni (*San Antonio da Padova*). ASVe, *Senato Mar*, filza 616, 1.5.1677 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 2.4.1677.

⁴⁰ R. GARDINER, *Design and Construction*, in *The Line of Battle*, p. 123; GLETE, comunicazione all'autore; LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 36. I cantieri di Chatam cominciarono ad essere ricoperti intorno al 1810, mentre per Tolone ci furono dei progetti negli anni venti del 1800. J.G. COAD, *L'architettura storica della marina reale inglese dal 1690 al 1850*, in *Arsenali e città nell'Occidente Europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma 1987, p. 192 e fig. 34.

⁴¹ ASVe, *Senato Mar*, reg. 144, 22.9.1678, cc. 156r-v; reg. 145, 20.4.1679, Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.3.1679, cc. 56r-57r.

⁴² Si erano anche completati gli intagli di una terza unità, battezzata *Pace e Abbondanza*. ASVe, *Senato Mar*, reg. 144, 14.1.1679, Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.12.1678, cc. 211r-v.

trenta nuove unità, ma per realizzare il programma (che richiese quasi dieci anni) il lavoro venne suddiviso tra almeno sette cantieri, nessuno dei quali costruì più di sei navi⁴³; Tolone, il più grande arsenale francese, non sembra aver mai avuto in costruzione più di cinque vascelli contemporaneamente⁴⁴. La Serenissima, una volta intrapresa la strada verso una marina velica, stava attrezzando convenientemente il suo ancora ragguardevole cantiere pubblico, per quanto vada sottolineato come le nuove unità veneziane richiedessero certamente uno sforzo costruttivo inferiore rispetto ai grandi tre-ponti che rappresentavano un terzo del programma inglese e che pure i francesi costruivano numerosi. Sicuramente unità di dimensioni medie e medio-piccole, rimane comunque difficile determinare le esatte caratteristiche delle nuove navi veneziane. In un caso l'Arsenale cercò di rinnovare, in una forma meno radicale rispetto a quella della galeazza, il tentativo di coniugare l'economicità della vela con la flessibilità del remo. L'unità, affidata a Stefano Conti e chiamata *San Giovanni Battista*, ebbe nel ponte inferiore dei piccoli portelli dai quali impiegare venti remi (pare per lato) senza intralciare l'artiglieria⁴⁵. «Fregate» del genere erano in costruzione anche in Inghilterra⁴⁶ e Conti ribadì con la *San Giovanni* la sua predilezione per unità più piccole, veloci e maneggevoli⁴⁷. Insieme alle navi, in quegli anni venne anche costruito, questa volta in un cantiere privato di Castello, un *brulotto*, un tipo di unità molto in voga dopo il notevole successo ottenuto dai brulotti francesi contro gli ispano-olandesi a Palermo nel 1676⁴⁸.

⁴³ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, London 1984, pp. 42-52, 162.

⁴⁴ Cfr. PETER, *Le port de Toulon, passim*. L'arsenale francese occupava comunque una superficie più vasta di quello veneziano, 36 ettari contro i 32 del 1676. Cfr. ID., *Vauban et Toulon*, Paris 1994, pp. 83, 263.

⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 629, 13.7.1679. Edmund Dummer, che riferì di aver visitato l'Arsenale nel 1683-4, indica che sette delle otto navi da lui viste in costruzione avevano portelli da remo, ma afferma anche che le navi erano tutte uguali. La documentazione archivistica smentisce quest'ultima asserzione e attribuisce i remi alla sola *San Giovanni Battista*; anche il disegno delle nuove navi veneziane riportato da Dummer non trova riscontro nei dati d'archivio. DUMMER, *A voyage*, cc. 67r, 76r.

⁴⁶ Nel 1676 erano state ordinate la *Charles Galley* e la *James Galley*, strutturalmente dei due-ponti da 30-32 cannoni, che Dummer cita espressamente come termine di paragone; in un disegno, probabilmente di Van de Velde il Vecchio, la *Charles Galley* è rappresentata con venti piccoli portelli da remo per lato, lo stesso numero indicato per la *San Giovanni*. DUMMER, *Voyage*, c. 67r; R. GARDINER, *The Frigate*, in *The Line of Battle*, pp. 30-31;

⁴⁷ Gli intagli della *San Giovanni Battista* furono ordinati nel settembre del 1679. ASVe, *Senato Mar*, filza 630, 7.10.1679, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 27.9.1679.

⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 622, 22.4.1678, all. Cinque Savi alla Mercanzia 21.4.1678. Il brulotto era una nave a vela di dimensioni medio-piccole, solitamente di origine mercan-

La nascita di una riserva di navi pubbliche trasformò il tradizionale deposito per le galee in un deposito misto per unità a remi e a vela. Nel marzo 1677 il Senato decretò che il nuovo deposito dovesse conservare il materiale per il rapido allestimento di otto navi, quattro galeazze e sole venti galee (contro le cinquanta fissate in precedenza), con un assegnamento di dodici mila ducati l'anno⁴⁹. L'approntamento di questi materiali modificò (almeno per qualche tempo) anche l'organizzazione del cantiere di stato. Un'indagine effettuata dagli *Inquisitori all'Arsenale*⁵⁰ ribadì la maggiore economicità dei lavori a *partito* (appalto) rispetto a quelli a *stima* (giornata) e il Senato ordinò che tutti i lavori fossero dati in appalto⁵¹: la cucitura delle vele, fino ad allora pagata a giornata, venne subito appaltata per cinque anni a due *veleri*⁵².

Insieme ai materiali, si cercò di pensare anche agli uomini. L'aumento del numero di navi avrebbe comportato un maggior bisogno di marinai che, come detto, rappresentavano una strozzatura critica per ogni marina dell'epoca. La *Scuola dei Marinai* di San Nicolò⁵³, fondata nel 1573 e che dal 1600 avrebbe dovuto iscrivere tutta la gente di mare della città per fornire allo stato marinai in caso di bisogno, non era mai decollata. Le notevoli difficoltà frapposte alle iscrizioni l'avevano trasformata in un circolo riservato a pochi eletti, assorbiti nella cura di interessi esclusivamente personali⁵⁴. Nel 1677 il Senato deliberò di

tile, che veniva riempita di materiale incendiario per essere poi lanciata contro i vascelli nemici. A Palermo i francesi avevano usato sei brulotti contro la flotta ispano-olandese ancorata nel porto, bruciando sette navi nemiche. HARDING, *Seapower*, p. 99.

⁴⁹ Quattro mila ducati provenivano dalla cassa dell'Arsenale, otto mila da un accrescimento del dazio sul tabacco. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 18, rel. Carlo Ruzzini, 12.10.1679. Le attrezzature per una nave costavano 6.500 ducati, quelle per una galea 1.000 ducati. *Ibid.*, filza 616, 29.5.1677 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 25.5.1677.

⁵⁰ In particolari occasioni, il Senato eleggeva Tre Inquisitori all'Arsenale per controllare l'andamento del cantiere di stato e intervenire dove ritenuto necessario.

⁵¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 616, 29.5.1677 e all.ti.

⁵² Un cambio di vele per una nave pubblica, calcolato mediamente a 2.600 braccia, costava 625 lire (impiegando per 50 giornate lavorative cinque operai a 2,5 lire al giorno), mentre con l'appalto scendeva a 390 lire. ASVe, *Senato Mar*, filza 616, 15.5.1677 e all.ti. Sulle vicissitudini della produzione di vele in Arsenale, trasferita sempre più all'esterno, cfr. D. CELETTI, *Fustagni e 'Canevazze' per le vele della marina veneta tra '500 e '700*, «Atti dell'IVSLA», 160 (2002), pp. 824-825; sul delicato lavoro di cucitura delle vele, cfr. D. MEMMO, *Il velaio*, «Chioggia», 25 (2004), pp. 21-23.

⁵³ Dopo l'erezione della grande basilica di Bari nell'XI secolo, il culto di San Nicolò si era diffuso in tutto l'Adriatico. L. TOMAZ, *La galia chersana. Un'isola e la sua galea x sei secoli nell'Armata di San Marco*, Venezia 2003, p. 162, n.

⁵⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 618, 17.7.1677 e all. Provveditori all'Armar 10.7.1675. Sull'evoluzione della Scuola, originariamente una confraternita di pochi membri, alcuni

facilitare e allargare l'accesso alla Scuola. Il successo fu immediato, tanto che fu necessario limitare le iscrizioni a quelli che avevano effettivamente esperienze nautiche⁵⁵. L'espansione si rivelò tuttavia effimera e ben presto la Scuola tornò ad essere costituita da un ristretto gruppo di privilegiati, che poco avevano a che fare con il mare⁵⁶. Maggiori risultati per la formazione di nuovi marinai lo diede l'imbarco sulle navi pubbliche di un certo numero di orfani dai dodici ai sedici anni, selezionati tra quelli allevati a spese dello stato nei quattro ospedali della città e impiegati quali mozzi⁵⁷. Anticipando un fenomeno di militarizzazione di orfani, bastardi e trovatelli che troverà piena attuazione nel secolo successivo⁵⁸, Venezia attribuì alle navi pubbliche una funzione riservata altrove a ospedali, *workhouse* o *Zuchthaus*, dove s'insegnava ai piccoli vagabondi un mestiere e per combattere così, agli occhi delle autorità, l'ozio e l'empietà della vita di strada⁵⁹.

Nell'ottobre del 1679 il Savio agli Ordini (e futuro Doge) Carlo Ruzzini fece il punto sui lavori in Arsenal. Ricalcando la relazione di Giacomo Querini (scomparso l'anno prima), Ruzzini sottolineò come i turchi continuassero

dei quali patrizi, a soli scopi di devozione, cfr. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 769, 6.2.1703, all. Provveditori all'Armar 15.1.1703.

⁵⁵ L'iscrizione era stata concessa anche a bombardieri e maestranze dell'Arsenale. ASVe, *Senato Mar*, reg. 143, 22.1.1678, c. 241v.

⁵⁶ Fallì nuovamente anche l'idea di creare una Scuola Nautica, suggerita nel 1673 da Johans Clares, un fiammingo ora suddito veneto, che si era offerto di portare dalle Fiandre o dall'Olanda due maestri di navigazione. ASVe, *Senato Mar*, filza 605, 7.9.1675; filza 606, 2.11.1675 e all.ti; filza 618, 17.7.1677 e all. Provveditori all'Armar 10.7.1677.

⁵⁷ Parroci e i capi contrada erano incaricati di denunciare ogni mese i giovani indisciplinati e oziosi. TUCCI, *La marina mercantile*, p. 168. Gli ospedali in questione erano quelli degli Incurabili, dei Derelitti, dei Mendicanti e il brefotrofo di Santa Maria della Pietà. Cfr. G. SCARABELLO, *Le strutture assistenziali*, in *Storia di Venezia*, VI, *Dal Rinascimento al Barocco*, a cura di G. COZZI - P. PRODI, Roma 1994, pp. 866-867. Secondo Brian Pullan, la politica di imbarcare su unità navali (presumibilmente mercantili) giovani mendicanti risaliva alla metà del Cinquecento. Id., *La politica sociale della Repubblica di Venezia*, 1, Roma 1982 [Oxford 1971], pp. 331-332. Un'analoga proposta di impiego di vagabondi e orfani sulle navi da guerra, venne avanzata per la marina inglese nel 1703. R.D. MERRIMAN, *Queen Anne's Navy*, London 1961, p. 187.

⁵⁸ Già nel 1670 Luigi XIV vedeva nei trovatelli dei potenziali soldati. H. CUNNINGHAM, *Storia dell'infanzia, XVI-XX secolo*, Bologna 1997 [New York 1995], p. 155.

⁵⁹ Si trattava in genere di bambini o adolescenti abbandonati dai genitori non alla nascita ma più tardi, in seguito a qualche tragico evento che frantumava il nucleo familiare. D. JULIA, *1650-1800: l'infanzia tra assolutismo ed epoca dei Lumi*, in *Storia dell'infanzia*, II, *Dal Settecento ad oggi*, a cura di E. BECCHI - D. JULIA, Roma-Bari 1996, pp. 6-8.

a non avere navi da guerra a vela e perizia nel costruirle e nel navigarle. Ciò induceva a un'ulteriore espansione del programma navale,

ben vedendo che con la forza di queste [navi] s'imbriglia il Levante, si leva l'ardire all'infestazioni de corsari, si porta terrori al cuore del turco e si raccoglie dal mondo rispetto e veneratione, vedendosi per esperienza che i principi maggiori studiano specialmente di approntare vascelli, quasi che questi siano lo sforzo del maggior vigore, il testimonio più autentico della potenza e l'armamento privilegiato del secolo presente.

Ma se si volevano altre navi senza intervenire su quelle già in cantiere, era necessario innalzare la copertura di nuovi volti. Poiché l'Isolotto non ne aveva più di disponibili, il Savio propose di adattare sette volti tra quelli allineati sulla sponda opposta del bacino della Novissima Grande⁶⁰. Il suo slancio convinse il Senato che, pur con una forte opposizione, decretò l'innalzamento dei sette volti per navi, «l'armamento più valido alla preservazione dello Stato»⁶¹. Fu prevista l'elevazione di un volto all'anno fino al 1686⁶², data alla quale l'Arsenale, con sedici scalì coperti per navi, sarebbe stato senza dubbio il maggior cantiere navale del mondo per la costruzione di vascelli; venne inoltre deciso di scavare fino a 15 piedi (5,2 mt) il bacino della Novissima Grande, per facilitare il varo delle nuove unità quando si fosse deciso d'immetterle in servizio⁶³.

Forse le considerazioni di politica navale non furono le sole responsabili della nuova espansione. Nel giugno precedente, il Savio Cassier Giovanni Lando⁶⁴ aveva presentato un nuovo bilancio dello stato. Un confronto con il bilancio redatto nel 1671 è reso difficile dalla diversità dei capitoli di spesa e dalla diversa valutazione dello zecchino a Venezia e in Armata, che Lando volutamente non prendeva in considerazione⁶⁵; quello che però appare sicuro è che

⁶⁰ Ruzzini non dimenticava le galeazze, apparentemente rivitalizzate in quegli anni dall'adozione di una nuova forma di timone, ma per il Savio esse passavano in secondo piano rispetto alle navi. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 18, rel. C. Ruzzini 12.10.1679.

⁶¹ I voti contrari furono 53. ASVe, *Senato Mar*, filza 631, 20.12.1679 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 1.12.1679.

⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 631, 20.12.1679 e all.ti.

⁶³ La spesa prevista per lo scavo era di 4.500 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 633, 4.5.1680; filza 634, 11.7.1680 e all.ti.

⁶⁴ Dovrebbe trattarsi di Giovanni Marco di Antonio Lando (1648-1702), nipote di Girolamo, ambasciatore in Inghilterra nel 1619-22. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 176r; BARBARO, IV-18, c. 224.

⁶⁵ In Armata lo zecchino valeva adesso 23:15 lire, a Venezia 16 lire. Sulla cautela con cui vanno valutati i bilanci in età moderna, cfr. le considerazioni di Gaetano Sabatini in *La*

il *deficit* di otto anni prima si era trasformato in un *surplus*, grazie soprattutto alla diminuzione degli interessi sul debito pubblico⁶⁶. La riduzione di spesa aveva interessato anche la flotta, ma non l'Arsenale, il cui costo era salito da 210.000 a 240.000 ducati. Si trattava della voce che più preoccupava Lando, non tanto per l'incremento in sé, quanto per il fatto che ai suoi occhi gli esborsi non trovavano un riscontro nei lavori eseguiti⁶⁷. Il Savio capiva e condivideva la necessità di sostenere attraverso l'Arsenale un'importante fetta della popolazione veneziana, aspetto fondamentale dell'esistenza del cantiere di stato⁶⁸, ma riteneva che ciò dovesse avere un limite. Anche Ruzzini aveva notato una certa fiacchezza nelle opere, sicché non si può escludere che la decisione di aumentare l'impegno costruttivo possa anche essere stata una risposta al desiderio di vedere impiegate con maggior profitto le importanti risorse che la politica sociale della Repubblica faceva devolvere al cantiere di stato.

La nuova espansione andava peraltro incontro anche ai desideri della flotta i cui capi, in passato spesso scettici sull'utilità delle navi, ora vedevano con favore un loro incremento. Il Provveditore Generale da Mar Andrea Corner, che pure aveva fatto tutta la carriera sull'Armata sottile, sostenne con forza nella propria relazione di fine carica un aumento del numero delle navi pubbliche. L'Armata era «fuori di simetria», con poche navi e troppe galee, mentre non vi era «uso più proprio agl'interessi di Vostre Eccellenze che quello delle navi, che da per tutto et in ogni stagione sostentano validamente il servizio». Come già Querini, Corner chiedeva un minimo di dodici navi pubbliche in servizio, cui dovevano aggiungersi quattro galeazze e sole dodici galee⁶⁹. Sempre in una logica di spostamento del baricentro della flotta dalle unità a remi a quelle a vela, il Provveditore Generale domandava anche (riprendendo l'idea avanzata

spesa militare nel contesto della finanza pubblica napoletana del XVII secolo, in *Mediterraneo in armi*, II, pp. 597-598.

⁶⁶ Si era registrato un leggero aumento delle entrate (4.217.000 ducati) e una consistente riduzione delle spese (3.962.000 ducati). Sebbene il debito pubblico fosse salito a 45,5 milioni di ducati, dieci milioni in più rispetto al 1671, gli interessi corrisposti su di esso erano scesi da 2,25 a meno di 1,5 milioni di ducati, a testimonianza della parziale riuscita del piano di riequilibrio finanziario seguito alla guerra di Candia.

⁶⁷ ASVe, *Senato Rettori*, filza 94, 10.6.1679, all. Savio Cassier G. Lando, 8.6.1679.

⁶⁸ Cfr. DAVIS, *Costruttori di navi*, pp. 139-158.

⁶⁹ Otto navi sarebbero state destinate alla scorta dei convogli, appena istituiti, le altre quattro avrebbero protetto il traffico tra Corfù e l'Istria. Le galeazze, aumentate da due a quattro con gli equipaggi delle galee disarmate, ma ritirate dalla lotta anticorsara per la quale erano ormai troppo deboli rispetto alle forti squadre barbaresche, sarebbero rimaste a Corfù come riserva strategica. Alle dodici galee sarebbe rimasto il compito di occuparsi delle galeotte corsare, incrociando nella bella stagione tra Zante e Saseno.

nel 1670 da Francesco Morosini) che ogni nave fosse diretta da un patrizio, «al quale sia assegnato un moderato salario, potendo allettarsi quelli di più comode fortune con onori e ricompense»⁷⁰. Su questo punto centrale non c'era però modo di convincere il Senato, nonostante ci siano indizi che le navi pubbliche riscuotessero l'interesse di una parte sempre più ampia del patriziato, che vi inviava i suoi rampolli a fare esperienza⁷¹. Una proposta nel senso indicato da Corner, già respinta qualche anno prima, venne bocciata alcuni mesi dopo la lettura della relazione e di nuovo nel 1683⁷². Stessa sorte incontrò nel 1681 una *parte* ancora più radicale, che prevedeva di concedere alla nobiltà di Terraferma di poter imbarcare i suoi membri sulle navi pubbliche (oltre che sulle galee) per apprendervi la professione marittima⁷³. La carriera sulla flotta doveva restare una prerogativa del patriziato della Serenissima, ma per le navi, dove la presenza dei nobili veneziani non era organica, ciò significava rimanere, a dispetto dell'aumentata importanza, in un'ambigua terra di nessuno.

4.3 *Nemici per le navi pubbliche*

Il rifiuto del patriziato di assumersi responsabilità dirette nella gestione delle navi pubbliche mostrò di essere una spia delle tensioni che la modificazione della struttura della marina veneziana stava suscitando nella sua classe dirigente. In un primo momento, l'espansione ottenuta da Ruzzini si avviò senza difficoltà. L'elevazione del primo dei sette nuovi volti venne iniziata rapidamente, mentre una certa abbondanza di legname (per quanto le difficoltà di trasporto dalla Terraferma restassero irrisolte) lasciava presagire la veloce impostazione della relativa nave e di quelle successive⁷⁴. Anche i lavori sulle

⁷⁰ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. A. Corner, 14.3.1680, cc. 5r e sgg.

⁷¹ Nel 1679 Teodoro di Paolo Correr, «spinto dalla curiosità», s'imbarcò sulla *Giove Fulminante*, mentre Angelo Michiel, primogenito del fratello del Capitano delle Navi Marino, seguì lo zio. L'anno dopo Nicolò di Alessandro Marcello si imbarcò con il Capitano delle Navi Paolo Michiel, seguito nel 1682 da Francesco di Teodoro Trevisan. Nel 1683 si imbarcarono sulla *Giove Fulminante* Antonio Nani e Tranquillo Bollani «per erudirsi con le notizie dei luoghi remoti». ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel 23.4.1679; filza 1333, disp. P. Michiel n. 1, 1.9.1680; n. 20, 16.8.1682; disp. Capitano delle Navi Daniele Dolfin, n. 1, 17.5.1683.

⁷² ASVe, *Senato Rettori*, filza 91, 1.9.1677; *Senato Mar*, filza 634, 23.8.1680; filza 103, 18.11.1683.

⁷³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 98, 24.7.1681.

⁷⁴ La concentrazione dei tagli in un numero limitato di boschi impediva alle comunità delle zone prescelte di ottemperare agli obblighi della condotta, ma una *parte* che pron-

unità ordinate nel 1675 proseguirono con regolarità, tanto che per l'estate del 1680 tre erano quasi complete e altre tre dovevano essere soltanto calafatate (in luglio furono appaltati gli intagli per una di queste ultime, battezzata *Ercole Vittorioso*)⁷⁵. Quando però si volle intervenire con maggiore incisività sulla struttura dell'Arsenale per migliorare le caratteristiche delle ulteriori navi da impostare, l'opposizione crebbe. La scarsa ampiezza del principale canale di collegamento tra i bacini dell'Arsenale Nuovo e di quello Vecchio aveva limitato come detto a una trentina di piedi la larghezza delle unità del 1675, mentre si voleva che le sette ordinate nel 1679 potessero raggiungere almeno i 32-33 piedi (11,1-11,5 mt). L'allargamento del canale fu tuttavia giudicato un costo eccessivo e al suo posto venne approvato, nell'agosto del 1680, un meno agevole passaggio attraverso un volto d'acqua (un capannone coperto sull'acqua, solitamente usato per gli allestimenti) adiacente al volto dove era conservato il *Bucintoro*⁷⁶. Lo stesso mese, la politica di espansione della componente velica della flotta subì un deciso attacco da parte di un vecchio nemico delle navi pubbliche, Andrea Valier, che in qualità di Savio del Consiglio chiese di sospendere l'elevazione dei sette nuovi volti e l'impostazione delle relative unità, accontentandosi di quelle già in cantiere; pur respinta, la sua proposta raccolse 63 voti favorevoli⁷⁷.

L'opposizione alle navi trovò un involontario sostegno nella relazione

poneva di diversificare i boschi dove effettuare i tagli venne respinta, forse per il timore che la dispersione riducesse i controlli. ASVe, *Senato Rettori*, filza 97, 16.11.1680. Allo scopo di risparmiare rovere, Ruzzini aveva suggerito l'impiego di abete per le parti non direttamente esposte all'acqua; venne invece preferito il larice (proveniente dal Cadore), che rendeva più agile la nave ma che offriva una protezione inferiore, in quanto si frantumava in una quantità di pericolose schegge quando colpito dai proiettili di artiglieria. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 634, 31.8.1680; J. BOUDRIOT, *Le vaisseau de 74 canons*, IV, Grenoble 1977, p. 118.

⁷⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 634, 20.7.1680. I lavori di intaglio vennero appaltati a intagliatori esterni fino al 1768, quando in Arsenale fu realizzato un laboratorio d'intaglio che portò ad una progressiva standardizzazione e semplificazione delle decorazioni. *Navi del Settecento nei disegni della Biblioteca Universitaria di Padova*, Padova 2007, scheda 16, a cura di A. SECCO.

⁷⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 634, 24.8.1680, all.ti Provveditori e Patroni all'Arsenale 3.8.1680 e periti Arsenale 3.8.1680. Il relativo contratto fu sottoscritto nel marzo 1681. *Ibid.*, filza 648, 9.10.1683, all. nota partiti Patrone all'Arsenale Angelo Miani.

⁷⁷ Oltre alla personale avversione per le navi pubbliche, Valier era forse preoccupato per i costi dei lavori di restauro di alcune fortezze della Terraferma (Peschiera, Legnago, Orzinuovi e Crema), da lui ispezionate l'anno precedente: frontiere terrestri e marittime erano alternative non facilmente conciliabili sotto il profilo finanziario. ASVe, *Senato Mar*, filza 634, 24.8.1680. FOSCARINI, *Istoria*, p. 86.

presentata a fine anno dal loro Capitano, Marino Michiel, al suo rientro a Venezia⁷⁸. Michiel pose in evidenza numerosi difetti, sia sotto l'aspetto del materiale, sia sotto quello del personale. Particolarmente severo risultò il giudizio sulle forniture dell'Arsenale: alberature troppo sottili e mal assicurate dal sartiame; manovre anch'esse troppo fragili, spesso sottodimensionate rispetto alle navi che le impiegavano; vele ricavate da materiale imperfetto e tessute e tagliate male. Le vele per le prime navi pubbliche erano state fabbricate con tela di canapa di origine ponentina, ma successivamente si era introdotta anche a Venezia la produzione di «canevazze all'uso di Olona»⁷⁹, con uno scadimento qualitativo dovuto probabilmente alla mancanza di esperienza⁸⁰. Anche le gomene erano deboli, oltre che scarse, pur non essendovi navi che ne avessero più bisogno di quelle veneziane, costrette ad ancorarsi continuamente in rade aperte e malsicure, dove le gomene si rovinavano con facilità (i fondali della costa siriana, frequentati dai nuovi convogli, erano particolarmente «segatori»). I difetti delle gomene si erano aggravati dopo l'introduzione in Arsenale di una stufa per la loro incatramatura. La stufa era stata costruita durante la guerra di Candia per avere la possibilità di incatramare tutto l'anno, mentre in precedenza si poteva farlo solo col calore dell'estate, ma anche in questo caso la scarsa esperienza e la fretta avevano portato a risultati mediocri⁸¹. Oltre a ciò,

⁷⁸ Cfr. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680; *Senato Mar*, filza 632, 5.1.1680. Marino di Angelo Michiel (1642-1695) era fratello di Francesco, che era stato ambasciatore in Francia nel 1671-74 ed era entrato in rapporti molto stretti con Luigi XIV, dal quale fu fatto cavaliere. Il padre aveva pronunciato nel 1646 una famosa orazione contro le aggregazioni per denaro al patriziato veneziano. Un omonimo zio di Marino si era distinto alla guida della *Fontana d'Oro* nell'attacco a Volo del 1666. BARBARO, V-22, c. 131; J.C. DAVIS, *The Decline of the Venetian Nobility as a Ruling Class*, Baltimore 1962, p. 108; ASVe, *PTM*, filza 1329, disp. Capitano delle Navi Girolamo Grimani n. 8, 30.9.1666.

⁷⁹ La tela all'uso di Olona – da Olonne, località bretone centro di questo tipo di produzione – era realizzata con una grossa stoffa di canapa o talvolta con un misto di canapa e lino o cotone; si trattava di un tessuto più difficile da ottenere nell'opportuno rapporto leggerezza-resistenza rispetto al pesante fustagno impiegato dalle galee. CELETTI, *Fustagni e 'Canevazze'*, pp. 796, n., 828, n.

⁸⁰ La cattiva qualità dei tessuti delle vele fabbricati in patria era un problema anche per la marina inglese. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 190.

⁸¹ I filacci che componevano i cavi erano indeboliti dalle bruciature. Nel 1677 Michiel era stato incaricato di verificare le cause delle ripetute rotture di cavi e armizi e aveva potuto constatare che solo quelli incatramati nella stufa presentavano problemi. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 9, 27.11.1677. Per l'introduzione della stufa, cfr. *ibid.*, *Senato Mar*, filza 531, 28.9.1663 e all.ti.; filza 533, 26.2.1664 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.12.1663.

né gomene né ancore venivano differenziate in base alle dimensioni delle navi, un problema che l'Arsenale, abituato alla standardizzazione delle galee, tendeva a sottovalutare. I limiti del materiale erano messi a nudo dalla necessità di una navigazione continua, che rendeva la manutenzione oltremodo difficile. La *Venere Armata* non andava alla concia da più di quattro anni, *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* da quasi tre anni e mezzo, nonostante un recente decreto stabilisse una concia almeno ogni tre anni e due *nombolizzazioni* l'anno⁸². Michiel sottolineava come tutte le altre marine controllassero le proprie unità fino alla chiglia almeno una volta l'anno, anche se va ricordato che le navi da guerra straniere navigavano solitamente durante la sola stagione favorevole e in inverno rientravano alle proprie basi, mentre le navi della Serenissima tornavano a Venezia solo dopo lunghi intervalli⁸³.

I difetti riscontrati nei materiali si estendevano al personale. I capitani inglesi e francesi erano uomini «cospicui», saliti per tutti i gradi della carriera fino ad acquisire una preparazione completa⁸⁴ e i giovani nobili che si istruivano a bordo obbedivano loro senza discutere e facevano le guardie come semplici marinai. Anche gli altri ufficiali erano qualificati e l'equipaggio era composto in gran parte da marinai, senza la forte integrazione di soldati tipica delle unità della Serenissima e senza conflitti di competenze tra capitani e comandanti delle truppe imbarcate. I capitani veneziani, per quanto fedeli alla Repubblica e sufficientemente esperti nella navigazione, erano invece di bassi natali e di modeste fortune, il che rendeva ancora più ribelli gli già irrequieti rampolli del patriziato veneziano che si esercitavano a bordo. Gli altri ufficiali erano spesso mediocri, perché per risparmiare sulla gestione dell'equipaggio, i capitani ingaggiavano a basso costo uomini di scarsa qualità: lo stesso Michiel aveva dovuto affidarsi a un *Ammiraglio* di origine provenzale che in molte occasioni aveva salvato la squadra contrapponendosi ai piloti scelti dai capitani⁸⁵.

⁸² La nombolizzazione, o mezza carena, consisteva nell'inclinare la nave in modo da far sporgere la parte superiore della carena, che veniva poi trattata col fuoco per eliminare i parassiti che la incrostavano. *Navi del Settecento*, scheda 18, a cura di A. SECCO.

⁸³ Le navi francesi venivano carenate ogni volta che erano riarmate, il che accadeva di solito annualmente, ma altrimenti l'intervallo previsto era di tre anni. PETER, *Le port de Toulon*, p. 41.

⁸⁴ Michiel sembra ignorare la contrapposizione che dopo la restaurazione degli Stuart nel 1660 divise gli ufficiali inglesi in *gentlemen* e *tarpaulins*: i secondi accusavano i primi di favori negli avanzamenti di carriera a dispetto della loro incompetenza. Cfr. J.D. DAVIES, *Gentlemen and Tarpaulins: the Officer and Men of the Restoration Navy*, Oxford 1991.

⁸⁵ Dopo aver cercato inutilmente per due mesi a Venezia un soggetto valido, Michiel aveva trovato in Levante il provenzale citato, ma aveva dovuto concedergli ben 30 ducati al

L'attacco di Valier e la poco incoraggiante relazione di Michiel devono aver alimentato le perplessità sull'opportunità di proseguire nell'incremento delle navi messe in cantiere. I lavori di ristrutturazione degli scali rallentarono e solo nel giugno 1681 venne completato il volto iniziato l'anno precedente nella Novissima Grande e vi venne impostata una nuova nave, la nona della serie. Poi i dubbi sembrarono superati e, mentre si alzava un secondo volto, per non perdere tempo una decima nave veniva messa in cantiere nello scalo dov'era stata tenuta in riserva l'ultima delle tre navi ordinate nel 1674, entrata nel frattempo in servizio col nome di *Venezia Trionfante* (II); a fine anno, il nuovo volto fu completato e si iniziò a raccogliere il materiale per impostarvi un'undicesima unità⁸⁶. Nella primavera del 1682 venne ordinato di alzare contemporaneamente due volti, portando il totale degli scali coperti per navi a tredici⁸⁷. Proseguì anche il lavoro sulle otto unità già impostate nei volti dell'Isolotto e che dovevano andare a costituire la riserva prevista nel 1677⁸⁸; nell'ottobre del 1681 si ordinarono le attrezzature per le prime cinque⁸⁹, per quanto si trovassero materiali per la velatura di sole tre navi⁹⁰. Poi si registrò un nuovo rallentamento. Le unità pronte al varo rimasero cinque, lo scavo dei fondali della Novissima Grande approvato nel 1679 non venne iniziato, le critiche alla stufa fecero tornare al vecchio e lento sistema dell'incatramatura al sole, rallentando la realizzazione del materiale per il deposito delle navi⁹¹. Anche il

mezzo di paga, oltre al vitto. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 8, 27.11.1677.

⁸⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 638, 3.7.1681, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.6.1681; filza 640, 13.12.1681 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 10.12.1681.

⁸⁷ Il contratto, per 476 ducati totali, fu approvato in agosto. ASVe, *Senato Mar*, filza 642, 2.5.1682; filza 643, 1.8.1682, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.7.1682; filza 826, 13.1.1714, all. scr. 29.12.1713.

⁸⁸ Tre navi erano pressoché finite, mentre ad altre cinque mancavano ancora solo due mesi di lavoro. ASVe, *Senato Mar*, filza 639, 25.9.1681, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.9.1681.

⁸⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 639, 25.10.1681 e all.ti.

⁹⁰ Un partito decennale stipulato con Johans Clares (lo stesso che alcuni anni prima aveva proposto l'istituzione di una Scuola Nautica) doveva ancora iniziare. Il partito prevedeva 400 pezze annue di «canevazze uso di Fiandra», a 14 ducati la pezza di 49 braccia (circa 25 m²); ogni nave aveva bisogno di due *giochi* (cambi) di vele, da 50 pezze l'uno, sicché Clares doveva fornire ogni anno materiale per le vele di quattro navi. Un secondo partito quinquennale fu stipulato l'anno dopo con un certo Pietro Macedonia. ASVe, *Senato Mar*, filza 642, 20.5.1681, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.12.1681; filza 643, 26.8.1682, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 24.7.1682.

⁹¹ Le gomene potevano essere incatramate solo con il calore solare dei mesi tra giugno e agosto. ASVe, *Senato Mar*, filza 644, 29.10.1682 e all.ti; filza 645, 20.1.1683, all. Provve-

trasporto del legname continuò ad andare a rilento: agli inizi del 1683 erano arrivati in Arsenale solo 10 mila degli oltre 17 mila roveri tagliati in Terraferma dal 1676. Il problema del trasporto era particolarmente forte nei territori del Trevigiano, i più vicini e comodi, dove le comunità locali ritenevano l'onere assolutamente intollerabile⁹².

Tutte queste difficoltà alimentavano la resistenza di chi continuava a opporsi all'incremento delle unità a vela. Per alzare le coperture del terzo e quarto volto della Novissima Grande si dovevano rimuovere quattro scafi di galea là conservati. I sostenitori delle unità a remi cercarono di salvarli, suscitando forti contrasti tra i Savi. Alla fine, grazie alla mediazione di varie magistrature, le galee vennero sacrificate, ma si parlava ora di una riserva di sole cinque navi, contro sei galeazze e (nuovamente) cinquanta galee⁹³. Poco dopo, il Senato respinse la proposta del Savio agli Ordini Vittore Grimani per l'elevazione di un ulteriore lotto di sette volti in un'area diversa dalla Novissima Grande⁹⁴. Anche l'idea di effettuare una crociera in Egeo con l'Armata sottile, scomparsa da quelle acque dopo la fine della guerra di Candia, per quanto motivata con la conservazione tra le popolazioni della «memoria» di Venezia, sembra essere stata un tentativo di rilanciare il ruolo delle unità a remi⁹⁵. Solo l'approssimarsi di una nuova guerra con l'Impero Ottomano determinò una nuova scossa in favore delle navi. Nel luglio 1683 furono impostate altre due unità, a dimostrazione che il terzo e quarto volto

ditori e Patroni all'Arsenale 2.1.1683. In questo periodo l'Arsenale cominciò a indicare lo stato di avanzamento dei lavori delle navi in costruzione. Le nove navi in cantiere all'Isoletto erano, nell'ordine: una completata per 1/6 di marangone, cinque pronte al varo, una a 3/4 e due a metà di marangone; le due navi in Novissima Grande erano una quasi a metà dell'opera e una a 1/4 di marangone. *Ibid.*, all. n. 6, 28.12.1682.

⁹² I tagli erano stati così suddivisi: 3.919 in Friuli, 3.937 tra Piave e Livenza, 5.116 nel Montello, 669 nel trevigiano, 1.758 nel vicentino e 1.888 nel padovano. Delle 5.116 piante tagliate sul Montello (tra le quali anche preziosi stortami e braccioli, rispettivamente 938 e 879) ne erano arrivate solo 880. ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 23.1.1683, all. n. 3.

⁹³ ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 20.1.1683; 23.1.1683.

⁹⁴ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 19, rel. Savio agli Ordini Vittore Grimani, 13.4.1683. Non è chiaro se Grimani proponesse l'elevazione di sette nuovi volti *tout court*, portando il totale a ventitre, o se pensasse di sostituire una parte dei volti che si stavano elevando nella Nuovissima Grande, da lui giudicata un'area troppo ristretta. Il Grimani in questione dovrebbe essere Vittore Giuseppe di Giovanni (1657-?), padre e zii del quale furono ripetutamente banditi per atti di violenza. *Ibid.*, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 169v; BARBARO, IV-17, c.151.

⁹⁵ Sebbene bocciata, la proposta raccolse 78 voti favorevoli. ASVe, *Senato Rettori*, filza 102, 4.3.1683.

della Novissima Grande erano stati completati⁹⁶. Alla vigilia del conflitto, l'Arsenale aveva in cantiere tredici navi su altrettanti scali coperti.

L'unica unità ad entrare in servizio in questi anni fu la citata *Venezia Trionfante*. Le resistenze dell'Arsenale al suo completamento mostrarono come la riserva delle navi sarebbe stata un'iniziativa assai più complessa da gestire rispetto alla tradizionale riserva di galee. Quando il Provveditore Generale da Mar (ed ex-Capitano delle Navi) Girolamo Grimani chiese di allestire due nuove navi da inviare in Levante al posto di *Fama Volante* e *Drago Volante*, destinate a Venezia per la concia, i Provveditori e Patroni all'Arsenale si opposero, temendo di varare inutilmente delle unità che avrebbero poi rischiato di rimanere immobilizzate nelle pericolose acque stagnanti dell'Arsenale se *Fama* e *Drago* avessero terminato rapidamente i raddobbi⁹⁷; le navi erano molto più preziose delle galee e i timori (e forse anche le gelosie) del cantiere di stato rendevano molto meno semplice applicare ad esse il sistema di cambi a rotazione che funzionava da secoli con le unità a remi. Solo l'arrivo della *Costanza Guerriera*, destinata anch'essa alla concia, costrinse l'Arsenale a cedere e ad acconsentire al varo e all'allestimento di almeno un'unità⁹⁸. La *Venezia Trionfante*, opera di Paolo Corso, uscì dall'Arsenale nel febbraio del 1681⁹⁹. Piuttosto piccola (85 piedi di lunghezza in chiglia per 28 di larghezza) e con un dislocamento calcolabile sulle 600-650 tonnellate¹⁰⁰, aveva un armamento inizialmente previsto in 44 cannoni, portati poi a 48¹⁰¹. L'aver lasciato la nave a lungo sullo scalo

⁹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 648, 9.10.1683, all. numero e stato navi 23.8.1683. Va segnalato che nel 1714 i volti per navi risultavano solo dieci, con un undicesimo destinato forse alla demolizione di galeazze e galee; anche i due volti mancanti potrebbero essere stati destinati nel tempo a usi diversi.

⁹⁷ Era sempre difficile stabilire con precisione la durata delle concie delle navi. ASVe, *Senato Mar*, filza 633, 28.5.1680 e all.ti.

⁹⁸ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 635, 26.10.1680, che richiama un precedente decreto del 17 ottobre.

⁹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 637, 7.3.1681, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 26.2.1681.

¹⁰⁰ Con un pescaggio di 12,5-13,5 piedi e un coefficiente di 0,47, considerata la maggior inclinazione di Palo Corso per linee più avviate. ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenale, 31.8.1684.

¹⁰¹ Erano previsti 22 pezzi da 20 (2 colubrine e 10 cannoni di bronzo, 10 cannoni di ferro), 20 da 14 (2 colubrine e 9 cannoni di bronzo, 9 cannoni di ferro) e 6 aspidi da 12: totale 792 libbre (525 lbs), volume di fuoco rispettabile per un'unità relativamente piccola, che imbarcava anche 12 periere da 6. Ricordiamo però che in questi anni le difficoltà di approvvigionamento delle artiglierie, soprattutto dei cannoni di ferro, rendono l'armamento indicato ipotetico. ASVe, *Senato Mar*, filza 609, 24.4.1676, all. Provveditori alle Artiglierie 18.4.1676; filza 637, 15.3.1681 e all.ti.

senza fasciame comportò il deterioramento degli elementi strutturali della prua, rimasta esposta alle piogge entrate presumibilmente attraverso l'apertura anteriore del volto, rendendo necessario ricostruire la parte anteriore a Corfù dopo solo un anno e mezzo di servizio¹⁰². L'unità fu affidata al capitano Giovanni Bronza, tornato a Venezia al comando della *Costanza Guerriera*. Nonostante la *Venezia* fosse molto più piccola della *Costanza*, Bronza ottenne il medesimo equipaggio di 100 uomini, una dimostrazione sia delle concessioni che lo stato era costretto a fare con il sistema dei noleggi ai capitani, sia dei forti legami che si instauravano tra questi ultimi e gli uomini che avevano servito ai loro ordini¹⁰³.

4.4 *Il problema delle artiglierie*

Un altro settore sul quale la decisione di espandere le navi da guerra a vela ebbe un profondo impatto fu quello delle artiglierie. Fino a quando il numero di unità a vela era rimasto limitato, le fonderie dell'Arsenale erano state in grado di supplire sia alle necessità delle navi sia a quelle – largamente inferiori – di galee e galeazze¹⁰⁴. Ma la sola creazione del deposito delle otto navi aveva portato a un bisogno suppletivo di quasi quattrocento cannoni, di cui meno di cento erano disponibili (mancavano soprattutto pezzi da 20 e da 14, i generi più importanti)¹⁰⁵. Quando nel 1680 si armarono contemporaneamente *Costanza Guerriera*, *Fama Volante* e *Venezia Trionfante*, fu necessario prevedere l'impiego di cannoni da 12 al posto di quelli da 14¹⁰⁶, contravvenendo ai buoni propositi di standardizzazione; nel 1683, i cannoni da 20 erano sufficienti per una sola delle navi in cantiere, mentre le altre dieci avrebbero potuto averne al massimo da 14¹⁰⁷. Ad aggravare la situazione c'era il fatto che

¹⁰² ASVe, *PTM*, filza 946, disp. Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner n. 19, 5.12.1682; n. 23, 11.2.1683.

¹⁰³ ASVe, *Senato Mar*, filza 636, 22.2.1681; filza 637, 27.3.1681, all. Provveditori all'Armar 22.3.1681.

¹⁰⁴ Una galea aveva solo quattro cannoni, una galeazza non più di venti. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 19, rel. V. Grimani, 13.4.1683, all. nota artiglieria.

¹⁰⁵ Il calcolo era basato su unità da 48-50 cannoni, per un totale di 390 cannoni, solo 96 dei quali disponibili. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 18, rel. C. Ruzzini, 12.10.1679.

¹⁰⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 637, 15.3.1681 e all.ti.

¹⁰⁷ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 19, rel. V. Grimani, 13.4.1683.

l'Arsenale, per motivi logistici e di sicurezza¹⁰⁸, fondeva solo pezzi in bronzo, il cui costo rendeva proibitivo equipaggiare le navi esclusivamente con quel tipo di artiglieria. Inoltre l'approvvigionamento del rame per la lega di bronzo era disagiata¹⁰⁹, in quanto le miniere di Agordo ne fornivano una quantità limitata e ci si doveva rivolgere all'estero, in particolare alle lontane miniere ungheresi¹¹⁰. La rifusione di pezzi vecchi o inutilizzabili offriva solo un palliativo momentaneo¹¹¹, quando il progressivo incremento delle navi avrebbe accresciuto sempre più il problema.

Non rimaneva che integrare i cannoni di bronzo con quelli di ferro e, data la mancanza di una produzione in Arsenale, rivolgersi ad altre fonti. Se per i limitati armamenti delle prime navi pubbliche ci si era potuti affidare agli acquisti da privati a Venezia, il mercato cittadino era incapace di supplire ad una domanda notevolmente ampliata, soprattutto nel caso dei calibri più grandi. Inizialmente si tentò di procurarsi cannoni di ferro attraverso i legami commerciali che univano Venezia all'Olanda (dove veniva indirizzata gran parte della notevole produzione svedese)¹¹², con la mediazione di mercanti che operavano su entrambe le piazze. Nel 1680 Giovanni Maria Mazzoleni vendette alla Serenissima centoventicinque cannoni di ferro svedesi acquistati ad Amsterdam¹¹³, seguiti due anni dopo da altri trentasei pezzi¹¹⁴. Anche gli Acquisti,

¹⁰⁸ Alle difficoltà di trasporto del minerale si sommava la pericolosità del processo produttivo in un'area densamente abitata come quella adiacente all'Arsenale.

¹⁰⁹ I cannoni di bronzo venivano fusi con una lega di rame e stagno, in un rapporto che a Venezia era di 8 libbre di stagno ogni 100 libbre di rame; alla lega, perlomeno nella prima metà del Seicento, si aggiungevano anche 10 libbre di ottone. ASVe, *Collegio Relazioni*, n. 3, rel. Savio agli Ordini Matteo Zorzi, 25.6.1624, c. 4r; *Senato Mar*, filza 725, 15.2.1696, all. 13.2.1696, nota per gettare l'artiglieria di bronzo. Sulle fusioni dei cannoni di bronzo veneziani, cfr. MORIN, *Artiglierie navali in ambito veneziano*.

¹¹⁰ Nel 1681 la neve sui passi alpini bloccò l'arrivo di 10 miliardi di rame ungherese necessario per la fusione di 14 cannoni da 14. ASVe, *Senato Mar*, filza 640, 27.12.1681 e all.ti.

¹¹¹ Nel 1677 venne fatta un'indagine di tutti i pezzi inutili che potevano essere rifusi, ma si trovarono solo 78 miliardi di metallo riutilizzabile. ASVe, *Senato Mar*, filza 618, 7.8.1677 e all. Provveditori alle Artiglierie 23.7.1677; filza 619, 4.9.1677 e all.ti.

¹¹² Sull'acquisto ad Amsterdam di numerosi cannoni di ferro svedesi per uso navale da parte della Danimarca nel Seicento e nel Settecento, cfr. O.L. FRANTZEN, *Finbankers*, «Journal of the Ordnance Society», 13 (2001), pp. 5-24.

¹¹³ Il loro costo, 70 ducati al miliardo, risultò doppio rispetto al passato, non è chiaro se per la dichiarata miglior qualità dei pezzi e le spese di trasporto, o se per il fatto che i cannoni acquistati in precedenza fossero stati di seconda mano. ASVe, *Senato Mar*, filza 632, 10.2.1680 e all.ti.

¹¹⁴ Erano dodici cannoni da 20 e 24 da 14, per un peso totale 110 miliardi. ASVe,

una famiglia di Gardone Val Trompia che controllava molto del commercio di armi e polvere da sparo dell'Italia settentrionale¹¹⁵, cercò di entrare nell'affare¹¹⁶. Questi afflussi non erano però quelli sperati dalle autorità veneziane, anche perché i mercanti – creditori di somme ingenti per la vendita di polvere da sparo allo stato – non si mostrarono disponibili ad impegnarsi senza veder liquidate le proprie pendenze¹¹⁷. Ancor più deludente fu il tentativo d'impianare nello stato una produzione di cannoni di ferro. Alcuni esperimenti nel vicentino, presso Caltrano, fallirono ben presto¹¹⁸, seguiti da un certo numero di iniziative che non incontrarono sorte migliore¹¹⁹. Molti avevano intuito che la fornitura di artiglierie in ferro per la nuova flotta velica che la Repubblica stava allestendo poteva rappresentare un ottimo affare, ma le difficoltà tecniche rendevano ardua l'iniziativa. La fusione del ferro, metallo che richiedeva temperature più elevate rispetto a quelle del bronzo e per il quale era necessario un controllo del processo produttivo molto più attento, era una delle tecnologie d'avanguardia dell'epoca e non lasciava spazio all'improvvisazione.

I tentativi effettuati in Terraferma videro coinvolto il già citato Sigismondo (5°) Alberghetti¹²⁰, appartenente ad una dinastia di pubblici fonditori che

Senato Mar, filza 640, 3.1.1682 e all.ti. Sette vennero rifiutati dopo le prove. *Ibid.*, filza 643, 4.7.1682 e all. Provveditori alle Artiglierie 22.6.1682.

¹¹⁵ Angelo Acquisti operava col fratello Giovanbattista. Cfr. M. MORIN, *Caltrano: alcune notizie sulla produzione di bombe nella seconda metà del XVII secolo*, «Notiziario del Comune di Caltrano», 41 (1997), I, p. 3. Nel 1686 gli Acquisti comprarono l'aggregazione alla nobiltà veneziana.

¹¹⁶ Angelo Acquisti fece arrivare da Amsterdam quattro cannoni (due da 20 e due da 14) che vennero acquistati per 60 ducati al miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 638, 28.6.1681 e all. Provveditori alle Artiglierie 20.6.1681.

¹¹⁷ Nel 1681 Mazzoleni e gli Acquisti, che avanzavano dallo stato oltre 17.000 ducati, erano disposti ad ordinare ad Amsterdam ottanta cannoni di ferro solo dopo aver avuto il rimborso dei propri crediti. ASVe, *Senato Mar*, filza 639, 8.10.1681 e all.ti.

¹¹⁸ Nell'aprile 1680 si sperava di ottenere i primi esemplari entro poche settimane, ma poi non vi sono più tracce del loro completamento. ASVe, *Senato Mar*, filza 631, 2.12.1679 e all.ti.; filza 633, 13.4.1680; MORIN, *Caltrano*, pp. 1-2. Nel 1683 il fonditore ammise il fallimento, nonostante le grandi spese e l'impiego di numerose maestranze; si dedicò quindi, non senza ulteriori problemi, ai più semplici mortai. ASVe, *Senato Mar*, filza 647, 5.8.1683 e all. lett. P. Pavarello 31.7.1683.

¹¹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 635, 7.9.1680, all. Provveditori alle Artiglierie 3.9.1680; 12.9.1680 e all.; filza 639, 19.9.1681 e all.ti; filza 640, 3.1.1682 e all.ti.

¹²⁰ Un disegno di un cannone di ferro da 20 progettato da Sigismondo Alberghetti per le fonderie di Caltrano è conservato in ASVe, *Senato Mar*, filza 631, 2.12.1679.

operava in Arsenale già alla fine del Quattrocento¹²¹. Sentendosi emarginato nella lavorazione dei cannoni in bronzo, Sigismondo chiese nel 1678 di potersi recare in Inghilterra (il principale centro per la produzione di cannoni di ferro) allo scopo d'imparare la nuova tecnica ed introdurla poi nello stato veneto¹²². L'offerta, pur accolta dal Senato, non ebbe seguito, probabilmente perché si contava sul successo di uno dei tanti progetti presentati per la Terraferma. Il loro fallimento spinse comunque a riprendere in considerazione la pista inglese¹²³ e agli inizi del 1682 Alberghetti poté mettersi in viaggio per Londra. Lungo la strada fece tappa a Parigi, dove l'ambasciatore svedese, barone Bielke¹²⁴, gli propose l'acquisto di cannoni di ferro che il re Carlo XI faceva pervenire annualmente ad Amsterdam; il prezzo appariva molto interessante, poco più di 17 ducati al miliara, ai quali Alberghetti calcolava se ne dovessero aggiungere altrettanti per il trasporto a Venezia, contro i 56 recentemente pagati dalla Serenissima per cannoni in ferro acquistati da privati¹²⁵. La puntata olandese non si concretizzò subito e Alberghetti proseguì per Londra, dove però i cannoni inglesi risultarono molto più cari, 40 ducati al miliara senza il trasporto¹²⁶. Anche un soggiorno al castello di Windsor presso il principe Rupert¹²⁷, che aveva brevettato un nuovo tipo di cannone di ferro¹²⁸, non portò a nessun accordo. Alberghetti segnalò che non vi erano in quel momento fusioni di cannoni di ferro per il governo inglese, sicché non aveva modo di apprenderne la tecnologia; suggerì quindi che la Serenissima ordinasse un certo numero di pezzi nuovi, in modo da permettergli di seguirne tutte le fasi di produzione. Il Senato preferiva però la più economica pista scandinavo-olandese¹²⁹ e lo incaricò

¹²¹ Su Sigismondo, e più in generale sulla famiglia Alberghetti, cfr. la voce biografica di M. MORIN in *Allgemeines Künstlerlexikon*, 1, Leipzig 1983, pp. 779-784.

¹²² ASVe, *Senato Mar*, filza 622, 9.4.1678 e all.ti.

¹²³ ASVe, *Senato Mar*, filza 639, 19.9.1681 e all.ti.

¹²⁴ L'incontro fu favorito dall'ambasciatore veneziano Sebastiano Foscarini, molto amico di Bielke.

¹²⁵ I pezzi proposti erano da 24 libbre svedesi (22,5 pdr), lunghi 24 calibri e del peso di circa 4 miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 641, 4.4.1682 e all.ti.

¹²⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 643, 25.7.1682, all. lett. S. Alberghetti 29.5.1682.

¹²⁷ Rupert era nato dall'unione tra l'elettore palatino Federico, il «re di un inverno» della rivolta boema del 1618-20, e della figlia di Carlo I, Elisabetta.

¹²⁸ Su questo tipo di cannone, definito *Rupertinoe*, cfr. S.B. BAILEY, *Prince Rupert's Patent Guns*, London 2000, in particolare pp. 25-26, 54-57. I contatti con Rupert portarono all'invio a Venezia – un anno e mezzo più tardi, quando il principe era già morto – di due cannoni e un mortaio per verificare le loro qualità. ASVe, *Senato Mar*, filza 650, 26.2.1684.

¹²⁹ A Venezia si era tra l'altro equivocato sul prezzo riportato da Alberghetti, calcolan-

di recarsi ad Amsterdam per trattare l'acquisto di una cinquantina di cannoni destinati a completare l'armamento delle quattro navi più avanzate¹³⁰.

In Olanda, Alberghetti non trovò le condizioni sperate: i cannoni svedesi costavano dai 30 ai 39 ducati al miliara, ben superiori ai 17 ducati indicatigli a Parigi dall'ambasciatore Bielke; solo i cannoni tedeschi, di qualità più scadente, scendevano a 15 ducati il miliara. Alberghetti propose ai *Provveditori alle Artiglierie*¹³¹ di ordinare direttamente la fusione in Svezia, evitando così i problemi relativi alle differenze di calibro e aggirando il dazio di entrata di Amsterdam, ma sottolineò anche che i cannoni di ferro inglesi erano di qualità migliore, più leggeri (e quindi di minor costo unitario) e disponibili in minor tempo. Le sue lettere convinsero il Senato a decidere il suo ritorno in Inghilterra, con l'ordine di fondere ottanta cannoni da 20 e da 14 per un valore di 8.000 ducati e seguire tutte le fasi della lavorazione¹³². Tramite l'intermediazione di un importante mercante, John Houblon, futuro primo presidente della Banca d'Inghilterra¹³³, Sigismondo impiegò parte del denaro per acquistare quaranta cannoni di ferro da 14 (trentotto dei quali arrivarono a Venezia in agosto)¹³⁴, parte per ordinare la fusione di quaranta cannoni di ferro da 20¹³⁵. Si mise quindi in viaggio per Robertsbridge, nel Sussex, allo scopo di seguire le fusioni¹³⁶. Aveva concluso – sempre tramite Houblon – un accordo con Thomas

do i cannoni svedesi soli 24 ducati al miliara con le spese di trasporto e non gli effettivi 35. ASVe, *Senato Mar*, filza 643, 25.7.1682, all.ti. lett. S. Alberghetti 25.6.1682 e Provveditori alle Artiglierie 11.7.1682.

¹³⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 643, 25.7.1682.

¹³¹ I Tre Provveditori alle Artiglierie sovrintendevano la produzione di tutto il materiale di artiglieria (pezzi, affusti, munizioni etc.) e del personale delle scuole dei Bombardieri.

¹³² ASVe, *Senato Mar*, filza 644, 12.11.1682 e all. lett. S. Alberghetti 1.10.1682.

¹³³ Cfr. H.G. ROSEVEARE, *Houblon, John*, in *ODNB*, 28, Oxford 2004, pp. 270-271.

¹³⁴ Il peso si aggirava sulle 2 mila libbre a pezzo, con un costo di 41:13 ducati al miliara, viaggio compreso, per un totale di 3.340 ducati; anche aggiungendo la spesa delle prove, non si superavano i 43:16 ducati al miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 646, 29.4.1683, all. nota 15.4.1683; filza 648, 2.9.1683, all. Provveditori alle Artiglierie 1.9.1683. Le fonti indicano il calibro secondo il genere veneziano, ma si può presumere che i pezzi fossero dei 9 pdr.

¹³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 646, 29.4.1683, all. lett. S. Alberghetti s.d.

¹³⁶ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Inghilterra*, filza 69, n. 131, 23.4.1683, c. 25r. Sulla fonderia di Robertsbridge, presso Hastings, cfr. H. CLEERE - D. CROSSLEY, *The Iron Industry of the Weald*, Leicester University Press 1985. La località è oggi famosa per la produzione di mazze da cricket. J. GLOVER, *Sussex Place-Names*, Newbury 1997, p. 179.

Hunt¹³⁷, che si era impegnato a fondere i pezzi secondo i disegni forniti dallo stesso Alberghetti, probabilmente non dissimili da quelli eseguiti nel 1679 per la mancata produzione nel vicentino; il costo era di 13 sterline la tonnellata inglese (poco più di 35 ducati al miliara), molto conveniente considerando che in quel periodo la marina inglese pagava i propri cannoni di ferro non meno di 16 sterline la tonnellata¹³⁸. La garanzia di un personaggio di rilievo quale Houlblon dava evidentemente fiducia ai fonditori, permettendo ad Alberghetti di muoversi con una certa disinvoltura nel mondo della metallurgia inglese. Solo venti pezzi vennero però effettivamente fusi, perché Alberghetti trovò il modo di acquistare gli altri già pronti. Il Senato comunque, in previsione della nuova guerra con l'Impero Ottomano, effettuò un secondo ordine per altri novantuno cannoni¹³⁹. Entro i primi di marzo del 1684 arrivarono a Venezia 138 cannoni tra acquistati e fusi, giusto in tempo per completare l'allestimento delle navi messe in servizio per l'imminente conflitto¹⁴⁰. Per fondere i rimanenti, Sigismondo tornò nel Sussex, questa volta a Battle¹⁴¹, dove dovevano essere prodotti anche quaranta mortai. Questi ultimi furono completati, ma solo quattro dei cannoni vennero fusi, mentre gli altri furono acquistati¹⁴². L'urgenza spingeva a privilegiare gli acquisti alle fusioni, ma rappresentava un ostacolo all'apprendimento delle tecniche, obiettivo principale della missione di Alberghetti.

In Laguna i cannoni inglesi risultarono «perfetti». La Serenissima sembrava aver trovato il suo fornitore privilegiato, tanto che le autorità rifiutarono l'offerta del mercante Cristiano Tamagno per venti cannoni svedesi comprati in Olanda, nonostante venissero offerti a soli 36 ducati il miliara. Anche i privati entrarono nel flusso di artiglierie inglesi, intuendo l'affare: almeno ven-

¹³⁷ Un Thomas Hunt, commerciante di ferro di Londra, è segnalato operante nella regione nel 1671-72. Cfr. CLEERE-CROSSLEY, *The Iron Industry*, p. 191. Un non meglio specificato Hunt produsse nel 1668-9 cannoni per la flotta inglese. CARUANA, *The Age of Evolution*, p. 143.

¹³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 646, 22.5.1683, all. accordo S. Alberghetti-T. Hunt 4.4.1683 [presumibilmente *Old Style*, quindi 14.4.1683]; CARUANA, *The Age of Evolution*, p. 79.

¹³⁹ L'ordine era per sessanta cannoni da 20 e trentuno da 14. ASVe, *Senato Mar*, filza 646, 29.4.1683 e all.ti.

¹⁴⁰ Arrivarono tutti i settantuno cannoni da 14 e sessantasette dei cento cannoni da 20. ASVe, *Senato Mar*, filza 649, 20.11.1683 e all. Provveditori alle Artiglierie 13.11.1683; filza 651, 8.3.1684 e all. Provveditori alle Artiglierie 3.3.1684.

¹⁴¹ La località nella quale si svolse effettivamente nel 1066 la battaglia di Hastings.

¹⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 649, 4.12.1683, all. Provveditori alle Artiglierie 2.12.1683; filza 650, 26.2.1684, all. Provveditori alle Artiglierie 19.2.1684.

ticinque cannoni di ferro giunsero a Venezia tramite questi canali, venendo a loro volta acquistati dallo stato¹⁴³. Le possibilità offerte dalla produzione inglese giungevano in un momento quanto mai opportuno. L'offensiva ottomana contro Vienna, che aveva messo momentaneamente fuori causa le miniere di rame ungheresi, stava rendendo molto difficile l'approvvigionamento di questo metallo e quindi la fusione di cannoni di bronzo¹⁴⁴. La scarsità di rame costrinse ad aumentare la proporzione di artiglieria in ferro per le navi in allestimento, accrescendo ulteriormente l'importanza delle forniture inglesi. Il previsto rientro di Alberghetti fu annullato e nel contempo quest'ultimo ricevette un ordine per altri 305 cannoni¹⁴⁵. Una quarantina furono acquistati e fatti spedire tramite alcuni mercanti inglesi¹⁴⁶ – la Repubblica si era fatta la fama di pagare con puntualità – ma tutti gli altri vennero fusi nel Sussex, dando modo ad Alberghetti di acquisire una notevole esperienza in materia.

Agli inizi del 1685 i Provveditori alle Artiglierie tirarono le somme della missione oltremarina. In totale, per le tredici navi del programma 1675/1679 erano stati fusi o acquistati in Inghilterra 473 cannoni di ferro (256 da 20 e 217 da 14), con una spesa di 55 mila ducati. Aggiungendo i 40 mortai, alcuni inediti cannoni di cui avremo modo di parlare, il rame e i trasporti, Alberghetti aveva speso più di 85 mila ducati. L'invio di tutto il materiale fu completato entro il novembre 1685, quando Sigismondo era già rientrato a Venezia, dopo una

¹⁴³ ASVe, *Senato Mar*, filza 649, 4.12.1683 e all. offerta C. Tamagno 2.12.1683; filza 652, 4.5.1684.

¹⁴⁴ Alberghetti aveva segnalato la possibilità di acquistare rame svedese (nel corso del Seicento, la Svezia era divenuta rapidamente il principale produttore europeo), che costava meno rispetto sia a quello ungherese sia a quello che arrivava dalla miniera di Agordo, anche se l'assenza di un regolare commercio del metallo tra la Svezia e l'Inghilterra ne aumentava di molto il prezzo. Il Senato ordinò l'acquisto di 100 migliaia di rame svedese tramite i canali inglesi, pagandolo 280 ducati il migliaio contro i 300 ducati del rame di Agordo e i 316 di quello ungherese. Alberghetti calcolò che se si fossero trovate navi che fossero venute direttamente dalla Svezia a Venezia con carichi di pesce salato insieme al rame, il prezzo sarebbe sceso a 236 ducati al migliaio. ASVe, *Senato Mar*, filza 649, 20.11.1683 e all. Provveditori alle Artiglierie 13.11.1683; 4.12.1683 e all.ti.; 9.12.1683; filza 652, 21.6.1684 e all.ti.; I. WALLERSTEIN, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, II, *Il mercantilismo e il consolidamento dell'economia mondo europea 1600-1750*, Bologna 1982 [New York-London 1980], p. 285.

¹⁴⁵ Si trattava di centosessanta cannoni da 20 e centoquarantacinque da 14. ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 4.5.1684 e all. Provveditori alle Artiglierie 3.5.1684; filza 653, 9.8.1684, all. lett. S. Alberghetti 13.7.1684.

¹⁴⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 15.11.1684 e all. lett. S. Alberghetti 20.9.1684.

permanenza all'estero di quasi tre anni e mezzo¹⁴⁷. Con l'armamento delle tredici navi in cantiere alla vigilia della guerra Venezia aveva raggiunto il suo scopo, al contempo il canale offerto dai mercanti inglesi tramite i loro corrispondenti veneziani faceva ritenere che per il futuro non si sarebbero ripetuti i problemi della fine degli anni settanta. Nel 1686 due mercanti di Londra, che avevano già venduto artiglierie ad Alberghetti in Inghilterra, inviarono autonomamente a Venezia 140 cannoni di ferro e 10 mortai, seguiti da altre spedizioni per un valore totale di 50.000 ducati; l'anno dopo un altro mercante inglese aveva pronti a Venezia 194 pezzi, per un valore di circa 30.000 ducati¹⁴⁸. Tuttavia, proprio il successo commerciale conseguito da Alberghetti risultò controproducente nei riguardi del principale aspetto del suo incarico, l'introduzione nei territori della Serenissima della tecnologia di fusione delle artiglierie in ferro. Tornato a Venezia, il fonditore non ebbe modo di mettere a frutto l'esperienza acquisita. Nonostante nel gennaio del 1686 fosse stato deciso di inviarlo nel bresciano per verificare la possibilità di impiantarvi fornaci «all'uso d'Inghilterra»¹⁴⁹, la missione non ebbe mai inizio. Di fronte alla facilità delle importazioni inglesi, le autorità ritennero probabilmente inutile affrontare i costi per l'impianto di un'industria nazionale. Il coinvolgimento dell'Inghilterra nella guerra della Lega di Augusta (1688-97) avrebbe in seguito dimostrato che la fiducia in quel mercato era stata poco prudente e che la rinuncia a una produzione autonoma di cannoni di ferro aveva rappresentato un grave errore.

4.5 *La «tariffa» per il vitto.*

Il decennio che precedette la prima guerra di Morea non portò grandi novità per le navi pubbliche in Armata. Al notevole incremento delle costruzioni corrispose solo un aumento molto limitato del numero delle unità in servizio, che passarono da cinque a sette. Anche l'organizzazione cambiò poco e il sistema dei contratti con i capitani rimase immutato, nonostante lamentele e critiche. Una fase positiva pare essersi registrata durante il triennio di comando del citato Marino Michiel (1677-80), che esercitò intensamente gli equipaggi permettendo però ai marinai di recarsi a rotazione in licenza e assicurando loro – forse tramite relazioni personali – una certa regolarità nelle paghe. Ciò favorì l'afflusso

¹⁴⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 656, 10.2.1685 e all.ti.; filza 659, 4.7.1685 e all.ti.; filza 661, 1.12.1685, all. Provveditori alle Artiglierie 19.11.1685

¹⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 662, 14.2.1686, all. scrittura s.d.; filza 671, 20.11.1687, all.ti.

¹⁴⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 662, 8.1.1686.

di marinai di qualità¹⁵⁰, ma, una volta partito Michiel, le cose tornarono rapidamente come prima¹⁵¹. Per ovviare ai ritardi delle paghe, i capitani avevano preso l'abitudine di concedere dei «bollettini» di credito che però, essendo di fatto inesigibili, i marinai si affrettavano a rivendere, fortemente scontati, agli scrivani di bordo¹⁵². Il risentimento degli equipaggi era esacerbato dal vedere che, per motivi di sicurezza, i soldati erano sempre pagati per primi, esaurendo sovente la disponibilità di contante¹⁵³. I capitani, fulcro del sistema, rimasero in gran parte i medesimi. I rari cambiamenti erano quasi sempre dovuti a decessi e portavano spesso al comando dei familiari del defunto. Nel 1681 morì il comandante della *Fama Volante*, Antonio Tentivo (il protagonista dello scontro con i Barbareschi nel 1673), che venne sostituito dal figlio Gasparo, già *Ammiraglio* sulla *Giove Fulminante*; nel 1684 scomparve Giovanni Bronza, rimpiazzato sulla *Venezia Trionfante* dal figlio Martino¹⁵⁴. Le navi pubbliche, con i loro equipaggi e la documentazione di bordo, erano considerate beni di famiglia. Quando nel 1680 morì a Istanbul il capitano della *Venere Armata*, Marco Crutta, gli eredi si ritennero in diritto di portare via una parte dei libri contabili, impedendo al Capitano delle Navi di regolare i conti della nave¹⁵⁵. La mentalità di stampo privatistico non mancava di analogie con quella dei patrizi alla direzione delle galee, rispetto ai quali i capitani, pur avendo una posizione sociale assolutamente inferiore, potevano vantare una continuità di servizio largamente superiore che accordava loro dei diritti non codificati¹⁵⁶.

Nel 1677 il citato Marino Michiel emanò una regolazione per l'impiego

¹⁵⁰ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 36, 24.2.1680.

¹⁵¹ Alla vigilia della guerra di Morea, gli arretrati erano di 9.600 zecchini (quasi 25 mila ducati) e il Provveditore Generale da Mar fu costretto a prendere a prestito da privati 1.500 zecchini. ASVe, *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 54, 21.3.1684.

¹⁵² ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680.

¹⁵³ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. P. Michiel n. 16, 17.12.1681.

¹⁵⁴ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. P. Michiel n. 14, 29.11.1681; filza 947, disp. G. Corner n. 48, 20.1.1684; filza 1333, disp. D. Dolfin n. 5, 31.1.1684.

¹⁵⁵ Verrebbe il sospetto che la mossa fosse mirata proprio a evitare un rendiconto, ma lo stesso Capitano delle Navi Michiel sembra aver considerato i documenti un bene personale del defunto. ASVe, *PTM*, filza 132, disp. M. Michiel n. 41, 6.6.1680; n. 48, 20.8.1680.

¹⁵⁶ Prima di passare alla *Venezia Trionfante*, Bronza era stato per quasi tredici anni al comando della *Costanza Guerriera*. Anche tra gli ufficiali delle forze di terra la continuità era un tratto saliente dei rapporti tra alcune famiglie e la Serenissima, la quale ad esempio tendeva ad assicurare alla medesima casata il comando delle compagnie di genti d'arme (le più permanenti); il fenomeno si rafforzò durante il Seicento. Cfr. L. PEZZOLO, *Nobiltà militare e potere nello stato veneziano fra Cinque e Seicento*, in *I Farnese. Corti, guerra e nobiltà in Antico Regime*, a cura di A. BILOTTO - P. DEL NEGRO - C. MOZZARELLI, Roma 1997, pp. 405-406.

dell'Armata grossa, ripresa e integrata nel 1680 dal successore Paolo Michiel¹⁵⁷. Il compito principale rimaneva quello di «insinuare il terrore» nei corsari, che però come detto si muovevano in grosse squadre con le quali si sarebbe potuti arrivare a vere e proprie battaglie, rendendo necessarie direttive che andassero al di là della 'caccia generale' ad un avversario in fuga. I Michiel stabilirono che in caso di avvistamento del nemico le navi si mettessero in ordinanza secondo un posto assegnato loro nel «foglio di battaglia», lontane mezzo tiro di cannone una dall'altra¹⁵⁸. La disposizione farebbe pensare a uno schieramento in linea di fila, la prima testimonianza della nuova tattica nella marina veneziana, ma essa veniva subito stemperata dall'ordine di stare sempre addosso al nemico senza preoccuparsi di quanto accadeva alle altre navi o all'ammiraglia; si trattava di una linea molto elastica, da abbandonare appena i corsari avessero tentato una ritirata. Il fuoco doveva essere aperto solo quando si era certi di colpire il nemico, ridimensionando il tradizionale tiro a lunga gittata caro a galee e galeazze. Queste norme, insieme alle preoccupazioni manifestate in quegli anni per un miglior esercizio dei bombardieri¹⁵⁹, fanno pensare che anche sulle navi veneziane si fosse imposta una trasformazione del tiro navale analoga a quella verificatasi nelle altre marine veliche. La nuova tattica della linea di fila faceva affidamento su un massiccio fuoco di bordata a corto raggio, per il quale era più importante la disciplina che non la capacità di qualche artiglieria particolarmente abile nel colpire a distanza con singoli pezzi (come i cannoni di corsia delle galee). Per regolare un tiro di massa, il numero di capi e sottocapi dei bombardieri imbarcati sulle navi pubbliche – rispettivamente due e quattro – risultava largamente insufficiente; nel 1676 si tentò di portarli a venti¹⁶⁰, ma dopo un promettente inizio¹⁶¹ ci si dovette scontrare con le prerogative e i pri-

¹⁵⁷ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 20.2.1683, all. Ordini e Proclami stabiliti dal Capitano delle Navi M. Michiel, 1677; BMC, ms. PD 951 C, n. 112, Ordini e Proclami stabiliti dal Capitano delle Navi P. Michiel, 1680. Paolo Andrea di Marcantonio Michiel (1640-1686) apparteneva ad un diverso ramo della famiglia; cadde in Dalmazia nel corso della guerra di Morea. BARBARO, V-22, c. 102.

¹⁵⁸ Presumibilmente 200-250 metri.

¹⁵⁹ Marino Michiel istituì dei regolari esercizi di tiro col cannone due volte la settimana, ispirandosi espressamente a quanto si faceva nelle marine francese e inglese, «da quali dobbiamo apprendere»: vi dovevano partecipare marinai e soldati insieme. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 15, 18.3.1678. Nel 1683 il Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner ridusse le esercitazioni da otto a due al mese.

¹⁶⁰ Quattro capi principali, quattro «bombardieri da quattro» e dodici sottocapi. ASVe, *Senato Mar*, filza 611, 1.8.1676, all. Provveditori all'Armar 28.7.1676.

¹⁶¹ Nel 1677 la *Costanza Guerriera* venne armata con questo numero di bombardieri. ASVe, *Senato Mar*, filza 617, 16.6.1677, all. Provveditori all'Armar 14.6.1677.

vilegi delle scuole dei bombardieri¹⁶². Pochi erano quelli disposti a servire sulla flotta e meno ancora quelli che volevano imbarcarsi sulle navi, quasi sempre in movimento¹⁶³. L'integrazione di qualche artigliero olandese, inglese o anche francese non poteva risolvere il problema: nel 1683 la *Giove Fulminante* aveva solo un Capo e due sottocapi e i Provveditori alle Artiglierie non trovarono volontari neppure per portarla all'organigramma precedente¹⁶⁴. Nelle regolazioni dei due Michiel erano frammiste anche note amministrative e di 'vita quotidiana'. Ogni mattina la nave doveva essere lavata, mentre la sera gli scrivani erano tenuti a fare l'appello, con una nota dei marinai e soldati morti, fuggiti o infermi; se a bordo non vi era un cappellano, eventuali funzioni funebri venivano celebrate dal capitano, che lo sostituiva anche nelle altre cerimonie religiose; era vietato fumare la pipa sottocoperta¹⁶⁵; in luoghi «sospetti» i soldati venivano fatti dormire vestiti con le armi pronte, mentre almeno due bombardieri erano all'erta con i cannoni caricati e le micce accese¹⁶⁶.

L'unico altro intervento di rilievo nell'organizzazione delle navi pubbliche fu quello relativo al vitto. Nel maggio del 1682 i marinai delle unità presenti in Levante sottoscrissero a Corfù una scrittura indirizzata al Senato, in cui de-

¹⁶² C'erano scuole con compagnie di bombardieri in tutte le principali città del dominio veneziano. Le scuole del Dogado e della Terraferma erano a Venezia, Chioggia, Bergamo, Brescia, Crema, Asola, Orzinuovi, Pontevico, Peschiera, Verona, Legnago, Vicenza, Bassano, Rovigo, Padova, Treviso, Feltre, Marano, Udine e Palmanova. J.R. HALE, *L'organizzazione militare di Venezia nel '500*, Roma 1990 [Cambridge 1984], p. 257. Sull'origine e sviluppo delle scuole, soprattutto sul piano dei privilegi loro concessi, cfr. M. RIGOBELLO, *Le compagnie dei bombardieri della Serenissima: il caso padovano*, «Studi Veneziani», n.s., 50 (2005), pp. 273-292.

¹⁶³ Molte erano le dispense per non recarsi in Armata. ASVe, *Senato Mar*, filza 637, 22.3.1681, all. Provveditori alle Artiglierie 14.3.1681. Su questo e altri aspetti del servizio, in relazione alla Compagnia dei Bombardieri di Verona, cfr. L. PORTO, *La partecipazione dei veronesi alla difesa dello Stato veneziano nel Seicento*, in *Militari in età moderna: la centralità di un tema di confine*, a cura di A. DATTERO - S. LEVATI, Milano 2006, pp. 115-125.

¹⁶⁴ Il Capo, un certo «Onorato Colombo», era un francese sposatosi a Venezia e che serviva da tempo sulle navi pubbliche. I Provveditori all'Armar, tra cui Francesco Morosini e Marco Bembo, pretesero egualmente che la nave avesse i venti bombardieri previsti, ma è improbabile che siano stati accontentati. ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683 e all.ti; 13.2.1683 e all. Provveditori all'Armar 13.2.1683.

¹⁶⁵ Nel 1690 un bastimento minore prese fuoco perché il nocchiere entrò nel deposito con la pipa accesa mentre si maneggiava la polvere. ASVe, *PTM*, filza 1123, disp. Capitano Generale da Mar Girolamo Corner n. 42, 12.8.1690.

¹⁶⁶ Sui doveri religiosi dei capitani e sull'introduzione di cappellani di bordo nelle principali marine europee nel Seicento, cfr. A. CABANTOUS, *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime, XVI-XIX siècle*, Paris 1990, pp. 213-233.

nunciavano il pessimo trattamento riservato loro dai capitani, che li trattavano come

cani, e con atti ancora che i medesimi barbari non usano [...] Come tigri inumane, senza timore di Dio e delle leggi di Vostra Serenità, spietati ci si avventano addosso, e non ci danno solo una bastonata o due, ma ne permettono sin tanto che ne lasciano semimorti e morti. Se poi qualche volta ci portiamo davanti al Capitano delle Navi a lamentarci, i nostri capitani [...] mentendo, ci accusano di essere seduttori delle navi, e di non voler ubbidire ai comandi, onde non sappiamo a chi ricorrere, se non ai piedi di Vostra Serenità.

Più grave ancora dei maltrattamenti era la gestione del vitto. I capitani distribuivano solo due pasti al giorno contro i tre previsti, con meno di mezza libbra di minestre «grosse» di soli fagioli e fave e una sardina «marcia» a testa, intasandosi, con quanto risparmiato sui viveri e sulle paghe, più di duecento ducati al mese¹⁶⁷. I marinai ammettevano che non tutti i capitani erano uguali e che alcuni li trattavano discretamente bene, ma chiedevano comunque che lo stato intervenisse per regolare almeno il vitto, fissando una tariffa ufficiale¹⁶⁸. La protesta degli equipaggi delle navi da guerra si allacciava al nuovo regolamento per la marineria veneziana e la navigazione mercantile, in preparazione in quei mesi, che fissava a 4½ ducati per il vitto e a un minimo di 7 ducati per la paga: nel febbraio del 1683 i marinai delle navi pubbliche domandarono che il nuovo regolamento, che non era stato ancora pubblicato, fosse esteso anche a loro¹⁶⁹.

Come immediata risposta alla protesta, il Senato decretò che al momento del disarmo delle navi pubbliche fosse effettuato un «rigoroso processo» per verificare il modo in cui i capitani trattavano i marinai, sulla falsariga di quanto

¹⁶⁷ Con un equipaggio medio di 80 uomini, al quale corrispondeva un mensile di 800 ducati, ciò avrebbe significato un guadagno del 25%. La supplica dà qualche indicazione sul costo dei viveri: rapportando tutti a prezzi alla libbra grossa, i fagioli costavano 1,8 soldi la libbra, fave e risi 4 soldi, il manzo 3,1 (considerando l'animale intero, del quale si poteva comunque rivendere la pelle), il pane 3 soldi.

¹⁶⁸ Questa doveva prevedere più di mezza libbra di minestre «grosse» al giorno e una libbra (poco meno di mezzo chilo) di carne nei giorni di grasso (giovedì e la domenica), mentre il menù doveva essere variato con formaggio e pesce salato. ASVe, *Senato Rettori*, filza 101, 24.10.1682, all. scr. marinai navi pubbliche 30.5.1682; *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 19, 5.12.1682 e all.ti.

¹⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683, all. supplica marinai «nazionali» 2.10.1682; ASVe, *Senato Mar*, filza 648, 16.10.1683, all. Cinque Savi alla Mercanzia 16.2.1683.

si praticava con i sopracomiti delle galee¹⁷⁰; nel contempo incaricò il Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner¹⁷¹ di effettuare un'inchiesta per verificare le accuse. Corner interrogò a sorpresa vari marinai e controllò i libri dei capitani, senza però trovare alcun riscontro ai reclami. Daniele 4° Dolfìn, già Governatore di Nave e adesso Capitano delle medesime, assicurò che non aveva mai registrato proteste di sorta, né per il vitto né per i maltrattamenti¹⁷². Dopo aver investigato su tutte le navi in servizio, Corner liquidò le accuse come «insussistenti»¹⁷³, ma decise comunque d'intervenire sul vitto. Dopo essersi consultato con Marino Michiel, adesso Provveditore d'Armata e considerato l'esperto in materia di navi, Corner fissò una precisa «tariffa» del vitto che i capitani sarebbero stati tenuti a rispettare e che il Senato approvò con qualche revisione¹⁷⁴. La tariffa fissava tre diverse tipologie di giornate nell'arco di una settimana, una per i due giorni di grasso (giovedì e domenica) e due per i cinque giorni di magro, durante i quali il baccalà si alternava alle sardine; l'anno era suddiviso a sua volta in due periodi, il primo dal 1° novembre al 31 marzo e il secondo dal 1° aprile al 31 ottobre. Per controllare l'applicazione della tariffa e sostenere le proprie ragioni, i marinai di ciascuna nave dovevano eleggere un «procuratore» con l'incarico di tenere nota di quanto somministrato quotidianamente e di riferire ai patrizi in comando eventuali abusi¹⁷⁵.

¹⁷⁰ ASVe, *Senato Rettori*, filza 101, 24.10.1682.

¹⁷¹ Girolamo di Andrea Corner (1632-1690), futuro Capitano Generale da Mar, era fratello di Caterino, che nel 1652 si era schierato con Alvise Mocenigo nella questione relativa alla necessità di mantenere in servizio le sultane catturate. Su di lui, cfr. R. DEROSAS, *Corner, Girolamo*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, pp. 243-247.

¹⁷² Daniele 4° di Daniele 2° Dolfìn (1656-1729) apparteneva a una delle più prestigiose famiglie patrizie. I fratelli Daniele 1° e Daniele 2° diverranno l'uno cardinale, l'altro ambasciatore a Vienna, Varsavia e Istanbul (dove morirà). Daniele 4° era stato in precedenza nobile di galeazza e sopracomito, per un totale di dieci anni di imbarco. Anche lo zio Giuseppe era stato Capitano delle Navi, subendo nel 1654 ai Dardanelli una delle rare sconfitte navali della Serenissima durante la guerra di Candia. Cfr. BARBARO, III-13, c. 273; ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. D. Dolfìn 24.10.1685; V. HUNECKE, *Il patriziato veneziano alla fine della Repubblica. 1646-1797. Demografia, famiglia, ménage*, Roma 1997 [Tübingen 1995], p. 243; G. BENZONI, *Dolfìn, Daniele* [1° e 2°], in *DBI*, XL, Roma 1991, pp. 469-479.

¹⁷³ ASVe, *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 19, 5.12.1682; n. 25, 26.3.1683.

¹⁷⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 20.2.1683 e all.ti.

¹⁷⁵ Questa disposizione non sembra però aver trovato applicazione. Sulla tariffa, cfr. ASVe, *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 19, 5.12.1682 e all.ti.; TUCCI, *L'alimentazione*, pp. 123, 126.

Tariffa del vitto del 1683 per i cinque mesi invernali (i valori sono espressi in grammi).

	colazione	mezzogiorno	cena
Lunedì, Martedì e Sabato	minestra di riso 45 formaggio 119	minestra di legumi 162 sardine 90	minestra di legumi 162 sardine 90
Mercoledì e Venerdì	minestra di riso 45 formaggio 119	minestra di riso 45 baccalà 95	minestra di riso 45 sardine 90
Giovedì e Domenica	minestra di riso 45 formaggio 119	minestra di riso 45 carne 477	minestra di riso 45 (2 tazze di vino)
Tutti i giorni 556 gr di biscotto e acqua mista ad aceto a volontà. Nei sette mesi estivi, la minestra veniva tolta dalla colazione.			

Le calorie giornaliere nel periodo invernale potrebbero essere calcolate in circa 3.350, cui si devono aggiungere quattro tazze di vino settimanali, forse altre 100 calorie al giorno. Si tratta di una quantità superiore alle 3.150 calorie che saranno fornite ai marinai veneziani negli anni trenta del Settecento, anche se, rispetto a quanto stabilito dal *Consolato del Mare*¹⁷⁶, i giorni di carne erano due invece che tre. In base ad un documento spagnolo del 1684, l'alimentazione degli equipaggi delle navi pubbliche sembrerebbe migliore anche di quella di alcune unità corsare maiorchine¹⁷⁷. Ugo Tucci mette comunque giustamente in guardia sulle interpretazioni troppo letterali della quantità di cibo somministrato e dei relativi valori energetici, soggetti a un elevato numero di variabili e d'imponderabili.

Nonostante la lunga esperienza maturata dallo stato veneziano nella produzione e distribuzione del biscotto¹⁷⁸, l'introduzione della tariffa non comportò la creazione di un organismo centrale incaricato di fornire i viveri sulle navi, sul modello del *Victualling Board* inglese (stabilito proprio nel 1683) o del *Munitionier Général* istituito da Colbert nel 1669. Da tempo, le amministrazioni centrali inglese e francese avevano cominciato ad occuparsi dei rifornimenti per la flotta e sebbene i risultati non fossero sempre felici, lo stato

¹⁷⁶ Il Consolato del Mare era la normativa, di origine medievale, alla quale si faceva riferimento in tutto il Mediterraneo. Per una sua edizione veneziana in età moderna, cfr. *Il Consolato del Mare, colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregi, Auditore della Rota Fiorentina...aggiuntovi molte leggi della Serenissima Repubblica di Venezia attinenti la materia, con il Portolano del mare d'Alvise da Mosto nobile veneto*, Venezia 1737.

¹⁷⁷ Cfr. G. LOPEZ NADAL, *Come en el mar. Aspectos sobre el consumo alimenticio en la navegación europea (ss. XVI-XVIII)*, in *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Prato 1997, pp. 534-535.

¹⁷⁸ Sulla qualità del biscotto veneziano, il cui standard era nettamente superiore a quello francese ancora nel Settecento, cfr. TUCCI, *L'alimentazione*, pp. 116-117.

mostrava la volontà di prendersi direttamente cura dei propri equipaggi¹⁷⁹. A Venezia invece, lo stato preferì rimanere in una defilata posizione di ultimo ripiego in situazioni d'emergenza e la sola tariffa, senza la creazione di una struttura amministrativa che la sorreggesse, non poté incidere su un problema che richiedeva impegno e capacità finanziarie spesso al di sopra delle possibilità dei singoli capitani. Va però sottolineato che la specificità delle modalità operative della marina veneziana rendeva più difficile un processo di centralizzazione dei rifornimenti per l'Armata (il discorso vale sia per quella grossa che per quella sottile), nonostante il fatto che una struttura *ad hoc* avrebbe alleggerito notevolmente anche il problema del cronico arretrato delle paghe, strettamente correlato a quello dei viveri. Le altre marine solevano infatti anticipare ai marinai alcune mensilità¹⁸⁰ e regolare poi i conti al ritorno delle navi a fine campagna, assumendosi in compenso l'incarico dei rifornimenti durante il ciclo operativo; il sistema poteva funzionare perchè, agendo le unità navali nelle acque più vicine alle coste nazionali, il ciclo operativo era stagionale, i rifornimenti si limitavano ad alcuni mesi l'anno in zone prossime alle basi principali e gli arretrati da liquidare erano relativamente pochi. Nel caso veneziano invece, il ciclo non si esauriva a fine campagna, ma poteva durare più anni consecutivi. Per rendere tollerabile un sistema di liquidazioni a lungo termine delle paghe, la Serenissima avrebbe dovuto impegnarsi, dodici mesi su dodici, almeno a rifornire di viveri la flotta, attivando un regolare invio di prodotti alimentari (spesso deteriorabili, al contrario del biscotto) da Venezia al Levante; uno sforzo notevole, superiore probabilmente non tanto alle capacità della macchina amministrativa della Repubblica, quanto all'impegno che il suo gruppo dirigente era disposto ad accollare ad essa. Per quest'ultimo era più semplice, e a prima vista più economico, lasciare che ogni comandante, fosse esso di nave o di galea, si occupasse del rifornimento del proprio equipaggio, appoggiandosi sulle risorse del Levante e delle confinanti regioni ottomane; ai medesimi comandanti era poi lasciata l'incombenza di supplire con le proprie risorse finanziarie alle inevitabili irregolarità nel flusso delle paghe. In realtà, nell'ambito della gestione della flotta, la condizione della marina veneziana

¹⁷⁹ Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 109 e 192-194; C. BUCHET, *Marine, Économie et Société. Un exemple d'interaction: l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Champion, Paris 1999, pp. 28-32; MÉMAIN, *La marine de guerre*, pp. 901-913; TAILLEMITTE, *Histoire ignorée de la Marine française*, pp. 101-102.

¹⁸⁰ Gli anticipi erano di due paghe nel caso inglese e una-due paghe in quello olandese. J. EHRMAN, *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge 1953, p. 120; BRUIJN, *The Dutch Navy*, p. 134. Ricordiamo che a Venezia l'anticipo era di quattro paghe.

andrebbe rapportata non tanto a quella delle grandi flotte metropolitane che agivano per poche settimane all'anno nelle acque più vicine alle proprie coste, quanto piuttosto a quelle delle piccole squadre che le potenze marittime tentavano faticosamente di far operare con un minimo di continuità nel Mediterraneo, nei Caraibi o nell'Oceano Indiano. L'insuccesso di molte di queste operazioni oltremare dimostra come il problema di proiettare a distanza la potenza navale non avesse ancora trovato all'epoca una soluzione adeguata¹⁸¹.

L'inchiesta del Provveditore Generale Corner, che portò alla stesura della tariffa del vitto, offre anche la rara opportunità di analizzare la composizione degli equipaggi delle navi pubbliche. A suo tempo Marino Michiel si era lamentato che solo un decimo dei marinai fosse effettivamente veneziana, mentre la maggior parte degli altri proveniva dall'Egeo ed era quindi suddita del sultano¹⁸². Anche il documento di protesta redatto a Corfù dagli equipaggi delle navi pubbliche conteneva forti critiche contro i greci dell'Egeo, stranieri che si istruivano a spese della Repubblica per poi «tradirla» passando al servizio dei turchi e che formavano una casta a parte, che maltrattava i marinai veneziani e alimentava tensioni¹⁸³. I marinai dell'Arcipelago avrebbero sempre suscitato forti preoccupazioni nelle autorità della Serenissima, spesso divise sull'atteggiamento da tenere nei loro confronti¹⁸⁴, ma i dati che emergono dall'inchiesta di Corner sembrano smentire questi timori. Ufficiali e marinai delle sei navi pubbliche in quel momento in Armata erano per tre quarti sudditi della Repubblica (il 47% apparteneva a Venezia e al Dogado, il 18% erano greci delle isole Ionie e il 9% dalmati); la maggior parte degli stranieri era formata effettivamente da greci dell'Egeo, ma questi ultimi rappresentavano solo il 15% del totale, cui si aggiungeva un 6% di «esteri di ponente» (olandesi, inglesi, scozzesi e anseatici), un 2% di «spagnoli» (napoletani, sardi e maiorchini), oltre a qualche francese, genovese e maltese; tra i capitani, tre erano veneziani e tre dalmati. Confrontate ad esempio con quelle olandesi, le navi veneziane

¹⁸¹ Per le difficoltà delle squadre inglesi e francesi nei Caraibi e in Nord America durante le guerre della Lega d'Augusta e di Successione Spagnola, cfr. HARDING, *Seapower*, pp. 162-163, 167-169. Nel 1694-95 la flotta anglo-olandese poté operare in Mediterraneo soltanto grazie all'utilizzo della base spagnola di Cadice.

¹⁸² Le isole che fornivano più marinai erano Milo, Argentiera, Paro e Sifanto. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel 31.12.1680.

¹⁸³ Nel 1681, a Cipro, un marinaio di Argentiera aveva bastonato un nocchiere e provocato una sollevazione di connazionali, placata a fatica dal Capitano delle Navi Paolo Michiel. ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683, all. supplica marinai «nazionali» 2.10.1682.

¹⁸⁴ Il dibattito sui greci, impiegati allora come rematori sulle galee, era vivo già nel Cinquecento. Cfr. C. DA CANAL, *Della Milizia Marittima*, Roma 1930, pp. 111-112.

apparivano altrettanto 'nazionali'¹⁸⁵. Va inoltre notato che più del 90% del loro personale era di origine adriatica o levantina, il che dà l'impressione (per quanto un campione di sei navi sia indubbiamente assai limitato) che anche il Mediterraneo centro-orientale fosse in grado di fornire un sufficiente numero di uomini per una flotta velica di qualche rilievo¹⁸⁶.

Come accennato, la tariffa del vitto si inseriva in un più ampio tentativo di riorganizzazione della marineria veneziana, sfociato nei capitoli per la marina mercantile dell'agosto 1682¹⁸⁷. In quell'occasione il Senato incaricò Lorenzo Dolce (un futuro capitano di nave pubblica) di redigere una regolazione per le navi da guerra della Serenissima¹⁸⁸. La regolazione di Dolce toccava tutti i punti più spinosi, dal problema dei patrizi a quello delle paghe. Lo schema non solo prevedeva che ogni nave pubblica avesse un governatore patrizio, affiancato da due nobili usciti dalla scuola nautica che si contava di istituire a Venezia, ma fissava anche una precisa carriera navale per i nobili, con un'alternanza d'incarichi tra l'Armata sottile e quella grossa. La carriera sarebbe iniziata all'età di quattordici anni e si sarebbe svolta per altri trentasei, diciassette dei quali passati sulle unità a remi e sedici su quelle a vela, prima di arrivare alla carica di Provveditore Generale da Mar, la più elevata in tempo di pace¹⁸⁹. Il progetto disegnava un'unica tipologia di ufficiale per entrambe le armate, una scelta probabilmente ormai anacronistica considerando le differenze sempre

¹⁸⁵ Nel 1669 e 1673 due navi da guerra olandesi avevano circa un quarto dell'equipaggio formato da stranieri. BRUIJN, *The Dutch Navy*, p. 133.

¹⁸⁶ Le mansioni del 6% di marinai nordici non appaiono di particolare rilevanza. L'unico ufficiale importante sembra essere stato il capo dei Bombardieri sulla *Madonna della Salute*, inglese; la nave aveva anche un sottocapo della stessa nazionalità e uno olandese. Sulla composizione degli equipaggi delle navi pubbliche, cfr. ASVe, *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 19, 5.12.1682, all. ristretto 4.12.1682; n. 25, 26.3.1683, all. ristretto 29.3.1683.

¹⁸⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683, all. Ordine Savi 11.8.1682. Il regolamento sarà pubblicato nel febbraio successivo.

¹⁸⁸ Dolce, che aveva solcato le rotte di Ponente arrivando fino alla Danimarca, aveva dato nel 1681 una serie di suggerimenti per migliorare la navigazione commerciale veneziana. Cfr. BMC, ms. Morosini-Grimani 1515, cc. 427r-431r.

¹⁸⁹ Il giovane nobile avrebbe trascorso un anno nella scuola nautica e si sarebbe poi imbarcato quale *venturiere* per due anni (uno sulle navi pubbliche e uno sulle galee); le tappe successive erano *Sopracomito* (5 anni, galee), *Governatore di Nave* (3 anni), *Direttore di Squadra* (18 mesi, navi), *Almirante di Squadra* (idem), *Governatore dei Condannati* (2 anni, galee), *Capitano del Golfo* (3 anni, galee), *Patrona* (18 mesi, navi), *Almirante* (idem), *Capitano delle Navi* (3 anni), *Capitano delle Galeazze* (idem) e *Provveditore d'Armata* (idem, galee).

maggiori tra unità a vela e a remi, ma che avrebbe obbligato il patriziato a prendersi definitivamente carico anche delle navi. Gli ufficiali non nobili avrebbero iniziato la carriera nella medesima scuola nautica, per concluderla come capitani¹⁹⁰; questo sarebbe stato il massimo grado raggiungibile dai non patrizi, ma il fatto che la scuola istruisse insieme nobili e non nobili avrebbe assicurato una formazione comune, favorendo la conoscenza e il rispetto reciproci. Il resto dell'equipaggio sarebbe stato diviso tra «marinai ottimi», «sottomarinai», soldati (in numero ridotto) e mozzi; tutti dovevano essere agli ordini del capitano, evitando le tensioni sorte in passato tra quest'ultimo e il comandante delle truppe imbarcate. Complessivamente, una nave da 60 cannoni doveva avere in guerra almeno 400 uomini (300 marinai e 100 soldati), ridotti a 300 (150 marinai e 150 soldati) in tempo di pace. Le paghe dovevano essere tutte in moneta di Venezia e al momento del disarmo gli equipaggi andavano saldati dei loro crediti entro sei giorni, mentre entro quindici doveva essere fatta una completa revisione dei conti, senza che i vecchi crediti potessero essere spostati sui ruoli delle nuove navi che armavano¹⁹¹.

Molti dei rilievi che sottendevano la regolazione di Dolce trovarono concordi gli ex Capitani Generali Francesco Morosini e Andrea Corner, a loro volta interpellati dal Senato. Gli equipaggi erano limitati, la percentuale di soldati troppo elevata, le paghe inadeguate: a questo proposito, i due patrizi proponevano di fissare la paga in relazione ai compiti di ciascuno, come si praticava nell'Armata sottile e come si era fatto a suo tempo sui galeoni pubblici, senza alcuna discrezionalità da parte del capitano. Il Governatore, assegnato obbligatoriamente a ciascuna nave pubblica, avrebbe dovuto preoccuparsi di raccogliere l'equipaggio, analogamente a quanto facevano i comandanti patrizi delle unità a remi. Tuttavia l'ex Provveditore Generale da Mar Girolamo Grimani sottolineò quanto fosse diverso armare una nave rispetto a una galeazza o a una galea. Le unità a remi erano subito riarmate grazie ad un sistema d'intrecci finanziari, ben oliato da tempo, che permetteva al patrizio che succedeva nel comando di acquistare l'intera ciurma dal suo predecessore; quando una nave veniva a disarmare a Venezia, l'equipaggio era invece subito licenziato, si

¹⁹⁰ Dopo sei anni, i venturieri sarebbero divenuti *sottotenenti* (tre anni), *tenenti* e infine *capitani*. Ogni nave avrebbe imbarcato un capitano, un tenente, un sottotenente e quattro venturieri.

¹⁹¹ In base ai calcoli di Dolce, il costo di una nave da 60 cannoni in tempo di pace sarebbe passato dagli attuali 2.144 ducati (1.050 ducati per il capitano e 100 marinai, 1.094 ducati per 200 soldati) a 2.319 ducati (150 marinai e altrettanti soldati), con un incremento di 175 ducati, a cui andava aggiunto il maggiore esborso per l'impiego della moneta di Venezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683, all. scr. L. Dolce s.d.

sbandava ed era poi molto difficile raccoglierlo nuovamente¹⁹². Il Senato capiva bene le implicazioni che avrebbe potuto avere un allargamento alle navi del sistema in uso sulle galee – per il patriziato un nuovo compito, difficile, dai costi incerti e soprattutto non sperimentato – e lasciò senz'altro cadere nel vuoto sia la regolazione di Dolce che i suggerimenti di Morosini e Corner. Il nodo dell'assenza sulle navi di patrizi con responsabilità gestionali rimase irrisolto e dato che nella Repubblica stato e patriziato si confondevano, la latitanza del secondo significò nei fatti anche quella del primo¹⁹³.

4.6 *La breve stagione dei convogli*

La nuova politica navale veneziana trovò un corrispettivo nello sforzo di rivitalizzare il commercio della Serenissima nel Mediterraneo Orientale, che rimaneva uno dei mari più frequentati del mondo a dispetto di tutti i corsari che lo infestavano¹⁹⁴. Per proteggersi dal pericolo corsaro, la Repubblica sviluppò un sistema di traffico convogliato a imitazione di quanto già praticato da altre marine, soprattutto olandese e inglese. I convogli si erano largamente diffusi in Mediterraneo a partire dai primi decenni del Seicento, tanto da divenire nella seconda metà del secolo una delle principali caratteristiche della sua vita marittima¹⁹⁵. A Venezia, i convogli erano impiegati da tempo per provvedere alle necessità militari dello Stato da Mar, soprattutto in tempo di conflitti: durante la guerra di Candia, quasi tutti i rifornimenti, i rinforzi e il denaro erano stati inviati con questo mezzo in Levante. Applicare però il sistema dei convogli alla navigazione mercantile del tempo di pace era un passaggio complesso e difficile, che doveva superare sia problemi organizzativi, sia le forti diffidenze del mondo armatoriale¹⁹⁶.

¹⁹² ASVe, *Senato Mar*, filza 645, 4.2.1683, all.ti.

¹⁹³ La frattura tra navi e patriziato potrebbe aver avuto origine già al tempo dell'istituzione delle galee di mercato, il cui appalto era riservato ai nobili, mentre le navi tonde erano affidate a «patroni» di estrazione popolare. Cfr. J.C. HOQUET, *Le gente di mare*, in *Storia di Venezia*, XII, p. 486.

¹⁹⁴ MANTRAN, *Venezia e i turchi*, p. 266. Sulla centralità del Mediterraneo nell'espansione marittima inglese e olandese in una fase nella quale il commercio transatlantico era ancora molto limitato, cfr. R.T. RAPP, *The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution*, «The Journal of Economic History», 35 (1975), pp. 499-525.

¹⁹⁵ F. BRAUDEL, *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo*, «Economia e Storia», 2 (1955), p. 128.

¹⁹⁶ Cfr. U. TUCCI, *Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée*

Nei primi anni di pace, la copertura offerta dalle navi pubbliche si era limitata alle acque tra il basso Adriatico e Creta, dove la minaccia barbaresca risultava più forte, ma già allora ci si era cominciati a preoccupare di fornire una scorta diretta al traffico verso le aree più lontane. Nel 1671 il Savio agli Ordini Antonio Bragadin¹⁹⁷ propose di estendere la protezione delle navi pubbliche ai mercantili per la Siria e Cipro, i cui armatori si sarebbero assunti l'onere del mantenimento delle unità di scorta, sull'esempio di quanto facevano gli olandesi¹⁹⁸. Venne interpellato il Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo, che suggerì di concentrare a Venezia un certo numero di mercantili, farli salpare insieme e dare poi loro la scorta di almeno un paio di navi pubbliche a partire dal Canale d'Otranto. Per il ritorno, i mercantili si sarebbero riuniti in qualche porto del Levante e vi avrebbero atteso la scorta¹⁹⁹. L'idea non trovò attuazione, ma le navi pubbliche cominciarono ad essere impiegate anche in compiti di scorta diretta: nell'estate del 1672, su espressa richiesta di alcuni armatori patrizi, *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera* protessero alcuni mercantili da Venezia fino a Zante²⁰⁰. All'inizio dell'anno successivo, il pericolo rappresentato soprattutto dagli aggressivi corsari tripolini, che ostacolava lo sviluppo della citata compagnia marittima *Unione di San Marco*²⁰¹, spinse i mercanti a chiedere ufficialmente l'istituzione dei convogli, con qualche «moderato aggravio» per pagare la protezione delle navi da guerra²⁰². Per quanto coincidessero con i suggerimenti del nuovo Provveditore Generale da

orientale et occidentale (XV-XIX^e siècles), in *Économies méditerranéennes. Équilibres et intercommunication. XIIIe-XIXe siècles*, I, Athènes 1985, p. 13. L'avversione ai convogli rimase una costante del mondo armatoriale di tutti i paesi anche in epoca recente, come mostra la forte contrarietà al traffico convogliato da parte degli armatori inglesi durante la Prima Guerra Mondiale pur di fronte al dilagare della guerra sottomarina tedesca.

¹⁹⁷ Dovrebbe trattarsi di Antonio di Marco Bragadin (1649-1679), un pronipote del cardinale Marcantonio. BARBARO, II-7, c. 142.

¹⁹⁸ Le Province Unite avevano istituito in Mediterraneo due convogli l'anno, scortati da navi da guerra al cui mantenimento contribuivano i mercanti interessati. Cfr. BNM, ms It. cl. VII, 643 (8062), Orazione in Senato di A. Bragadin, marzo 1671, cc. 22v-26r e 143r-144v; J.I. ISRAEL, *The Phases of the Dutch Straatvaart (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean*, «Tijdschrift voor Geschiedenis», 99 (1986), p. 23.

¹⁹⁹ ASVe, *PTM*, filza 939, disp. A. Bernardo n. 106, 8.7.1671.

²⁰⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 586, 22.6.1672 e all. supplica Francesco Bembo e Giacomo Corner, s.d.

²⁰¹ La minaccia corsara teneva lontani i potenziali investitori.

²⁰² Il Senato ventilò la reintroduzione di un moderato dazio di entrata nel porto di Venezia, parzialmente tolto nel 1662, che veniva calcolato in 84 mila ducati annui. ASVe, *Senato Mar*, filza 589, 7.1.1673 e all.ti.

Mar Andrea Valier e dell'ex Capitano delle Navi, ora console ad Aleppo, Marco Bembo²⁰³, le istanze dei mercanti vennero accolte con lentezza. Nell'estate 1673 un gruppo di otto mercantili destinati a Cipro e Alessandria fu scortato dalle navi pubbliche fino a Cerigotto e Capo Malea²⁰⁴, mentre un primo convoglio «di prova» venne effettuato nell'autunno del 1674, con meta la Siria e l'Egitto²⁰⁵. Per mostrare degnamente le insegne della Repubblica in quei porti, non più visitati da unità da guerra veneziane dai tempi dei galeoni pubblici degli anni trenta, alla missione parteciparono tutte e cinque le navi pubbliche allora in armò, anche a costo di lasciare prive di protezione le acque ioniche. Il convoglio, iniziatosi e conclusosi a Zante, fece tappa ad Alessandria, Tripoli di Siria, Alessandretta e Cipro e trasportò tra l'altro i nuovi consoli veneziani al Cairo e ad Aleppo²⁰⁶.

Il successo del viaggio e la citata relazione del Bailo Giacomo Querini, che chiedeva di seguire l'esempio delle altre potenze marittime²⁰⁷, spinsero il Senato a istituire un regolare servizio convogliato. Nel 1676 venne stabilito un convoglio annuale per il Levante, aperto a chiunque e protetto da due navi pubbliche. L'idea era di concentrare i mercantili a Corfù entro giugno e salpare da qui il primo di luglio col favore del maestrale da NO. La prima tappa doveva essere Smirne, dove i mercantili per Istanbul si sarebbero separati per proseguire da soli, mentre il convoglio si sarebbe diretto verso Alessandria con la scorta delle due navi da guerra, necessarie in quanto i porti di Siria e Cipro erano privi di fortezze e quindi aperti agli attacchi corsari; al ritorno, agevolato dal predominante vento di scirocco da SE, il percorso sarebbe stato invertito. I mercantili per Creta erano esclusi dal sistema convogliato, stante la brevità del viaggio più breve e la necessità commerciale di recarsi nell'isola più volte l'anno. Il convoglio per il Levante ricalcava nelle sue linee essenziali quanto realizzato nei decenni venti e trenta con i galeoni pubblici *Santa Maria Torre di Mar* e *Padre Eterno*. La protezione di due navi pubbliche (che prendevano il posto delle due galeazze impiegate allora) era ritenuta sufficiente perché appariva poco probabile che i corsari, interessati a depredare e non a combattere,

²⁰³ ASVe, PTM, filza 941, disp. A. Valier n. 55, 12.6.1673; G. BENZONI, *Bembo, Marco*, p. 131.

²⁰⁴ ASVe, PTM, filza 1331, disp. L. Venier n. 8, 8.8.1673.

²⁰⁵ Consigliandone a Luigi XIV la conquista, Leibnitz definiva in quegli anni l'Egitto «l'Olanda dell'Est». E. TAILLEMITE, *Une marine pour quoi faire? La stratégie navale de Louis XIV*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, Vincennes 1996, p. 94.

²⁰⁶ ASVe, PTM, filza 941, disp. A. Valier n. 95, 15.11.1674; filza 1331, disp. L. Venier n. 15, 7.4.1675.

²⁰⁷ *Relazioni di ambasciatori veneti*, XIII, rel. G. Querini, p. 965.

attaccassero un convoglio, dato che in questo caso anche i mercantili avrebbero resistito e combattuto²⁰⁸. Per costringere gli armatori a far navigare convogliate le proprie unità, fu stabilito che chi navigava fuori convoglio avrebbe subito forti penalità e si sarebbe vista annullata l'assicurazione, mentre le navi straniere che trasportavano merci veneziane nel periodo non coperto dal convoglio avrebbero pagato un dazio del 20%²⁰⁹. Poco dopo i mercanti furono convinti ad accettare un doppio convoglio all'anno, il primo in partenza a luglio e il secondo a dicembre, e in questi termini il progetto fu definitivamente approvato nel dicembre 1676. Nonostante le autorità preferissero una percentuale in base al valore della merce trasportata, non ci fu modo di ottenere un contributo superiore ai 300 ducati per nave scortata²¹⁰.

Oltre che al duplice convoglio di Levante, si pensò anche a due convogli annuali di Ponente, protetti da una sola nave pubblica e con meta Lisbona. Le trattative con gli armatori proseguirono per circa un anno, ma alla fine il Senato bocciò il progetto. Il commercio di Ponente non poteva essere convogliato come quello di Levante perché gli scali erano troppi e richiedevano un traffico ininterrotto e non periodico come quello garantito dai convogli, ma forse c'era anche il timore di urtare la suscettibilità di Spagna e Francia, ancora in guerra tra loro²¹¹. Un altro tentativo senza successo fu l'idea di un viaggio annuale, senza scorta, verso Tunisi e Tripoli. Il Bailo Giovanni Morosini ottenne dai nuovi Pascià delle due reggenze otto patenti annue (quattro per ciascun porto), ma lo sforzo di siglare una «pace perpetua» con i Barbareschi, come avevano fatto Francia e Olanda, non andò a buon fine: poco dopo, la caduta dei Pascià fece annullare anche le patenti²¹².

Il primo convoglio di Levante, che doveva concentrarsi a Corfù entro il 30 giugno 1677, riuscì a salpare solo agli inizi di settembre. Il ritardo, e altre

²⁰⁸ Anche i convogli olandesi e inglesi erano scortati da non più di due-tre navi da guerra. Ciascuno dei due convogli annuali olandesi era solitamente scortato da due navi. ISRAEL, *The Phases*, p. 23.

²⁰⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 612, 9.9.1676, all. Capi di Piazza s.d.

²¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 613, 31.12.1676 e all. Cinque Savi alla Mercanzia 23.12.1676.

²¹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 613, 26.12.1676 e all. Cinque Savi alla Mercanzia 23.12.1676; filza 634, 20.7.1680, all. Capi di Piazza s.d.; *Senato Rettori*, filza 91, 16.12.1677. Sull'iniziativa, cfr. anche TUCCI, *La marina mercantile*, pp. 160-161. La proposta di convogliare anche il traffico di Ponente era già stata fatta in precedenza dal console veneziano ad Aleppo, Marco Bembo. BENZONI, *Bembo, Marco*, p. 131.

²¹² ASVe, *Dispacci Ambasciatori Istanbul*, filza 159, n. 30, 11.9.1676, cc. 199v-200v; n. 42, 31.1.1677, cc. 287r-v; *Senato Mar*, filza 613, 31.12.1676; G. CAPPOVIN, *Tripoli e Venezia nel secolo XVIII*, Verbania 1942, p. 60.

considerazioni, spinsero il Provveditore Generale da Mar Andrea Corner a modificarne l'andamento e a stabilire che tutte e sei le navi pubbliche in servizio fossero assegnate alla scorta, diretta dal Capitano delle Navi Marino Michiel. Il convoglio si divise nelle acque di Cerigo: *Costanza Guerriera* e *Fama Volante* presero in consegna i mercantili diretti in Siria e a Cipro, le altre quattro navi pubbliche quelli per Smirne e Istanbul²¹³. Già in questo primo viaggio emersero i problemi della navigazione convogliata. Un mercantile troppo piccolo e carico ritardò notevolmente il viaggio, non riuscendo a superare alcuni passaggi difficili, mentre molti altri mercantili si presentarono con notevoli ritardi per intraprendere il viaggio di ritorno²¹⁴.

La suddivisione decisa da Corner determinò la nascita di due tipi di convoglio, uno completo per Smirne e Cipro-Siria, l'altro ridotto e limitato a Smirne. Nel 1678 ci furono convogli solo del secondo tipo. In primavera *Giove Fulminante*, *Costanza Guerriera* e *Fama Volante* scortarono due petacchi e riportarono indietro altri due mercantili; in autunno le navi pubbliche tornarono a Smirne, spingendosi poi fino a Tenedo²¹⁵. Il secondo convoglio completo dovette attendere la primavera del 1679. Mentre *Drago Volante* e *Fama Volante* scortavano i mercantili per Smirne, *Giove Fulminante* e *Madonna della Salute* si portarono con gli altri nel Mediterraneo Orientale. Il viaggio rappresentò un notevole successo di prestigio. L'allontanamento di alcuni corsari battenti bandiera di Monaco dalle acque di Cipro, favorì un clima amichevole con i turchi. La *Giove Fulminante*, particolarmente adatta a mostrare bandiera, venne visitata da molti importanti personaggi ottomani, incuriositi ma anche intimoriti dalle nuove navi da guerra che la Serenissima stava mettendo in campo: a Tripoli di Siria, il Pascià invitò espressamente Marino Michiel nella sua residenza per ottenere in cambio un invito a bordo dell'ammiraglia veneziana. I turchi furono sempre molto cortesi – Michiel li definì «persone che vantino civiltà» – e più in generale, i convogli dovettero contribuire alla rivalutazione della società e della cultura ottomana che si stava registrando a Venezia²¹⁶. Il successo d'immagine della Serenissima era rafforzato dalla protezione che le navi pubbliche offrivano

²¹³ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 6, 8.9.1677; *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. A. Corner 14.3.1680, cc. 4r-v.

²¹⁴ Pare che i mercantili veneziani, sovente di dimensioni ridotte, tendessero a navigare sovraccarichi, cosa che impediva il dispiegamento di tutta la velatura. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 7, 27.11.1677; n. 14, 16.3.1678.

²¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 20, 27.7.1678; n. 23, 4.9.1678.

²¹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 30, 1.11.1679. Sulla rivalutazione del mondo ottomano a Venezia in questo periodo, cfr. P. PRETO, *Venezia e i turchi*, Firenze 1975, pp. 340-351.

ai mercantili stranieri. Gli stessi consoli esteri – in particolare quello francese di Smirne – chiedevano di scortare i propri mercantili, trasformando le unità veneziane in una sorta di forza di pattuglia internazionale in acque dove l'Impero Ottomano non era in grado di assicurare la necessaria protezione²¹⁷. Non mancavano comunque le ombre. Il sistema dei convogli usurava notevolmente le navi, costantemente in moto per scortare i mercantili da uno scalo all'altro e permettere ai mercanti di concludere migliori affari, mentre la dispersione delle unità in più squadre implicava un minor controllo dei capi da mar sui capitani e una minor attenzione alla manutenzione. I raddobbi, anche quelli più urgenti, erano spesso impediti dalla precedenza accordata ai compiti di scorta, che costrinsero alcune unità a rimanere continuamente in mare per sei anni. «Nessuna nazione del mondo – scrisse Marino Michiel – fa quello che fa la veneta, perché tutti vedono cosa si può promettere d'una nave; ma noi altri vogliamo che facciano più di quello [che] ponno, e non è possibile»²¹⁸. L'impegno del traffico convogliato spinse, come detto, il Provveditore Generale Corner a chiedere di aumentare a dodici le navi in servizio, otto delle quali da destinarsi esclusivamente ai convogli, equamente divise tra quello di Cipro e Siria e quello di Smirne e Istanbul²¹⁹; i Cinque Savi alla Mercanzia ritennero invece che tre navi potessero essere sufficienti per la scorta²²⁰, mentre le altre dovevano sorvegliare le nuove aree di attività dei corsari. Il successo dei convogli (da quando erano stati istituiti non si era più verificata alcuna cattura di mercantili veneziani lungo le rotte di Levante) aveva infatti spinto i Barbareschi verso occidente, tra il Golfo di Taranto e la Sicilia²²¹. Il nuovo Provveditore Generale da Mar Girolamo Grimani ricevette l'ordine di spostare due-tre navi nello Ionio occidentale, mentre il Canale d'Otranto sarebbe stato vigilato da galeazze e galee²²². La dislocazione a Ponente delle navi pubbliche fece sospendere i convogli per quasi tutto il 1680, dimostrando la validità delle richieste di Corner.

I convogli ripresero a fine anno. Mentre *Fama Volante* e *Venere Armata*

²¹⁷ I turchi usarono mercantili veneziani scortati dalle navi pubbliche per trasportare perfino cannoni da Istanbul alle piazze delle loro isole dell'Egeo. ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 14, 16.3.1678; n. 24, 2.1.1679; n. 30, 1.11.1679; n. 40, 8.5.1680.

²¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 28, 23.4.1679; n. 30, 1.11.1679; n. 32, 12.11.1679; n. 36, 24.2.1680; n. 38, 4.4.1680 [da dove è tratta la citazione].

²¹⁹ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 75, rel. A. Corner 14.3.1680, cc. 4r-v. Le due rotte venivano ormai considerate distinte.

²²⁰ Tra i Cinque Savi c'era un avversario delle navi pubbliche come l'ex Provveditore Generale da Mar Antonio Bernardo.

²²¹ ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel n. 40, 8.5.1680.

²²² ASVe, *Senato Mar*, filza 634, 20.7.1680 e all.ti.

rimanevano nelle acque del Canale d'Otranto, *Giove Fulminante* e *Madonna della Salute* si recarono a Smirne, scortando sia all'andata che al ritorno mercantili turchi, francesi e genovesi²²³. Nell'aprile del 1681 furono nove i mercantili che salparono con il convoglio completo per Smirne, Cipro, Siria e Alessandria, un numero di unità superiore a quello dei convogli olandesi²²⁴. La scorta fu assicurata da *Giove Fulminante*, *Fama Volante* e *Madonna della Salute*, mentre la nuova *Venezia Trionfante* e la *Drago Volante* rimanevano di pattuglia nelle acque ioniche. A Smirne tre mercantili francesi attesero appositamente l'arrivo del convoglio per ricevere protezione²²⁵. Anche alcune galee turche, inseguite da quelle maltesi nelle acque di Cipro, domandarono di essere scortate fino a Rodi, ma il Capitano delle Navi Paolo Michiel riuscì ad eludere l'imbarazzante richiesta. Negli scali toccati i turchi si mostrarono una volta di più particolarmente cortesi, rimanendo impressionati dalla forza e dall'ordine delle navi pubbliche²²⁶.

Nel 1681 la minaccia corsara provocò anche il ritorno in Levante della marina francese. Una squadra di cinque vascelli diretta da Duquesne si portò sulle tracce di alcune unità tripoline, che furono sorprese e attaccate nel porto di Chio il 23 luglio²²⁷. Per quanto la presenza francese permettesse ai veneziani

²²³ A Smirne, le due navi pubbliche ebbero un amichevole incontro con la flotta ottomana guidata dal Kapudan Pascià, che scorreva l'Egeo con ventisette galee per raccogliere tributi. ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 6, 18.10.1680; n. 7, 21.1.1681.

²²⁴ I due convogli annuali olandesi, uno autunnale più grande e uno primaverile più piccolo, potevano raggiungere rispettivamente i sette e quattro mercantili. ISRAEL, *The Phases*, p. 23. I convogli inglesi erano invece molto più grossi, toccando le venti-trenta unità. J. MATHIEUX, *Il Mediterraneo*, in *Storia del Mondo Moderno*, VI, Milano 1971 [Cambridge 1970], p. 659.

²²⁵ ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 9, 26.4.1681; n. 12, 7.6.1681. Durante il viaggio avvenne invece a Suda uno spiacevole episodio per questioni di saluto col Provveditore Straordinario Giorgio Benzoni, che fece perfino tirare alcune cannonate contro le navi pubbliche; agli ammiragli dell'Armata grossa non era ancora concessa la stessa dignità attribuita a quelli dell'Armata sottile. *Ibid.*, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 13, 8.6.1681; filza 945, disp. G. Grimani 9.2.1682. Il Benzoni in questione potrebbe essere Giorgio di Pietro (1639-1695), divenuto successivamente Consigliere di Venezia. BARBARO, I-4, c. 368.

²²⁶ ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 14, 29.11.1681. L'anno successivo il Pascià di Suda e l'Agà dei giannizzeri di Canea fecero imbarcare sette turchi destinati a Smirne sulla *Giove Fulminante*, dove furono ospitati «amorevolmente» per circa tre mesi. ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 17, 12.5.1682.

²²⁷ A. JAL, *Abraham Du Quesne et la marine de son temps*, II, Paris 1878, pp. 25, 385-386.

di muoversi con maggior tranquillità, la ricomparsa delle navi gigliate fece temere una ripresa di quegli incidenti che avevano avvelenato i rapporti tra i due stati agli inizi degli anni settanta²²⁸. Quando però Duquesne incontrò, durante il viaggio di ritorno, la *Venezia Trionfante* e la *Drago Volante*, si limitò ad uno scambio di cortesie, senza alcuna richiesta di restituzione di connazionali²²⁹. In ogni caso la scorta al successivo convoglio, salpato nel dicembre 1681 da Corfù per Smirne, fu aumentata fino ad annoverare sei delle sette navi pubbliche in servizio²³⁰. Si trattò di una decisione accorta, perchè questa volta Duquesne avrebbe voluto costringere i veneziani a rendergli il saluto; tese loro un agguato all'ingresso del Canale di Smirne, ma alla vista della forza della squadra veneta, preferì rinunciare²³¹.

Nonostante i risultati conseguiti, i convogli non erano troppo ben visti né dai comandanti veneziani, né dai mercanti della piazza lagunare. I primi lamentavano i continui ritardi dovuti alla presenza nei convogli di unità troppo piccole e sovraccariche e contestavano la disposizione di far svernare in Siria e a Cipro le navi pubbliche, data l'insicurezza di quegli ancoraggi²³²; i secondi deploravano il fatto che molti aggirassero la navigazione convogliata attraverso l'uso degli scali ponentini o approfittando degli invii di biscotto all'Armata: inoltre a loro avviso i convogli erano stati solo tre e molte unità non avevano potuto usufruire del sistema²³³. I mercanti proposero di creare due distinti convogli, uno per Smirne e Istanbul, da effettuarsi due volte l'anno, l'altro annuale

²²⁸ ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 14, 29.11.1681; n. 16, 17.12.1681. Nella sosta fatta a Zante, Duquesne aveva preteso che la fortezza lo salutasse per prima e solo il fermo rifiuto delle locali autorità veneziane lo aveva fatto desistere. *Ibid.*, filza 944, disp. Provveditore Generale da Mar Girolamo Grimani n. 56, 12.7.1681.

²²⁹ ASVe, PTM, filza 944, disp. G. Grimani n. 67, 30.9.1681.

²³⁰ *Giove Fulminante, Costanza Guerriera, Drago Volante, Fama Volante, Madonna della Salute e Venezia Trionfante*. ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 16, 17.12.1681, all. s.d.

²³¹ La presenza di Duquesne non fu l'unico elemento che agitò il viaggio. La *Giove Fulminante* costrinse un piccolo corsaro tripolino a buttarsi a terra presso Capo Ducato, la punta meridionale di Santa Maura, mentre a Delo – che pure era giudicato uno dei migliori ancoraggi in Egeo – una furiosa tempesta fece arare le ancore della *Madonna della Salute*, che investì un mercantile, affondandolo con tutto il suo carico. ASVe, PTM, filza 1333, disp. P. Michiel n. 16, 17.12.1671; n. 17, 12.5.1682.

²³² ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 73, rel. M. Michiel, 31.12.1680

²³³ Erano una decina le navi che affermavano di non essere state protette: la *San Nicolò* ad esempio, aveva atteso invano a Smirne otto mesi il convoglio, rientrando poi da sola a Venezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 635, 17.10.1680 e all. Cinque Savi alla Mercanzia 23.9.1680; filza 639, 23.10.1681, all. Cinque Savi alla Mercanzia 4.10.1681.

per Alessandria, Cipro e Siria, scortato ciascuno da due navi pubbliche. In realtà queste richieste, approvate dal Senato agli inizi del 1682, sanzionavano semplicemente quanto era già stato messo in pratica dai comandanti della flotta: ciò ridimensiona i dati negativi esibiti dai mercanti, considerato che dei dieci convogli previsti dal momento della loro istituzione fino al 1681, almeno sette erano stati effettuati (tre completi e quattro per Smirne). La nuova regolazione non risolse neppure il problema dei mercantili che navigavano fuori convoglio: le sanzioni nei loro confronti vennero inasprite, ma ormai alcuni importanti mercanti spedivano regolarmente le loro unità cariche di mercanzie levantine a Livorno, inviando poi le merci via terra a Venezia²³⁴.

Nell'estate del 1682 *Costanza Guerriera*, *Fama Volante* e *Drago Volante* salparono con nove mercantili del convoglio per Alessandria, Cipro e Siria, mentre *Venezia Trionfante* e *Venere Armata* vennero impiegate nel convoglio per Smirne²³⁵. Questa volta, i veneziani ebbero la sgradita sorpresa di scoprire che numerosi mercantili francesi avevano già imbarcato le merci che essi pensavano fossero state loro riservate, ciò nonostante, nella primavera del 1683 il nuovo Capitano delle Navi Daniele 4° Dolfìn scortò con il convoglio per Smirne anche mercantili francesi, oltre che turchi²³⁶. La protezione veneziana tornava particolarmente utile in un momento in cui la minaccia corsara stava diventando incontrollabile: nei primi mesi del 1683 una formazione di nove corsari francesi con bandiera portoghese (cui ben presto si aggiunsero altre cinque unità e la squadra di galee maltesi) pose in «rigorosa contribuzione» le isole dell'Egeo. Per contrastare i corsari, gli ottomani decisero di mettere in cantiere dieci grosse sultane e cominciarono a ristrutturare le fortificazioni delle loro piazzeforti marittime, ma le navi pubbliche rimanevano sul momento l'unica forza disponibile²³⁷. Ciò andava oltre i desideri delle autorità veneziane, che temevano di trovarsi coinvolte nelle vicissitudini della politica ottomana, in particolare in una guerra tra la Porta e i francesi che, dopo l'azione contro Chio del 1681, avevano intrapreso due campagne navali contro Algeri. Il Provvedi-

²³⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 639, 23.10.1681, all.ti Capi di Piazza e Capi Parcenevoli 2.8.1681 e 12.8.1681; filza 640, 10.1.1682 e all.ti.; filza 645, 20.1.1683 e all. Cinque Savi alla Mercanzia 7.1.1683; filza 650, 15.1.1684 e all. Capi di Piazza 14.1.1684.

²³⁵ *Giove Fulminante* e *Madonna della Salute* erano state costrette ad andare ai lavori. ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. P. Michiel, n. 20, 16.8.1682.

²³⁶ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. P. Michiel, n. 21, 7[?].3.1683; disp. D. Dolfìn n. 1, 17.5.1683.

²³⁷ ASVe, *PTM*, filza 947, disp. G. Corner n. 32, 20.5.1683; n. 41, 17.9.1683 e all. costituito confidente 15.9.1683; n.45, 8.11.1683, all. lett. Capitano delle Navi Daniele 4° Dolfìn, 25.10[?].1683.

tore Generale da Mar Girolamo Corner suggerì di togliere le navi pubbliche dalla scorta ai convogli e di spingere i mercanti a proteggere le proprie unità con qualche nave privata «ben rinforzata», come facevano olandesi e inglesi; le navi della Serenissima dovevano invece tornare a un ruolo difensivo nelle acque più vicine ai domini della Repubblica, abbandonando nella pratica la politica di presenza navale inaugurata un decennio prima con i viaggi convogliati²³⁸.

Le richieste di Corner trovarono un riscontro nell'attività navale del 1683, che non vide nessun viaggio per la Siria e Cipro, mentre in ottobre salpò quello che sarebbe stato l'ultimo convoglio, limitato a Smirne e Istanbul. Sebbene anche in questa occasione non mancasse la scorta a due mercantili turchi, l'Impero Ottomano era già in guerra con Austria e Polonia e quando il convoglio incontrò presso Argentiera il Kapudan Pascià, uscito da Istanbul con trentadue galee, veneziani e turchi preferirono evitarsi²³⁹. Si chiuse in questo modo una stagione breve ma intensa, che aveva visto il ritorno della presenza navale veneziana nel Mediterraneo Orientale. Se il successo commerciale dei convogli può essere opinabile²⁴⁰, quello politico era indiscutibile. La bandiera della Serenissima aveva ripreso prestigio in un'area che Venezia sentiva come propria e che lo scoppio della guerra di Morea avrebbe contribuito a riportare nella sua sfera d'azione.

²³⁸ ASVe, *PTM*, filza 946, disp. G. Corner n. 32, 20.5.1683.

²³⁹ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. D. Dolfin n. 4, 31.10.1683.

²⁴⁰ Va comunque ricordato che i veneziani continuavano a detenere in questo periodo la maggior parte dei trasporti di grano, riso e caffè tra l'Egitto e la Siria e Istanbul, così come una grossa fetta del traffico costiero dell'Impero Ottomano. Cfr. A.C. WOOD, *A History of the Levant Company*, London 1964 [Oxford 1935], p. 107.

CAPITOLO V

LA FASE INIZIALE DELLA PRIMA GUERRA DI MOREA (1684-85)

5.1 *Politica navale e scelta interventista.*

La prima guerra di Morea si caratterizza per essere stato l'unico dei sette conflitti veneto-turchi in cui la Serenissima ricoprì apertamente il ruolo dell'aggressore¹. Questa scelta controcorrente (e per molti versi sorprendente, se consideriamo che la neutralità era divenuta una sorta di bandiera ideologica della Repubblica) viene generalmente associata all'attrazione esercitata dalla crescente potenza austriaca e alle pressioni del papato². Accanto a queste indubbie motivazioni tuttavia, la politica navale inaugurata nel 1675 ebbe una parte forse ancor più rilevate nello spingere la Serenissima a riprendere le armi contro il tradizionale nemico ottomano. L'occasione per mettere alla prova la nuova squadra di navi pubbliche fu offerta dal riaprirsi nei Balcani del conflitto tra Impero Ottomano e Asburgico. Nel 1683 i turchi lanciarono un attacco in grande stile sulla frontiera ungherese ma, dopo aver cinto d'assedio Vienna, furono duramente battuti da un esercito austro-polacco venuto in soccorso della città³. Nella speranza di infliggere un colpo decisivo al vacillante avversario, austriaci e polacchi cercarono nuovi alleati e Venezia, la cui flotta poteva

¹ Anche all'inizio della guerra del 1463-1479 la Serenissima aveva preso l'iniziativa, ma solo dopo che gli ottomani avevano proceduto ad una serie di annessioni in Egeo, Morea e Bosnia. Cfr. G. GULLINO, *Le frontiere navali*, in *Storia di Venezia*, IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*, a cura di A. TENENTI - U. TUCCI, Roma 1996, p. 62. Similmente, nel 1430 c'era stata una dichiarazione di guerra veneziana dopo una serie di incursioni ottomane contro Negroponte, Corone e Modone. R. GERTWAGEN, *The Contribution of Venice's Colonies to Its Naval Warfare in the Eastern Mediterranean in the Fifteenth Century*, in *Mediterraneo in armi*, I, Palermo 2007, p. 143.

² Per una documentata analisi dell'intervento veneziano sotto il profilo diplomatico, cfr. D. CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa. Disimpegno in Italia ed espansione nel Levante (1682-1686)*, «Atti e memorie della Società dalmata di storia patria», n.s., 1 (1987), pp. 119-142.

³ Sulla campagna e sull'assedio di Vienna del 1683, cfr. T.M. BARKER, *Double Eagle and Crescent. Vienna's Second Turkish Siege and its Historical Setting*, New York 1967.

assicurare alla coalizione la supremazia sul mare, finì in testa alla lista. Dopo tre mesi di trattative, il 5 marzo 1684 fu firmato a Vienna un accordo che inseriva la Serenissima nel blocco anti-turco⁴.

La decisione di intervenire nel conflitto maturò dopo un acceso dibattito all'interno del gruppo dirigente della Repubblica, nel corso del quale le navi rappresentarono uno dei principali argomenti di confronto. Michele Foscarini, capofila di quelli che avrebbero voluto mantenere anche in Levante la politica di neutralità da tempo assunta in Terraferma, esprime forte preoccupazione per le spese che la guerra avrebbe provocato, la cui fetta maggiore sarebbe stata coperta, come durante la guerra di Candia, dal noleggio di un gran numero di mercantili armati stranieri⁵. A Foscarini si contrappose Pietro Valier⁶, il più ascoltato e influente membro del Senato, che utilizzò proprio le navi pubbliche in cantiere per neutralizzare questi timori e convincere l'assemblea ad approvare l'intervento. Definito da un'anonima relazione: «incantato, perché senza studio, senza esperienza, senza concetto è comparso improvviso pieno di spirito»⁷, Valier si era distinto quale Savio *Cassier*⁸ nell'amministrazione finanziaria della fase finale della guerra di Candia, ma le critiche sollevate nella successiva carica di Provveditore delle Tre Isole del Levante (Corfù, Zante e Cefalonia, 1668-70) lo avevano costretto a fare ammenda in qualità di *Capitano* della città di

⁴ Il Senato aveva approvato l'entrata in guerra il 12 febbraio. Sulle trattative, cfr. ASVe, *Collegio Esposizioni Principi*, filza 96, 15.1.1684, all. memoriale amb. imperiale; *Senato Corti*, filza 112, 19.1.1684 e 12.2.1684; *Dispacci Ambasciatori Germania*, filza 159, n. 384, 5.3.1684; CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa*, pp. 130-134; G. BENZONI, *Contarini, Domenico*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, p. 148 (146-151).

⁵ FOSCARINI, *Istoria*, p. 129; P. GARZONI, *Istoria della Repubblica di Venezia in tempo della Sacra Lega*, I, Venezia 1720, pp. 55-56. A Foscarini venivano attribuite qualità di grande rettitudine e onestà, ma limitate capacità politiche. Cfr. P. MOLMENTI, *Curiosità di Storia Veneziana*, Bologna 1919, p. 410; BMC, ms. Cicogna 1511, *Copela Politica*, cc. 65v-66r. Per la sua biografia, cfr. P. ZENO, premessa al tomo X *Degl'istorici delle cose veneziane*, Venezia 1720, pp. III-VIII; R. TARGHETTA, *Foscarini, Michele*, in *DBI*, XLIX, Roma 1997, pp. 397-400.

⁶ Pietro Matteo di Alessandro Valier (1625-1710) non era uno stretto parente dell'ex Provveditore Generale da Mar e storico Andrea Valier. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, VIII, c. 35v; BARBARO, VII-32, c.176.

⁷ *Copela Politica*, cc. 41r-42r, cit. anche in E.A. CICOGNA, *Delle iscrizioni veneziane*, V, Venezia 1842, p. 605. Valier era un oratore particolarmente eloquente. *Ibid.*, I, Venezia 1824, p. 64.

⁸ Il Savio Cassier, il più importante tra i cinque Savi di Terraferma, sovrintendeva alla gestione delle finanze. G. MARANINI, *La Costituzione di Venezia*, II, Firenze 1974 [1931], pp. 335-338.

Brescia⁹. Tornato a Venezia, aveva ottenuto nel 1677 la nomina a Provveditore Generale in Dalmazia, dove aveva potuto valutare da vicino le possibilità di espansione territoriale ed economica offerte alla Repubblica nelle confinanti regioni ottomane della Bosnia e dell'Erzegovina. Il suo vero spessore politico lo si coglie tuttavia nelle ripetute elezioni a *Savio del Consiglio*, un'importante funzione che permetteva di essere al centro del processo decisionale della Repubblica¹⁰. Valier rappresentava di fatto la quintessenza del modello al quale si ispirava il patriziato veneziano, occupando un ruolo centrale nella gestione del potere senza che questo trasparisse oltre la ristretta cerchia dirigente. Sul piano dei rapporti internazionali, il gruppo di patrizi da lui guidato¹¹ vedeva nella politica di accomodamento con la Porta perseguita dopo il 1669, e dettata dalla preminenza attribuita agli interessi commerciali veneziani in Levante, il maggiore impedimento alla libertà di manovra della Serenissima. Per questi nobili, se la Repubblica poteva rimanere neutrale in Terraferma per evitare di essere

⁹ Cfr. BMC, ms. Cicogna 2402, n. 41, lett. di P. Valier al Senato, 10.12.1671. I costi di esercizio di alcune cariche rappresentavano di fatto una punizione per i patrizi che vi venivano eletti. Il Capitano era, insieme al Podestà, uno dei due rettori che la Serenissima inviava ad amministrare le principali città della Terraferma e aveva compiti di carattere soprattutto militare. Tommaso Moretti, collaboratore di Valier mentre era Capitano, gli dedicò la ristampa bresciana del 1672 del suo *Trattato dell'artiglieria* (1^a ed. Venezia 1665; ristampa anastatica dell'ed. 1672, Brescia 1991).

¹⁰ I sei Savi del Consiglio costituivano una specie di comitato ministeriale che era il vero centro motore della politica veneziana, un' «oligarchia più ristretta all'interno dell'oligarchia» che dominava il Senato. P. DEL NEGRO, *Le istituzioni militari della Serenissima tra Sei e Settecento*, in *Società, economia, istituzioni. Elementi per la conoscenza della Repubblica Veneta*, 1, *Istituzioni ed economia*, Sommacampagna (VR) 2002, p. 140; cfr. anche V. HUNECKE, *I Savi Grandi - gli oligarchi di Venezia?*, «Acta Histriae», 7 (1999), pp. 141-152. Alle otto nomine a Savio del Consiglio negli undici anni tra il 1665 e il 1676, Valier ne aggiunse diciotto nel ventennio successivo al suo ritorno dalla Dalmazia. Seguendo le considerazioni di Hunecke, Valier sarebbe rientrato nell'esiguo gruppo (10% del totale) di patrizi eletti per più di venticinque volte Savio del Consiglio e potrebbe essere anzi stato il primo a superare questa soglia. V. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, in *Storia di Venezia*, VIII, pp. 416-419. Nelle vacanze dalla carica di Savio del Consiglio, Valier ricoprì più volte l'incarico di Provveditore all'Armar, confermando il suo interesse per le questioni navali. ASVe, *Segretario alla Voci, Pregadi*, reg. 20, cc. 43v-44r. Per molte delle notizie riguardanti Valier (e numerosi altri esponenti veneziani) ringrazio Vittorio Mandelli, che ha raccolto una grande massa di dati sugli incarichi del patriziato veneziano in età moderna.

¹¹ Nella sua politica interventista, Valier venne sostenuto soprattutto da un altro Savio del Consiglio, Federico Marcello (1640-1711), pronipote del Capitano Generale Lorenzo, caduto nel 1656 ai Dardanelli. Marcello formava con i fratelli un influente clan familiare. *Copela Politica*, cc. 79r-80r.

coinvolta nelle rischiose vicende europee, in Levante essa doveva perseguire una politica attiva, soprattutto ora che la crisi dell'Impero Ottomano sembrava aprire prospettive insperate; un successo militare, avrebbe anche assicurato migliori posizioni commerciali. Sotto certi aspetti, Valier e il suo gruppo rappresentavano il corrispettivo veneziano di quel 'partito' orientale che a Vienna propugnava la lotta al turco e l'espansione nei Balcani a scapito della guerra occidentale contro la Francia¹².

Nel conflitto che si andava ad aprire, Valier – ispirandosi anche ai suggerimenti del re di Polonia Giovanni III Sobieski¹³ – attribuiva alla nuova squadra di navi statali un ruolo di primo piano. Dopo aver spazzato via dall'Egeo la debole flotta ottomana, le navi della Serenissima si sarebbero dirette ai Dardanelli per congiungersi con l'esercito polacco, sceso dall'Ucraina attraverso le regioni del Dnester e del basso Danubio, mentre il grosso delle truppe ottomane veniva trattenuto dagli austriaci in Ungheria. Le forze veneto-polacche avrebbero quindi forzato gli Stretti e si sarebbero portate a Istanbul, che non avrebbe potuto resistere a lungo ad un assalto congiunto dalla terra e dal mare¹⁴. Insinuandosi nel cuore dell'Impero Ottomano, l'Armata grossa avrebbe anche fatto da scudo avanzato alle forze di terra della Serenissima che, sostenute dalle unità a remi dell'Armata sottile, dovevano aprire un secondo fronte in Adriatico, allo scopo di completare il dominio veneziano sulla costa dalmato-albanese con

¹² Cfr. Z. ZLATAR, *Between the Double Eagle and the Crescent. The Republic of Dubrovnik and the Origins of the Eastern Question*, New York 1992, pp. 129, 136; CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa*, pp. 124-125. Sul gruppo favorevole all'intervento in guerra della Serenissima, cfr. *ibid.*, pp. 128-129; COZZI, *Venezia nello scenario europeo*, pp. 137-138; S. PERINI, *Venezia e la guerra di Morea (1684-1699)*, «Archivio Veneto», s. V, 153 (1999), p. 51. Secondo il contemporaneo Francesco Muazzo, Valier era favorevole alla guerra perché contava di amministrarla finanziariamente in prima persona. BNM, ms. it. Cl. VII, 172 (8187), [F. MUAZZO], *Storia della guerra tra li Veneti, e Turchi dall'1684, e 1696*, c. 2r. Ringrazio Alberto Secco per avermi segnalato questo manoscritto.

¹³ Cfr. la lettera inviata da Sobieski il 28 ottobre 1683, citata anche dallo storico ufficiale Pietro Garzoni, in *I libri commemorali della Repubblica di Venezia. Regesti*, VIII, a cura di P. BOSMIN, Venezia 1914, p. 42; CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa*, p. 129 e n.; GARZONI, *Istoria*, I, p. 56. Un'azione della flotta veneziana ai Dardanelli venne espressamente richiesta anche dal mediatore austriaco, Cancelliere Stratman. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Germania*, filza 158, n. 380, 20.2.1684, c. 540v.

¹⁴ Si trattava di una versione aggiornata e ampliata della strategia già tentata da Venezia tre secoli prima in occasione della sfortunata Crociata di Nicopoli, che avrebbe dovuto scacciare i turchi dal suolo europeo. Su questa spedizione, cfr. A.S. ATIYA, *The Crusade of Nicopolis*, London 1934; «*Nicopolis, 1396-1993*», «Annales de Bourgogne», 68 (1997); D. NICOLLE, *Nicopolis 1396: the last crusade*, Oxford 1999.

l'eliminazione delle basi corsare di Dulcigno, Castelnuovo, Durazzo e Valona¹⁵ e con l'asservimento dell'ostinata Repubblica di Ragusa¹⁶. Questo secondo fronte sarebbe anche servito per contrastare le mire espansionistiche asburgiche verso le coste del medio e basso Adriatico, portando se necessario all'occupazione dell'intera Bosnia¹⁷: i capitoli della lega stabilirono espressamente che Venezia avrebbe operato in Dalmazia per cogliere tutti quei «vantaggi» che avrebbero permesso le «coniugture» e, dopo un duro scontro diplomatico, i rappresentanti austriaci accettarono che l'Imperatore (il quale vantava, come re d'Ungheria, antichi diritti sulla Dalmazia) lasciasse alla Serenissima tutti i territori che quest'ultima fosse riuscita a sottrarre ai turchi¹⁸. La Morea, che avrebbe dato il nome al conflitto e che ne sarebbe stata la dote più tangibile, non appariva invece tra gli obiettivi iniziali veneziani¹⁹.

5.2 *Le nuove navi pubbliche*

Nella strategia del gruppo interventista, l'Armata grossa avrebbe dovuto costituire la punta di lancia dell'offensiva veneziana e venne quindi previsto di

¹⁵ Secondo Fernand Braudel, Valona era un'«eccellente base di partenza verso il largo e la Cristianità». BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, 2, p. 899. Sulla volontà veneziana di consolidare il proprio dominio in Adriatico lungo il corso del Seicento, cfr. A. CARRACCILO, *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Ancona 2002 [Paris 1965], p. 45. Agli inizi del Novecento Pietro Foscari, discendente dell'illustre famiglia patrizia, fu uno dei più risoluti sostenitori della penetrazione italiana nei Balcani a partire proprio dalla costa montenegrina. CHALINE, *L'Adriatique*, pp. 446-447.

¹⁶ Ragusa era uno dei principali obiettivi dell'intervento veneziano nel conflitto. Cfr. ZLATAR, *Between the Double Eagle*, pp. 139-149.

¹⁷ Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 103, 21.1.1684, all. scrittura P. Civran e P. Valier 2.2.1684. Si trattava della prosecuzione della politica di penetrazione economica intrapresa negli anni settanta, tra l'altro proprio dallo stesso Valier quando era Provveditore Generale della provincia. CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa*, p. 136 e n.

¹⁸ ASVe, *Senato Corti*, filza 112, 12.2.1684, all. capitoli della lega tra Impero e Polonia, aggiunta al cap. 9; filza 113, 4.3, 8.3, 11.3.1684 e all.ti; G. DONZELLI, *La politica veneziana del '700*, Venezia 1966, p. 25.

¹⁹ Un accenno alla Morea, la cui conquista era stata suggerita a Vienna dal Vice Cancelliere imperiale Königsegg, venne fatto solo dall'ex Capitano Generale Andrea Corner, che parlò di qualche «acquisto» nella regione. ASVe, *Senato Rettori*, filza 103, 31.12.1683, all. scr. A. Corner 26.12.1683; *Dispacci Ambasciatori Germania*, filza 158, n. 345, 5.12.1684, c. 295r; CACCAMO, *Venezia e la Lega Santa*, p. 130.

aumentarne la consistenza dalle sette navi in servizio a ventiquattro²⁰. Ben presto però ci si dovette rendere conto che l'obiettivo non sarebbe stato raggiungibile in tempi brevi, confermando che la riserva di navi era qualcosa di molto più complesso da gestire rispetto alla tradizionale riserva di galee: delle tredici navi in cantiere, quelle prontamente allestibili restavano soltanto cinque, alle quali se ne sarebbe potuta aggiungere una sesta, se la carenza di artiglierie non avesse costretto a posticiparne l'allestimento. Anche la consueta alternativa dell'ingaggio di mercantili armati noleggiati si dimostrò poco praticabile, sia per la difficoltà di trovare unità adeguate, sia per le resistenze degli armatori: alla fine furono ingaggiate non più di sette navi, la maggior parte delle quali arrivò a campagna già iniziata. Nel complesso, per le operazioni del 1684 non furono mai effettivamente disponibili più di una quindicina di unità, molte delle quali non all'altezza dell'importante compito che si voleva attribuire all'Armata grossa.

Delle cinque navi pubbliche immesse in servizio, quattro vennero varate entro il marzo 1684 e tutte e cinque furono pronte per la fine di aprile²¹. La maggiore era la *San Marco Grande*, da 56 cannoni, lunga in chiglia 102-103 piedi (35,5-35,8 mt), larga 28 (9,7 mt) e con un dislocamento calcolabile sulle 820-860 tonnellate²². Seguiva un gruppo di tre unità con un armamento simile ma con dimensioni piuttosto diverse: la più piccola era la *San Antonio da Padova* (83x22 piedi=28,9x7,7 mt, dislocamento inferiore intorno alle 500 tonnellate)²³, che però, con 48 cannoni, risultava anche la più armata, una combinazione assai poco felice; ad essa si affiancavano due navi più grandi – *Pace e Abbondanza* (92x29 piedi=32x10,1 mt, 730-740 tonnellate) ed *Ercole Vittorioso* (85x28 piedi=29,6x9,7 mt, 660 tonnellate) – entrambe da 44 cannoni. La quinta nave, battezzata *San Giovanni Battista*, aveva le stesse dimensioni dell'*Ercole*, ma portava soli 40 cannoni a causa della presenza dei remi²⁴. Una caratteristica negativa comune a tutte e cinque le unità era la scarsa larghezza, imposta dai limiti dei canali dell'Arsenale. Ne derivava un'accentuata instabili-

²⁰ Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 103, 29.1.1684, all.ti.

²¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 22.3.1684; 24.3.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.3.1684; 19.4.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 14.4.1684.

²² Con un pescaggio di 14-14,5 piedi e un coefficiente di blocco di 0,48, utilizzato anche per le altre quattro navi. Per le dimensioni, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 649, 4.12.1683 e all.ti; filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenale, 31.8.1684.

²³ Per questo gruppo di tre unità ho usato lo stesso pescaggio, 13,5 piedi.

²⁴ La nave aveva sul ponte di corridoio, accanto ai remi, 14 pezzi da 20, su quello di coperta 22 pezzi da 14 e sul cassero 4 aspidi da 12: volume di fuoco 636 libbre (422 lbs). Considerati i limiti imposti dai remi, l'armamento non era disprezzabile.

tà e un'insufficiente altezza della batteria inferiore, che costringeva a chiudere i portelli appena il mare si agitava: nonostante i tentativi di risolvere il problema, nel 1688 l'*Ercole Vittorioso* aveva i cannoni a soli 2 piedi (70 cm) dall'acqua, contro gli almeno 4,5 piedi (1,5 mt) ritenuti necessari. Gli squilibri erano accresciuti dal fatto che le navi avevano lo stesso tipo di alberi, vele e attrezzature, a prescindere dalle rispettive dimensioni. Particolarmente deludenti apparvero le due unità costruite dai migliori maestri dell'Arsenale, l'*Ercole Vittorioso* di Paolo Corso (deceduto nel 1683) e la *San Marco Grande* di Iseppo de Pieri, entrambi costretti dai vincoli progettuali a ideare forme molto diverse rispetto a quelle delle riuscite unità precedenti; l'*Ercole* non reggeva l'alberatura neppure in porto, mentre sulla *San Marco* era necessario chiudere le gabbie appena il vento rinfrescava. La peggiore di tutte risultò comunque la *San Antonio da Padova*, uno dei prodotti meno riusciti nella storia del cantiere di stato, tanto che il suo ideatore, Tomio di Giacomo, non realizzò altre navi²⁵: quasi incapace di navigare perché troppo piccola rispetto sia al numero di cannoni imbarcati, sia all'alberatura, bastava un po' di vento di bolina per farla inclinare fino ai portelli, rendendo inutilizzabile la batteria principale in qualsiasi condizione di sopravvento, la posizione tattica più vantaggiosa²⁶. Le apprensioni per la stabilità delle nuove navi (probabilmente sommate alle difficoltà di reperimento delle artiglierie) consigliarono una riduzione dell'armamento: la *San Marco Grande* ebbe 54 cannoni invece di 56, la *San Antonio da Padova* 44 al posto di 48, l'*Ercole Vittorioso* 40 invece di 44; la *San Giovanni Battista* mantenne 40 pezzi, ma vide ridursi il calibro principale da genere da 20 a quello da 14, mentre la *Pace e Abbondanza* imbarcò sicuramente solo 25 cannoni, completando presumibilmente il suo armamento in Levante²⁷. Eccettuata l'ammiraglia *San Marco*, sulle altre navi i cannoni di ferro rappresentarono la quasi totalità dell'armamento,

²⁵ Forse il sessantaquattrenne Tomio di Giacomo, che aveva partecipato ai raddoppi di alcune delle navi catturate ai turchi durante la guerra di Candia, era stato incaricato della costruzione della *San Antonio* per aver ideato un sistema per evitare che l'acqua penetrasse attraverso l'apertura in cui era incassato l'albero di bompresso. ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 3.3.1685, all. supplica 19.7.1684.

²⁶ Sui difetti delle nuove navi, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. Capitano Straordinario delle Navi Alessandro Molin, 1.5.1684, 5.6[5.7].1684, 8.6[8.7].1684; *Senato Mar*, filza 675, 22.5.1688, all. Provveditori alle Artiglierie 22.5.1688.

²⁷ La *San Marco Grande* ebbe 26 pezzi da 20, 22 da 14 e 6 da 12: volume di fuoco 900 libbre (598 lbs); La *San Antonio da Padova* 22 da 20, 18 da 14 e 4 da 9: tot. 728 libbre (483 lbs); L'*Ercole Vittorioso* 20 da 20, 16 da 14 e 4 da 9: tot. 660 libbre (438 lbs); La *San Giovanni Battista* 20 da 14, 16 da 12 e 4 da 6: tot. 496 libbre (329 lbs). Tutte le unità avevano anche 6 periere da 6, eccetto la *San Marco* che ne aveva 12. ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 4.5.1684, all. scrittura s.d.

sottolineando il successo della missione inglese di Alberghetti, ma aggravando con il loro peso i problemi di stabilità. Quest'ultima non venne neppure favorita dalle decorazioni più ricche, l'unico aspetto meglio curato rispetto al passato, in sintonia con il maggiore interesse che si registrava anche all'estero per questi particolari²⁸.

Si cominciò a pensare a capitani ed equipaggi ancor prima del varo. I Provveditori all'Armar scelsero Giacomo Penzo per la *San Marco Grande*, a cui vennero assegnati 100 marinai; Giovanni Rinaldi per la *San Antonio da Padova*, Andrea Bevilacqua per l'*Ercole Vittorioso* e Giacomo Pendesich per la *Pace e Abbondanza*, tutte con 80 marinai; Onorato Aramon per la *San Giovanni Battista*, con 70 marinai²⁹. Le autorità avrebbero voluto solo marinai sudditi ma i volontari scarseggiavano, in quanto molti marinai si erano allontanati da Venezia negli anni precedenti in mancanza d'impieghi, pare soprattutto a causa del fatto che gli armatori veneziani affidavano spesso i propri mercantili a capitani stranieri che preferivano ingaggiare connazionali. Venne suggerito di far registrare ai parroci della città e ai rettori di Istria e Dalmazia i nominativi di coloro che esercitavano la navigazione, obbligandoli poi a comparire nel numero necessario per il servizio, ma le autorità rimanevano fortemente contrarie a forme coercitive di arruolamento e la proposta non ebbe seguito³⁰. D'altro canto non si voleva neppure aumentare la paga, nonostante gli stessi Provveditori facessero notare come durante la guerra di Candia si concedessero 12 ducati al mese a testa (con lo zecchino valutato in Armata a 19 lire) contro gli attuali 10 ducati (e lo zecchino a 25 lire) e nonostante il basso livello delle paghe veneziane stante le notizie raccolte in Inghilterra³¹. I cinque capitani, convocati e minacciati di destituzione se non avessero mantenuto gli impegni contrattuali, rimarcarono la scarsità dell'assegnamento: oltre al vitto, i marinai chiedevano adesso 8-9 ducati al mese contro i 6 del tempo di pace, gli ufficiali

²⁸ Per le decorazioni vennero ordinati i «colori più propri...[per] far spiccare nella miglior forma le figure». I portelli erano dipinti di rosso, con l'immagine di San Marco in oro finto, e anche le coffe erano rosse. ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 11.3.1684 e all.ti. L'importanza delle decorazioni si era affermata in Francia nei primi anni settanta e si era poi estesa all'Inghilterra. DESSERT, *La Royale*, pp. 131, 140; LAVERY, *The Ship of the Line*, II, pp. 55-58.

²⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 22.4.1684, all.ti noleggi navi pubbliche 22.4.1684.

³⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 650, 9.2.1684 e all.ti.

³¹ Sigismondo Alberghetti indicò un mensile, vitto escluso, di quasi 3,5 sterline, circa venti ducati, ma i suoi dati si riferivano tutt'al più alla paga sulle navi mercantili in tempo di guerra (circa 3 sterline). I marinai della Royal Navy ricevevano, come già detto, poco più di una sterlina. ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 8.4.1684 e all. Provveditori all'Armar 6.4.1684; filza 652, 4.5.1684, all. lett. S. Alberghetti 21.3.1684.

16-18 contro i 12; inoltre, mentre in passato ci si era potuti rifornire nei territori ottomani, dove i viveri costavano meno, lo stato di guerra escludeva ora questa possibilità e nel contempo avrebbe fatto lievitare i prezzi nei territori della Serenissima³². La pressione congiunta di Provveditori e capitani costrinse il Senato ad allentare la borsa, accordando un premio di ingaggio di quattro ducati per marinaio³³, affine, anche se su scala enormemente inferiore, a quello che veniva concesso ai rematori liberi ingaggiati per l'Armata sottile³⁴; elargiti *una tantum*, i quattro ducati di donativo divennero ben presto la prassi. La soluzione più efficace per trovare marinai si rivelò comunque l'embargo imposto ai mercantili, una misura comune a tutte le marine dell'epoca, con la quale s'impediva alle navi commerciali l'ingaggio di uomini prima del completamento degli equipaggi di quelle militari³⁵; grazie soprattutto a un decreto in questo senso, le rassegne delle prime unità registrarono ruoli quasi completi e – pare – un elevato livello qualitativo generale³⁶.

La difficoltà di introdurre rapidamente in servizio un numero consistente di navi pubbliche spinse a cercare sul mercato unità da noleggiare ma, come detto, con scarsi risultati. A Venezia si trovarono solo due mercantili adattabili alle funzioni belliche, la *Scala di Giacob* da 56 cannoni (già in servizio negli ultimi anni della guerra di Candia) e la *Santissima Annunziata* da 50 cannoni, e ci vollero lunghe e snervanti trattative per convincere gli armatori a noleggiarle³⁷. Solo a maggio, dopo trattative altrettanto lunghe, si poterono ingaggiare due navi di non più di 34 cannoni, la *Redentor del Mondo* e la *Carlo Duca di Lorena*³⁸. In luglio seguirono altre due unità, l'olandese *Rosendal*, da 60 cannoni, e la veneziana *Europa*, da 42 cannoni, esclusivamente per controllare il

³² Durante la guerra di Candia, i prezzi nelle Isole Ionie erano aumentati di due terzi.

³³ ASVe, *Senato Mar*, filza 651, , 8.4.1684 e all. Provveditori all'Armar 6.4.1684; 22.4.1684 e all. scrittura capitani navi pubbliche s.d.

³⁴ Questi ultimi ricevevano fino a 130 ducati di premio, per quanto solo una parte del denaro finisse effettivamente nelle tasche del rematore. LO BASSO, *Uomini da remo*, p. 122.

³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 8.4.1684 e all. Provveditori all'Armar 6.4.1684. Per analoghe misure nella marina inglese, cfr. EHRMAN, *The Navy*, pp. 113-114.

³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 4.5.1684, all. Provveditori all'Armar 2.5.1684.

³⁷ La *Scala di Giacob* (in quel momento a Civitavecchia) costò 2.100 ducati al mese con un equipaggio di 80 marinai, la *Santissima Annunziata* 1.860 ducati con 70 marinai. Agli armatori si dovettero concedere sei paghe anticipate invece delle consuete quattro. ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 1.3.1684 e all.ti; filza 651, 22.4.1684, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 2.4.1684.

³⁸ Entrambe le navi, con 60 marinai, costarono 1.500 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 9.5.1684 e all.ti.

Canale d'Otranto³⁹. Le ricerche all'estero non incontrarono miglior fortuna. Se a Genova, tramite il citato capitano Aramon, venne noleggiata una «fregata» da 52 cannoni, la *Nostra Signora dell'Assunzione*⁴⁰, a Livorno non si trovò nulla⁴¹. In Inghilterra, le quattro navi da 46-50 cannoni individuate dal residente veneziano Girolamo Vignola risultarono troppo costose⁴²: Vignola riuscì a moderare le richieste di circa un terzo, ma i capitani chiesero un'autorizzazione ufficiale da parte del re; il Segretario di Stato, conte di Sunderland, tergiversò per i timori di rappresaglie turche contro la *Levant Company* e quando sembrò che il problema si potesse aggirare, era ormai troppo tardi⁴³. Nel complesso, la Repubblica riuscì a noleggiare sei navi a Venezia e una a Genova. Oltre ad arrivare per la maggior parte a campagna già iniziata, i mercantili armati palesarono anche in Mediterraneo i limiti tecnici che avevano dimostrato altrove, spingendo le marine atlantiche a escluderli dalle operazioni di squadra⁴⁴. Infatti che la *Scala di Giacob*, prima unità a giungere in Levante, venne subito licenziata⁴⁵.

Un aiuto insperato arrivò comunque dal Piemonte, dove Maria Giovanna di Nemours, madre e reggente del Duca di Savoia Vittorio Amedeo II, pro-

³⁹ L'unità olandese, con 80 marinai, fu noleggiata per 2.000 ducati al mese, l'*Europa*, con 50 marinai, per 1.500 ducati. Quest'ultima potrebbe essere la stessa nave costruita da Stefano Conti un ventennio prima. ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 5 e 8.7.1684 e all.ti.

⁴⁰ La nave, costruita a Savona nel 1671 e impiegata sulle rotte per la Penisola Iberica, venne noleggiata con 80 marinai per 1.900 ducati al mese e due sole paghe anticipate. ASVe, *Senato Corti*, filza 112, 26.2.1684, all. s.d.; *Senato Mar*, filza 651, 29.4.1684, all. noleggio 24.4.1684; L. Lo Basso, *A vela e a remi*, Ventimiglia 2004, pp. 68-82. L'ingaggio permise al capitano, Giacomo Maria Viano, di ottenere la liberazione del figlio sedicenne, scappato di casa alcuni mesi prima e arruolatosi come soldato nella fortezza veneziana di Palmanova; fuggito anche da qui, era stato ripreso dalle autorità della Serenissima e incarcerato. L'irrequieto giovane s'imbarcò col padre. ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 6.5.1684 e all.

⁴¹ La mancanza di navi rese inutile l'offerta di molti marinai olandesi, accorsi dal console veneziano per offrire i propri servizi appena saputo che la Serenissima stava per entrare in guerra. ASVe, *Senato Corti*, filza 112, 26.2.1684, all. lett. G. Broggia 4.2.1684.

⁴² Il mensile era di 3.000 ducati per un equipaggio di 80 marinai e 170 soldati. ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 22.4.1684 e all.ti.

⁴³ Ciò non pose fine alla vicenda, perché due dei capitani contattati si appellarono a re Giacomo II, affermando di essere stati ingaggiati da Vignola e di aver già affrontato delle spese per preparare le navi: la loro partenza per altri impieghi fece rientrare la causa. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Inghilterra*, filza 69, n. 190, 21.4.1684, c. 337v.; n. 191, 28.4.1684, cc. 343r-344v; n. 193, 14.5.1684, cc. 355r-v; n. 203, 14.7.1684, cc. 408r-409r; n. 211, 8.9.1684, c. 459v.

⁴⁴ GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 204-205.

⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 5.7.1684 e all. Provveditori all'Armar 4.7.1684.

pose, tramite un capitano savoiaro che aveva vissuto lungamente a Venezia, Lorenzo Picco, la vendita di due navi da guerra da 70 e 60 cannoni, battezzate rispettivamente *San Vittorio* e *San Giovanni Battista*. Fabbricate ad Amsterdam nel 1681-82 in vista del viaggio che il Duca avrebbe dovuto compiere in Portogallo per il matrimonio – poi naufragato – con quell’infanta, le due unità erano pressoché nuove, avendo fatto il solo viaggio dall’Olanda a Villafranca (l’odierna Villefranche), base della piccola marina sabauda⁴⁶. Per quanto Picco sostenesse che fossero costate 95.000 pezze da otto reali, il prezzo fu fissato inizialmente in 60.000 pezze (artiglierie e munizioni comprese)⁴⁷, scese successivamente a 50.000 pezze, calcolabili intorno ai 65 mila ducati⁴⁸. Per ispezionarle furono inviati a Villafranca Zuanne de Pieri e Domenico Lazzaroni, Capo dei Bombardieri dell’Arsenale⁴⁹, il cui parere favorevole diede il via libera all’acquisto. Picco venne convinto a entrare al servizio della Repubblica quale capitano della *San Vittorio*, ma fu necessario accordargli un assegnamento di 11,5 ducati per ognuno dei 100 marinai della nave (contro i soliti 10 ducati) e sei paghe anticipate (contro quattro); gli stessi privilegi furono concessi al capitano Giovanni Barban per gli 80 marinai della *San Giovanni Battista Grande* (così definita per distinguerla dalla *San Giovanni Battista* costruita in Arsenale, definita quindi *Piccolo*)⁵⁰. Le concessioni risultarono assai controverse e in Senato venne presentata una *parte* che chiedeva di riportare le paghe ai termini consueti, ma la paura di perdere i preziosi marinai (in gran parte genovesi)

⁴⁶ Picco ne aveva seguito personalmente la costruzione ad Amsterdam. La *San Vittorio* era lunga in corridoio 150 piedi e larga 40 (52x13,9 mt), la *San Giovanni Battista* rispettivamente 144 e 38 piedi (50,1x13,2 mt). Sulle due navi, cfr. AST, *Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 3, n. 29, 33, 35 e 36. Ringrazio Luca lo Basso per la segnalazione del fondo e Federico Barbierato per avermi procurato il materiale.

⁴⁷ 34.000 pezze erano per la *San Vittorio*, 26.000 per la *San Giovanni Battista*.

⁴⁸ ASVe, *Senato Corti*, filza 112, 18.2.1684, all. offerta L. Picco 14.2.1684; *PTM*, filza 947, disp. G. Grimani n. 68, 20.7.1684, all. lett. console a Genova Giovanni Vincenti, 20.6.1684. Il contratto di vendita, siglato a Torino il 17.4.1684, indica però solo di 44.000 pezze. AST, *Contado di Nizza*, mazzo 3, n. 36. La *San Vittorio* aveva 56 cannoni, la *San Giovanni Battista* 36: l’Arsenale integrò questo armamento con 30 pezzi da 20 (16 di bronzo e 14 di ferro). ASVe, *Senato Mar*, filza 651, 29.4.1684 e all. Provveditori alle Artiglierie 29.4.1684.

⁴⁹ Lazzaroni aveva creato a sue spese un’«Accademia» di artiglieria, dove aveva istruito molti dei bombardieri che servivano sulla flotta. ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 21.10.1684, all. supplica 22.8.1684.

⁵⁰ Barban aveva comandato una nave noleggiata durante la guerra di Candia. ASVe, *Senato Mar*, filza 650, 23.2.1684 e all.ti; filza 651, 22.4.1684, all. Provveditori all’Armar 23.2.1684.

portati dai due capitani la fece respingere⁵¹. Entrambe le navi arrivarono a Corfù il 20 luglio, mancando anch'esse alle prime operazioni della guerra, ma fecero comunque un'ottima impressione. La *San Vittorio* aveva una struttura «maestosa», superiore a quella di tutte le altre navi pubbliche, e gli esperti giudicarono che nella sua costruzione – e in quella della *San Giovanni Battista* – i maestri olandesi avessero impiegato una quantità di legname sorprendente considerata la loro tradizionale parsimonia; l'unico neo era la mancanza di un contro bordo per proteggere l'opera viva dalle teredini, non necessario nei freddi mari settentrionali⁵². I marinai genovesi risultarono nel complesso molto buoni, per quanto ne venissero cassati 31, «putti e giovani» non all'altezza degli 11,5 ducati *pro capite* concessi ai due capitani⁵³.

5.3 *L'offensiva in Egeo*

Il Senato era stato convinto alla guerra da Valier e dai suoi progetti per un impiego in grande stile dell'Armata grossa, ma tutte le discussioni sulle operazioni militari e sull'allestimento della flotta videro quale principale protagonista Francesco Morosini, legato non solo a Michele Foscarini e quindi al partito contrario al conflitto⁵⁴, ma anche poco incline alle navi pubbliche. Le concezioni operative di Morosini prevedevano per le unità a vela un ruolo di minor rilievo rispetto a quello immaginato dal gruppo interventista⁵⁵, ridimen-

⁵¹ BMC, ms. Cicogna 3103/12, 23.8.1684.

⁵² ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 19, 7.3.1685; n. 23, 25.6.1685; filza 947, disp. G. Grimani n. 68, 20.7.1684 e all. lett. console a Genova Giovanni Vincenti, 20.6.1684. Col tempo comunque, il legname «morbido» impiegato nella costruzione tese a marcire con facilità. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 753, 27.5.1700, all. n. 1. Va notato che l'uso del contro bordo pare sia stato insegnato ai veneziani proprio dagli olandesi, che lo usavano nelle loro navi inviate in Mediterraneo. Cfr. *Ibid.*, filza 225, 13.3.1620, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.2.1620.

⁵³ Sei dei marinai cassati furono trattenuti quali mozzi su ciascuna nave. Le due unità imbarcavano anche 160 soldati, insieme a 37 condannati a vita «donati» alla Serenissima da Maria Giovanna di Nemours. ASVe, *PTM*, filza 1249, disp. Commissario d'Armata Giorgio Emo n. 4, 7.8.1684.

⁵⁴ Foscarini aveva difeso nel 1670 l'operato di Morosini, messo sotto accusa dopo la controversa resa di Candia. Cfr. D. RAINES, *L'invention du mythe aristocratique. L'image de soi du patriciat vénitien au temps de la Sérénissime*, I, Venezia 2006, pp. 335-336.

⁵⁵ A questa funzione subordinata della squadra velica si riallacciava il favore di Morosini per le navi noleggate. ASVe, *Senato Rettori*, filza 103, 31.12.1683, all. scr. F. Morosini 26.12.1683. Cfr. anche le scritture della conferenza tenutasi tra Morosini e l'ex Capitano

sionamento che venne ribadito dall'elezione dello stesso Morosini a Capitano Generale da Mar il 19 marzo 1684. Patrocinata forse da Foscarini e dal suo gruppo neutralista, la nomina di Morosini potrebbe aver avuto quale scopo quello di condizionare gli ambiziosi progetti degli interventisti con una classica applicazione del sistema dei contrappesi, che caratterizzava da sempre la lotta politica nella Repubblica⁵⁶. Nel programma strategico subito esposto dal nuovo Capitano Generale, i compiti attribuiti all'Armata grossa erano non solo più limitati, ma anche vincolati alle operazioni dell'Armata sottile, al diretto comando dello stesso Morosini. L'offensiva in Egeo sarebbe stata condotta dal nuovo Capitano *Straordinario*⁵⁷ delle navi Alessandro Molin⁵⁸, che però avrebbe dovuto prima rinforzare le fortezze che i veneziani mantenevano a Creta e l'avamposto dell'isola di Tine e poi mettere a contribuzione le isole dell'Arcipelago con la riscossione del carazo che esse pagavano solitamente ai turchi; soltanto dopo queste operazioni preliminari, Molin avrebbe potuto «farsi vedere» ai Dardanelli. Morosini non faceva comunque molto affidamento su un blocco degli Stretti in attesa dell'arrivo dell'esercito polacco e pensava a una semplice puntata dimostrativa: le navi avrebbero quindi incrociato nell'Egeo Settentrionale per impedire il trasporto via mare delle truppe asiatiche sul fronte greco e su quello balcanico, impedendo nel contempo l'unione della flotta ottomana con le unità barbaresche. Nel caso che queste ultime non si fossero presentate, Molin aveva la facoltà di tornare ai Dardanelli per attendervi l'uscita della flotta nemica, il cui allestimento si poteva presumere sarebbe stato lento, ma la sfiducia di Morosini per il blocco gli faceva prevedere che una volta pronta, la flotta ottomana lo avrebbe sicuramente eluso. Il Capitano Straordinario doveva allora retrocedere fino a Capo Malea (l'estremità della più orientale delle tre penisole del Peloponneso) per proteggere Cerigo e le fortezze veneziane a Creta,

Generale Andrea Corner e l'ex Provveditore Generale da Mar Andrea Valier (un altro nemico di vecchia data delle navi pubbliche), in *Ibid.*, 29.1.1684, all.ti.

⁵⁶ I capitani generali da mar erano eletti dal Maggior Consiglio e non dal Senato, cosa che potrebbe aiutare a spiegare la nomina di Morosini nonostante egli non fosse in sintonia col gruppo di Valier. Per l'elezione, cfr. ASVe, *Segretario alle Voci, Maggior Consiglio*, reg. 24, c. 227v.

⁵⁷ In tempo di guerra, alle cariche «ordinarie» normalmente elette dal Maggior Consiglio si aggiungevano quelle «straordinarie» elette dal Senato: le seconde avevano la precedenza sulle prime. Durante la guerra di Candia, il sistema era stato applicato all'Armata sottile, ma solo saltuariamente a quella grossa. Cfr. *Dell'acquisto e del ritiro dei Veneti dall'isola di Scio*, p. 18.

⁵⁸ Alessandro Molin aveva ricoperto la carica di Capitano delle Navi anche durante gli ultimi anni della guerra di Candia, catturando ai turchi nel 1666 la *Sol d'Oro*, divenuta poi nave pubblica.

ma soprattutto (anche se il Capitano Generale non lo diceva esplicitamente) per coprire le operazioni dell'Armata sottile. In definitiva, i compiti affidati alle navi erano indirizzati più a raccogliere risorse, tagliare le linee di comunicazione delle forze turche nei Balcani e coprire le unità a remi, che non ad una vera offensiva marittima quale si era vista durante la prima fase della guerra di Candia e quale era stata pensata da Valier. Conservando sempre un occhio di riguardo all'Armata sottile, Morosini incaricava espressamente Molin di fare il maggior numero possibile di schiavi per le galee, le cui ciurme erano state assai provate dal rigido inverno 1683-84⁵⁹.

Agli occhi del gruppo interventista questa strategia deve essere apparsa senz'altro riduttiva, anche in considerazione di una situazione navale che si presentava sotto una luce particolarmente favorevole. La flotta ottomana restava molto debole, nonostante fossero state messe in cantiere come detto una decina di navi per difendere il traffico mercantile dagli attacchi dei corsari cristiani: per la fine del 1683 sette navi erano state varate, ma gli informatori riferivano che erano qualitativamente inferiori a quelle veneziane e che mancavano di uomini e materiali⁶⁰. Durante l'inverno la marina fu ulteriormente indebolita dalla crisi politica seguita alla sconfitta davanti a Vienna che, dopo l'esecuzione del Gran Visir Kara Mustafà, portò a numerosi mutamenti di carica proprio nei mesi cruciali per l'allestimento della flotta. Il Kapudan Pascià Müsâhip Mustafà, genero e favorito del sultano Maometto IV, affidò alcuni *Timar* marittimi ai personaggi più facoltosi dell'Impero, con l'incarico di fabbricare galee a proprie spese, ma l'inesperienza fece sì che essi non fossero in grado di rispondere alle aspettative. I loro beni vennero allora confiscati e venduti a beneficio della flotta, che ricevette anche 700.000 reali (grosso modo 800.000 ducati) dal tesoro imperiale, ma il flusso di denaro non poté compensare il ritardo accumulato nei preparativi⁶¹. Per non rimanere imbottigliato dentro i Dardanelli, il Kapudan salpò a fine aprile con sole ventisette galee, tutte in cattivo

⁵⁹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 104, 28.3.1684 e all. scr. F. Morosini 26.3.1684. A sottolineare la distanza che sembrava separare i propositi del Capitano Generale da quelli della maggioranza del Senato, la scrittura di Morosini si occupava in primo luogo dell'Armata sottile, mentre il relativo decreto dell'assemblea poneva l'accento sull'azione dell'Armata grossa.

⁶⁰ Il modello delle prime tre navi non era piaciuto e, dopo aver sospeso i lavori su di esse, ne erano state impostate altre tre.

⁶¹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 163, n. 3, 28.9.1683, c. 48v; n. 22, 29.12.1683, c. 215r; n. 25, 27.2.1684, c. 250v; n. 29, 1.4.1684, c. 298v; *PTM*, filza 957, disp. G. Corner n. 59, 30.4.1684; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, Venezia 1833, p. 193.

stato. Ai primi di giugno era a Chio, mentre otto galee venivano distaccate a Smirne per imbarcare i rinforzi destinati a Creta, che si temeva potesse essere il primo obiettivo veneziano. Rimanendo a ridosso di Chio, Mustafà inviò altre piccole squadre a raccogliere il più velocemente possibile i tributi delle isole dell'Egeo, sforzandosi nel contempo di proteggere il traffico che dall'Egitto si dirigeva a Istanbul⁶².

Mentre i turchi cercavano di sfruttare al meglio le deboli forze a propria disposizione, l'Armata grossa si mise in movimento. Il primo maggio il Capitano Straordinario Molin s'imbarcò a Malamocco sulla *San Marco Grande*, insieme a diciassette volontari «della più scelta nobiltà patrizia» ai quali si unirono molti nobili di Terraferma e anche uno svedese, segno delle aspettative che accompagnavano l'offensiva delle navi pubbliche⁶³. Completati gli equipaggi, Molin salpò il 13 maggio con le cinque nuove navi pubbliche e la *Fama Volante*. In una decina di giorni arrivò a Corfù, dove si congiunse con il Capitano (adesso *Ordinario*) Daniele 4° Dolfin, portando l'Armata grossa a quindici navi, dodici delle quali pubbliche e tre noleggiate⁶⁴. Anche a prescindere da queste ultime, la formazione non appariva molto omogenea, vista l'inferiorità delle cinque nuove navi statali rispetto alle sette più vecchie: Molin scelse comunque di rimanere sulla *San Marco Grande* invece di passare sulla più potente *Giove Fulminante*⁶⁵. Il 4 giugno toccò Zante, dove venne a sapere che tre corsari tripolini avevano catturato a Cerigo due mercantili veneziani⁶⁶, un preludio non troppo felice alla campagna. Seguendo il piano di Morosini, il Capitano Straordinario rifornì Suda e Cerigo (dove arruolò i marinai salvatisi dai corsari), quindi passò a raccogliere i tributi delle isole dell'Egeo; le prime due visitate, Milo e Argentiera, si dimostrarono più che disponibili a ricono-

⁶² Il Kapudan navigò fino a Rodi, riuscendo anche a liberare alcuni mercantili bloccati a Samo dai corsari cristiani. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 163, n. 36, 28.4.1684, c. 371r; n. 40, 9.6.1684, cc. 399v-400v; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, p. 194.

⁶³ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin 1.5.1684.

⁶⁴ Le navi pubbliche erano la *San Marco Grande* (54), *Giove Fulminante* (62), *Costanza Guerriera* (62), *Drago Volante* (48), *Fama Volante* (50), *Venere Armata* (50), *Madonna della Salute* (44), *Venezia Trionfante* (44), *San Antonio da Padova* (44), *Ercole Vittorioso* (44), *Pace e Abbondanza* (44) e *San Giovanni Battista Piccolo* (40): il numero di cannoni indicato è solo presunto. Le navi noleggiate erano la *Santissima Annunziata* (50), *Redentor del Mondo* (34) e *Duca di Lorena* (34).

⁶⁵ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin 13.5.1684; 28.5.1684; disp. D. Dolfin n. 7, 10.6.1684.

⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin 5.6[5.7]; 6.6.1684 e all. costituito 24.5.1684.

scere la sovranità della Repubblica, se questa le avesse protette da un ritorno dei turchi. A Milo vennero trovati cinque mercantili scortati da tre navi da guerra olandesi o inglesi, ma nonostante il dubbio che potessero trasportare materiale bellico per il nemico, Molin, senza istruzioni in proposito e preoccupato di evitare incidenti diplomatici, non cercò di ispezionarli⁶⁷. Non era in ogni caso il contrabbando di guerra la preoccupazione principale del Capitano Straordinario. Poche settimane di navigazione avevano fatto emergere i difetti delle navi di nuova costruzione. La *San Antonio da Padova*, la più instabile, rischiò di rovesciarsi ad Argentiera durante una prova in mare con un vento un po' teso e il capitano Rinaldi dovette far abbassare gli alberi e rimpicciolire le vele⁶⁸. I difetti tecnici erano aggravati dai problemi del personale. Tredici delle trentatré compagnie di fanteria imbarcate (per un totale di 1.400 soldati) erano prive di ufficiali. Tale situazione alimentava continue tensioni e insubordinazioni soprattutto sulle navi non dirette da patrizi, dove due compagnie si ammutinarono: per placare gli animi, Molin scelse tre dei nobili volontari che aveva con sé e li nominò governatori di nave *pro tempore* senza stipendio⁶⁹.

La prima azione militare della campagna fu il tentativo di sorprendere cinque navi algerine segnalate nelle acque di Nio. Il Capitano Straordinario salpò da Argentiera con undici navi pubbliche, cui si aggiunsero due corsari cristiani da 50 e 30 cannoni. Quando però arrivò in zona, scoprì che i Barbareschi si erano già allontanati; per di più, una furiosa tramontana danneggiò la velatura di due unità. Nel frattempo le piccole squadre di galee distaccate dal Kapudan stavano facendo terra bruciata in Arcipelago per impedire ai veneziani di rifornirsi, sicché Molin decise di dirigersi su Chio per costringere Mustafà alla battaglia, pur ricordando al Senato la difficoltà che avrebbero incontrato le navi nel portare le agili unità a remi ottomane sotto il fuoco dei propri cannoni⁷⁰. La mossa fu ritardata dalla necessità di fare acqua, la cui riserva era ridotta, forse anche a causa dei limiti dimensionali imposti alle nuove navi⁷¹. Il

⁶⁷ Cfr. ASVe, PTM, filza 1333, disp. A. Molin n. 18, 19.2.1685.

⁶⁸ Gli alberi di maestra e trinchetto, e le relative gabbie, furono abbassati di 2 piedi (70 cm), le vele ridotte di 400 braccia (oltre 200 m²). Quest'ultima operazione potrebbe indicare che i terzaroli, apparsi sulle vele di gabbia delle navi europee intorno al 1660, non erano ancora stati adottati dalle navi pubbliche. Cfr. J. HARLAND, *Seamanship in the Age of Sail*, London 1984, p. 137.

⁶⁹ ASVe, PTM, filza 1333, disp. A. Molin 28.5.1684; 5.6.[5.7]1684 e all.ti.; 22.7.1684.

⁷⁰ ASVe, PTM, filza 1333, disp. A. Molin 8.6[8.7].1684.

⁷¹ I *cassoni* (serbatoi d'acqua) di bordo erano sufficienti per soli ventiquattro giorni. ASVe, PTM, filza 1333, disp. A. Molin 11.6[11.7].1684.

Capitano Straordinario approfittò della diversione per continuare ad assegnare i carazi alle isole dell'Arcipelago, tutte ben disposte ad accogliere i veneziani con l'eccezione di Andro, dove vi era un forte partito filo-ottomano e dove fu necessaria la minacciosa comparsa dell'intera Armata grossa.

Raggiunta Chio nella seconda metà di luglio, Molin venne a sapere che il Kapudan era rientrato ai Dardanelli con il grosso delle forze, mentre dodici galee erano in viaggio per Negroponte. Tornò allora indietro sulle tracce di queste ultime, passando per Micono dove recuperò l'*Ercole Vittorioso* e la *Pace e Abbondanza* distaccate in precedenza per la raccolta dei tributi. I problemi tecnici, sommati alla «stravaganza» di quell'estate che vedeva soffiare ininterrottamente il *Meltemi*⁷², continuavano però a perseguire la squadra. Le vele si rompevano per la pessima qualità delle orlature, mentre la *San Antonio*, nonostante le correzioni apportate, s'inclinava paurosamente, tanto che i portelli del corridoio potevano essere aperti solo in «bonaccia calma»: soldati e marinai fuggivano quotidianamente dalla nave per mettersi al sicuro su altre unità e lo stesso capitano Rinaldi li avrebbe seguiti volentieri. In attesa che il Meltemi si placasse, Molin stazionò a Paro. Quando finalmente le navi furono in grado di salpare, la dozzina di galee turche erano già sfuggite in direzione di Creta. Una volta in mare, quattro navi ebbero rapidamente le vele squarciate, sicché il Capitano Straordinario dovette nuovamente trovare riparo, questa volta ad Andro, lasciando ancora via libera alle galee nemiche. In una collisione con la *Giove Fulminante*, la *Venezia Trionfante* ruppe il bompresso e fu necessario inviarla a Paro per le riparazioni; le venne aggregata la *Costanza Guerriera* che, usurata da sedici anni di servizio, imbarcava tanta acqua da temerne l'affondamento⁷³.

Ridotto a dieci navi, Molin riuscì a tornare nelle acque di Chio solo dopo la metà di agosto. Entrato nel Canale da nord, il 20 avvistò nel porto tre navi e dodici galee. La mattina del 21 agosto (già da due settimane l'Armata sottile diretta da Morosini aveva conquistato nello Ionio l'isola di Santa Maura) l'ammiraglia *San Marco Grande* guidò l'Armata grossa nella sua prima azione della guerra. Le navi veneziane sfilarono una dietro l'altra scaricando i cannoni contro la fortezza di Chio, i fortini che proteggevano il porto e le galee turche presenti; poi si ancorarono in faccia al porto in forma-

⁷² I *Meltemi* (i *Venti Etesi* dell'antichità) soffiano da una direzione che varia da NE nell'Egeo settentrionale a NO nel Mediterraneo meridionale; raggiungono il loro apice in luglio-agosto, ma normalmente sono intervallati da altri venti. J.H. PRYOR, *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge University Press 1988, p. 20.

⁷³ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin 22.7.1684; 9.8.1684.

zione di mezzaluna, pronte a salpare nel caso le galee avessero tentato la fuga. Nel bombardamento la squadra aveva avuto un solo morto e due feriti, ma la penuria di parti di ricambio aggravava i pur leggeri danni riportati dalle alberature. Una ricognizione mostrò che le difese di Chio erano robuste, rinforzate all'imboccatura della rada da un forte restaurato dopo l'attacco francese di tre anni prima e munito di venti cannoni con delle potenti batterie che lo fiancheggiavano; il porto era inoltre chiuso da una catena, sicché anche il brulotto che Molin aveva con sé non era impiegabile⁷⁴. Il Capitano Straordinario decise allora di utilizzare i tre mortai che aveva imbarcato a Venezia⁷⁵. I veneziani però non possedevano ancora le unità specializzate con cui i francesi avevano semidistrutto Genova pochi mesi prima⁷⁶ e dovettero ripiegare su dei semplici barconi, che per operare in sicurezza attesero la notte. Proprio mentre i mortai si preparavano ad iniziare il tiro, otto galee uscirono improvvisamente dal porto. Molin si lanciò all'inseguimento, seguito dal resto della squadra, eccettuate due unità lasciate a controllare le quattro galee rimaste ancorate; un'improvvisa bonaccia rese però vana la caccia e allo stesso tempo permise alle quattro galee, dirette dallo stesso Kapudan, di fuggire a loro volta. Alcuni giorni dopo un nuovo inseguimento di altre sei galee, fatto da Molin con cinque navi, si concluse con un nulla di fatto per il vento contrario⁷⁷. Le prime azioni della guerra confermavano la scarsa attitudine delle navi ad intercettare le unità a remi nelle mutevoli condizioni di vento del Mediterraneo. Non era quello lo scopo per il quale era stata costruita la nuova squadra velica veneziana, che peraltro non aveva neppure truppe sufficienti per effettuare qualche sbarco di rilievo. Eluso lo scontro aperto dalla flotta ottomana, ed escluso da Morosini un rinnovato blocco dei Dardanelli, alle navi non rimanevano opzioni convincenti.

Poiché le istruzioni del Capitano Generale autorizzavano comunque una puntata verso gli Stretti, Molin si diresse a nord. Nel Canale di Mitilene catturò una saicca greca diretta ad Alessandria, subito rilasciata in base alle commissioni del Senato che voleva che si praticassero «atti di cortesia» con i greci. Tenedo e i Dardanelli risultarono ben difesi e inaccessibili in caso di sbarchi a sorpresa, sicché il Capitano Straordinario fu lieto di accogliere le

⁷⁴ Anche i francesi, quando due anni prima avevano attaccato Algeri, avevano trovato l'accesso al porto sbarrato da una catena. C. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine Française*, V, *La guerre de trente ans. Colbert*, Paris 1920, p. 717.

⁷⁵ Si trattava di due mortai da 300, con 100 bombe, e uno da 100, con 50 bombe. ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 9.5.1684 e all. Provveditori alle Artiglierie 9.5.1684.

⁷⁶ *Le galiotes à bombes*, mezzo su cui torneremo più avanti.

⁷⁷ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin 27.8.1684; n. 13, 3.11.1684.

profferte di un emissario inviato da Lemno, che sosteneva che l'isola fosse pronta a riconoscere la sovranità della Repubblica. Venne fissato un abboccamento con i capi locali, ma una volta arrivata, la squadra non trovò nessuno ad attenderla e non le rimase che incrociare in mare «più per tratenimento che per frutto». Giusto per fare qualcosa, saputo che a Taso vi erano alcune famiglie turche, Molin lanciò intorno al venti di settembre un'incursione contro l'isola nella speranza di catturare gli schiavi richiesti da Morosini⁷⁸. Le navi sbarcarono parte delle truppe, ma i turchi si erano già rifugiati sull'impervia zona montagnosa dell'interno. Nonostante i greci locali si rifiutassero di indicarne i nascondigli dei fuggitivi, con i quali erano imparentati, Molin riuscì a catturare 150 turchi «vivi» (40 donne, il resto bambini) e obbligò poi Taso – che in passato si era sempre rifiutata – a pagare un piccolo tributo di 1.000 reali (circa 1.100 ducati). Il denaro venne diviso tra i soldati come acconto delle tre paghe che avanzavano, un ritardo pericoloso considerato che, a differenza dei marinai, essi potevano rivendicare i propri diritti con le armi. L'offensiva immaginata da Pietro Valier si stava trasformando in una guerriglia marittima a danno delle popolazioni civili. In questi compiti 'sporchi' le navi erano affiancate da unità minori, come la galeotta di un «capitano» Bianco che aveva ai suoi ordini 220 uomini, più banditi che soldati: Molin fu costretto a dare 10 reali di premio per ogni turco consegnatogli vivo, altrimenti gli uomini di Bianco avrebbero 'cecchinato' i fuggitivi per poi derubarli con maggior calma.

I civili furono il bersaglio anche della successiva tappa nelle peregrinazioni del Capitano Straordinario. Kavala, sulla costa tracia dirimpetto a Taso, era il porto d'imbarco sulla via tra Edirne (Adrianopoli), dove risiedeva in quel momento il sultano, e Salonico. Ai primi di ottobre la *San Marco Grande* diresse un nuovo bombardamento, questa volta diretto anche contro la città. Molin tentò di utilizzare ancora i mortai, ma la debolezza dei barconi permise il tiro di sole dieci bombe prima che essi affondassero⁷⁹: furono comunque distrutte o danneggiate una sessantina di case e uccise una trentina di persone. Quando la fortezza non rispose più al fuoco, venne deciso uno sbarco, ma la scoperta di un grosso contingente turco nascosto dietro le alture costiere fece annullare l'operazione. Kavala segnò l'esportazione in Levante della nuova strategia navale francese dei bombardamenti terroristici contro obiettivi civili, che aveva visto come prime tappe Algeri e Genova; essa avrebbe punteggiato tutte le

⁷⁸ Appena imbarcatosi sulla *San Marco Grande*, il primo pensiero di Molin era stato quello di procurarsi delle catene per gli schiavi da catturare. ASVe, PTM, filza 1333, disp. A. Molin 1.5.1684.

⁷⁹ I mortai vennero recuperati solo con molta fatica.

successive campagne navali veneziane, fino alle ultime condotte nel 1784-92 contro Tunisi⁸⁰.

Molin si spostò nel golfo di Cassandra per rifornirsi di frumento e tentare di imporre un carazo anche ai villaggi di quella zona, che però lo concessero come contribuzione 'volontaria', evitando di riconoscere formalmente la sovranità della Serenissima; anche qui le navi dovettero usare «una dolce violenza» e sbarcare delle truppe. Le scorrerie dell'Armata grossa ebbero una brusca fine quando arrivò la notizia del naufragio di *Costanza Guerriera* e *Venezia Trionfante*, distaccate come detto un paio di mesi prima per le loro cattive condizioni. Nella notte tra il 3 e il 4 ottobre una violenta tempesta sorprese le due unità fuori Porto Palermo, nell'isola di Scopelo, ancorate in quel punto forse per essere pronte a difendersi da un eventuale attacco di galee ottomane⁸¹. Gli ormeggi si strapparono e le ancore ararono sul fondo, rendendo vano ogni tentativo di fermare la corsa contro la riva. La *Costanza Guerriera* finì sulla spiaggia e 190 dei 220 uomini di equipaggio poterono salvarsi, ma la *Venezia Trionfante* urtò uno scoglio e, pur avendo resistito più di un'ora alla furia del mare (ribadendo la robustezza delle costruzioni di Paolo Corso), permise a soli 30 dei 200 uomini a bordo di guadagnare terra⁸². La causa del disastro fu attribuita alla cattiva qualità degli ormeggi, anche se va considerato che la tempesta era stata di una violenza estrema; pur senza colpe specifiche, i capitani Francesco Crutta (*Costanza Guerriera*) e Martino Bronza (*Venezia Trionfante*) fuggirono per paura di essere incolpati del disastro⁸³. Arrivato il più rapidamente possibile a Scopelo, Molin trovò solo i resti delle due navi, fatte a pezzi da mareggiate successive. Dopo aver ridistribuito sulle altre unità gli equipaggi, s'impegnò a recuperare i preziosi cannoni con l'aiuto di *simioti* (i palombari dell'epoca) dell'isola e della vicina Terraferma, mentre i turchi – avvertiti probabilmente

⁸⁰ Sui bombardamenti navali veneziani durante la guerra di Morea, cfr. G. CANDIANI, *Novità tecnologica e pressione psicologica: l'introduzione delle galeotte a bombe nella marina veneziana (1685-1695)*, in *Storie di armi*, 23° Convegno di Studi del Centro Interuniversitario di Studi e Ricerche Storico-Militari, Brescia 8-10 novembre 2007, in corso di stampa.

⁸¹ Cfr. il disp. del Capitano Generale da Mar Francesco Morosini dell'8.12.1684 in BUP, ms. 161/4, G. NANI, *Memorie per servire alla Storia Militare Marittima*, c. 8r.

⁸² Il Governatore della *Venezia Trionfante*, Pietro Grimani, sopravvisse solo due giorni alle ferite riportate. Pietro Gaspare Giovanni Grimani (n. 1655) era figlio di Francesco, uno dei pochissimi nobili poveri in grado – grazie al matrimonio con una ricca cittadina originaria, Anna Maria Bergonzi – di compiere una brillante carriera politica. Cfr. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, p. 371; ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 169r; BARBARO, IV-17, c. 128r.

⁸³ Come detto, Martino Bronza aveva preso il posto del padre Giovanni, deceduto in gennaio; in precedenza era stato il pilota della nave.

dalla propria rete di informatori – approfittavano della sua assenza per rinforzare il presidio di Negroponte con cinquecento uomini⁸⁴. Il naufragio, oltre ad indebolire numericamente l'Armata grossa, ridotta adesso a otto navi dopo l'invio a Venezia per lavori di *Drago Volante* e *Madonna della Salute*, sconvolse anche gli altri capitani, che temevano di vedere le proprie unità fare la stessa fine; tutte le navi scarseggiavano di armizi perchè Molin, per permettere a quelle già in Levante di entrare in campagna, aveva dovuto distribuire loro ricambi prelevati da quelle venute con lui da Venezia. Il Capitano Straordinario riuscì a rendere in qualche modo operative cinque navi, con le quali entrò nel Golfo di Volo per requisire frumento per gli equipaggi, ormai ridotti alla fame, ma il cattivo raccolto di quell'anno impedì di trovarne a sufficienza, nonostante la «puntualità» delle popolazioni locali. Per quanto sottolineasse l'«incredibile» debolezza dei presidi turchi, svuotati dagli impegni in Ungheria e dalla necessità di tamponare l'offensiva di Morosini sull'altro versante della Grecia, il Capitano Straordinario mancava a sua volta di truppe, mentre quelle che aveva erano depresse dai ritardi delle paghe, che tra l'altro lo costrinsero a sborsare di tasca propria mille reali⁸⁵.

Le traversie di Molin si conclusero in dicembre, quando Morosini gli ordinò di rientrare a Zante. L'Armata grossa aveva tradito le grandi aspettative riposte in essa e il disastro di Scopelo aveva suggellato una campagna estremamente deludente. Il Capitano Straordinario tentò di spiegare le ragioni dell'insuccesso con le commissioni ricevute e con il comportamento elusivo dei turchi. In realtà, la campagna era stata condotta senza la necessaria determinazione, sia per le iniziali preoccupazioni difensive, sia per i limiti tecnici palesati dalle nuove navi. Per quanto deboli, i turchi non erano stati né imbottigliati ai Dardanelli, né spazzati via dall'Egeo. Anche la riscossione di tributi in Arcipelago non aveva dato i frutti sperati. All'inizio le isole avevano contato sulla protezione delle navi veneziane, ma quando l'Armata grossa si era portata a Chio e poi nell'Egeo settentrionale, le galee ottomane ne avevano approfittato per tornare e pretendere il tributo. Molte comunità, che avevano già preparato il carazo per i veneziani, erano state costrette a cederlo agli ottomani; a Sira, il Governatore di Nave Bartolomeo Contarini, arrivato in Levante con *San Vittorio* e *San Giovanni Battista Grande*, mise in catene i capi locali, ma constatata l'insolvibilità dell'isola, si vide costretto a liberarli⁸⁶. La delusione spinse Molin

⁸⁴ I cannoni recuperati furono sessantatre su un totale che doveva superare il centinaio. ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 13, 3.11.1684 e all.ti.; n. 16, 14.1.1685.

⁸⁵ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 15, 5.12.1684.

⁸⁶ Impossibilitate a pagare contemporaneamente veneziani e turchi, le isole principali volevano chiedere al papa di proibire le esazioni della Serenissima. ASVe, *PTM*, filza 1333,

a mettere in dubbio l'utilizzo autonomo delle navi. Per combattere la debole flotta nemica erano troppe e non erano comunque in grado di inseguire le galee; se invece si volevano attribuire loro compiti più vasti, erano necessarie operazioni coordinate con le unità a remi, «perché il maggior numero di navi, con tutta l'artiglieria, non è capace di sottomettere qualsiasi minimo luogo»⁸⁷. Può destare meraviglia che il comandante di una squadra di unità a vela ragionasse in termini di sbarchi e di operazioni a terra e invocasse l'aiuto delle unità a remi; ciò conferma la complessità della guerra navale in Levante, dove non esistevano i numerosi, grandi convogli mercantili da attaccare o da difendere che avevano caratterizzato le guerre anglo-olandesi e fatto la fortuna della nuova nave di linea. Nel Mediterraneo (o almeno in quello orientale) rimanevano più importanti le operazioni anfibie e quelle di collegamento, compiti nei quali le galee avevano ancora molto da dire e per i quali, al contrario, le navi non erano particolarmente adatte (la terra era loro nemica e il vento un amico molto volubile). Tuttavia al di là dei limiti delle navi, Molin, primo ammiraglio veneziano a condurre una squadra velica effettivamente della Serenissima in operazioni autonome, sembra non aver mai avuto idee molto chiare sugli obiettivi da perseguire. Anche Morosini fu insoddisfatto per le operazioni in Egeo, ma per motivi opposti. Dopo l'attacco a Chio avrebbe voluto che l'Armata grossa fosse retrocessa a Capo Malea per avvicinarsi a quella sottile e insinuò che il desiderio di distinguersi in un comando autonomo avesse spinto il Capitano Straordinario a tenersi lontano da lui, segnando la nascita di quelle frizioni tra comandanti dell'Armata sottile e grossa che avrebbero punteggiato tutta la guerra⁸⁸.

Se i risultati dell'Armata grossa apparivano deludenti, ancora più scoraggianti risultarono le operazioni condotte dalle forze polacche, l'altra componente della morsa che avrebbe dovuto serrare Istanbul⁸⁹. Inizialmente il re Giovanni Sobieski mantenne gli impegni e organizzò un'offensiva dalla Podolia attraverso il Dnester e la Bessarabia, cercando anche di attirare dalla sua parte il principe di Moldavia; fu pronto però solo per la seconda metà di agosto e non riuscì poi a forzare il passaggio sul Dnester, a causa dell'imperizia dei propri ge-

disp. A. Molin n. 16, 14.1.1685. Si avrà modo di trattare ampiamente di Bartolomeo di Giacomo Contarini (1646-1698) nel suo successivo ruolo di Capitano delle Navi. BARBARO, II-10, c. 487.

⁸⁷ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 13, 3.11.1684 e all.ti.

⁸⁸ NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 8.12.1684, cc. 8v.-9r.

⁸⁹ Sullo stretto legame che nei piani di Pietro Valier univa le operazioni polacche a quelle veneziane, cfr. la sua relazione del 1685 al ritorno dalla carica di Provveditore Generale in Dalmazia, in ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 67, n. 13, c. 1r.

nieri e degli attacchi tartari alle proprie retrovie; alla fine fu costretto a ritirarsi inseguito dai turchi⁹⁰. Anche sul secondo fronte della strategia di Pietro Valier, quello dalmata-albanese, si ebbero solo delusioni. Il Savio agli Ordini Giorgio Corner⁹¹ aveva chiesto – probabilmente su suggerimento di Valier – che il Senato ordinasse a Morosini di attaccare Castelnuovo, base di corsari, aprendo le Bocche di Cattaro e assicurando un'«essenziale continuità ai domini veneziani»; altri però si opposero, poiché ritenevano che le forze, già concentrate a Corfù, potessero trovare obiettivi più prestigiosi. Morosini venne lasciato libero di decidere ed ebbe buon gioco nel convincere una Consulta, formata dai principali comandanti dell'Armata sottile, a ignorare Castelnuovo e a cercare gloria altrove. Lasciato solo, il Provveditore Generale in Dalmazia Domenico Mocenigo non seppe trovare qualche valida alternativa a Castelnuovo e venne alla fine sostituito dallo stesso Valier⁹².

Messe da parte le Bocche di Cattaro, Morosini scelse un obiettivo più prossimo a Corfù, l'isola di Santa Maura, un altro covo di corsari che interrompeva la continuità dei possedimenti veneziani nelle isole Ionie. Vi arrivò il 20 luglio con sei galeazze e trentotto galee (ventidue veneziane e sedici ausiliarie), che imbarcavano oltre otto mila soldati (più di sei mila dei quali veneziani). La locale guarnigione turca si arrese il 6 agosto, quindi l'Armata sottile lanciò un'altra operazione anfibia contro la prospiciente terraferma, conquistando Prevesa il 29 settembre⁹³. I successi di Morosini furono gli unici di tutta la Lega Santa nel 1684, visto che in Ungheria l'esercito austriaco, dopo aver occupato Pest e posto l'assedio a Buda, era stato costretto a tornare alle basi di partenza⁹⁴, ma essi non potevano compensare la delusione che si provava a Venezia per il complessivo fallimento della campagna. Secondo il Capitano Generale, la spiegazione andava cercata nell'eccessiva dispersione delle forze, impiegate in tre direzioni diverse e per questo suddivise tra Armata grossa, sottile e Dalmazia, senza essere sufficientemente forti in nessun punto; in realtà era stato lo stesso Morosini ad aumentare la frammentazione, aprendo un terzo fronte a fianco

⁹⁰ GARZONI, *Istoria*, I, pp. 79-81

⁹¹ Giorgio di Federico Corner (1658-1722) apparteneva a una delle più potenti famiglie del patriziato veneziano. Nel 1685 fu Provveditore d'Armata, poi abbracciò la carriera ecclesiastica, che lo portò al cardinalato nel 1697. Il fratello Giovanni divenne Doge nel 1709. P. PRETO, *Corner, Giorgio*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, pp. 222-223.

⁹² MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 51-v, 8v-15v; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 64-67, 76-77.

⁹³ FOSCARINI, *Istoria*, pp. 138-140; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 195-196; K.M. SETTON, *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia 1991, pp. 290-291.

⁹⁴ E. EICKOFF, *Venezia, Vienna e i turchi*, Milano 1991 [Stuttgart 1988], p. 437.

dei due pensati da Valier e trasformandolo rapidamente in quello principale. Il Capitano Generale lamentò che con maggiori forze avrebbe potuto ottenere molto di più, ma la stessa considerazione avrebbe potuto essere fatta dai comandanti degli altri due settori.

5.4 *Seconda campagna deludente*

L'inverno vide impegnate le navi pubbliche nel trasporto di rifornimenti. Quattro di loro, tra cui la *Giove Fulminante*, andarono in soccorso delle popolazioni della Maina (la mediana delle tre penisole del Peloponneso), in endemica rivolta contro gli ottomani; si trattò del primo approccio alla Morea, che Morosini riteneva dovesse essere il successivo obiettivo della guerra⁹⁵. A Corfù, nei limiti consentiti dalle installazioni locali, vennero effettuati i raddoppi, applicando fra l'altro i controbordi anti-teredini alla *San Vittorio* e alla *San Giovanni Battista Grande* e ponendo dei controfasciami alle navi che avevano denunciato i maggiori problemi di stabilità⁹⁶. Si cercò di provvedere anche agli equipaggi. Le sei navi pubbliche già in Levante all'inizio della guerra furono interamente saldate dei loro crediti, ma le sei venute con Molin non ebbero la stessa fortuna. Dato che i contratti non specificavano se lo stipendio dovesse essere pagato a Venezia o in Armata, i capitani ricevettero solo un acconto di mille ducati ciascuno, lasciando i marinai con un arretrato di oltre cinque mesi. I decreti del 1672 stabilivano che i pagamenti avvenissero in Armata, ma abbiamo visto che la legge era stata contravvenuta dagli stessi Provveditori all'Armar e la norma era adesso in dubbio: la farraginosità legislativa della Serenissima, aggravata dal carattere semi-privatistico della gestione delle navi pubbliche, lasciava gli equipaggi senza un preciso inquadramento legale⁹⁷.

Le navi disponibili erano salite a diciassette, delle quali dodici pubbliche (compresa un'unità di nuova costruzione, la *San Nicolò* da 50 cannoni) e cinque noleggiate. Nel dicembre 1684 venne ordinato l'ingaggio di altre sei navi «di qualità e vigore», ma trovarne si confermò difficile, nonostante le ricerche fatte a Genova, Livorno e anche Napoli⁹⁸. Fu necessario noleggiare nuovamente la pessima *Scala di Giacob*, che era stata declassata a trasporto e che venne ingaggiata a Corfù insieme alla genovese *San Michele*, un'unità da 42 cannoni

⁹⁵ NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 27.12.1684, cc. 9r-9v.

⁹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 18, 19.2.1685; n. 19, 7.3.1685.

⁹⁷ Sulla farraginosità del diritto veneto, frutto dell'accumularsi nei secoli di leggi le une sulle altre, cfr. Cozzi, *Venezia nello scenario europeo*, pp. 182-183.

⁹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 8.3.1685 e all.ti.

e 60 marinai⁹⁹. A Genova venne trovata una terza nave – ex capitana dei corsari maiorchini – con caratteristiche più accentuatamente militari, la *Santissima Concezione* da 64 cannoni e 80 uomini¹⁰⁰. Nel corso della campagna due ulteriori ingaggi portarono il totale delle unità noleggiate a dieci e quello delle navi a ventidue, ma molte unità rimanevano inadeguate alle funzioni belliche¹⁰¹. L'incremento delle unità a vela spinse comunque Morosini a rispolverare la carica di Almirante, già in uso durante la guerra di Candia, assegnandola a Pietro Duodo, da anni Governatore di Nave¹⁰². L'Armata grossa aveva adesso tre ammiragli (Capitano Straordinario, Capitano Ordinario e Almirante), che potevano dirigere altrettanti gruppi indipendenti. Sul momento la maggiore flessibilità andava a vantaggio della strategia di Morosini, che prevedeva un utilizzo disperso delle navi piuttosto che la loro concentrazione per la guerra di squadra, ma in seguito l'articolazione dei comandi avrebbe favorito la gestione tattica dell'Armata grossa.

Le operazioni del 1685 si aprirono con un'incursione nel Mediterraneo Orientale da parte del Capitano Ordinario Daniele 4° Dolfín, che cercò di catturare la Carovana di Alessandria. Dolfín si spinse nelle acque di Rodi con nove navi e un brulotto, ma arrivò troppo tardi per intercettare le venti navi¹⁰³ e altrettante saicche della Carovana, con a bordo tra l'altro quattro mila soldati prelevati in Siria; riuscì soltanto a inseguire qualche saicca rimasta attardata, che trovò rifugio a Castelrosso, un'isola a ridosso della costa anatolica di fronte a Rodi che offriva un buon riparo alle navi. La Carovana sarebbe stato il principale obiettivo dell'Armata grossa negli anni successivi. Essendo un convoglio, le navi da guerra a vela erano l'arma più adatta per attaccarlo, ma essa salpava a inizio stagione ed era quindi difficile allestire per tempo le forze necessarie per intercettarla, inoltre le numerose isole che fronteggiavano la costa anatolica concedevano ai turchi buoni ancoraggi dove riparare in caso di minaccia.

Perduta la Carovana, Dolfín tornò verso occidente per coprire l'isola di

⁹⁹ Per la *Scala* si stabilirono 1.900 ducati al mese, per la *San Michele* (il cui nome completo era *Nostra Signora del Carmine e San Michele*) 1.500 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 29.5.1685, all. nolo 10.4.1685; 28.6.1685, all. nolo 10.4.1685.

¹⁰⁰ La nave aveva in quel momento solo 50 cannoni, oltre a 17 periere. Il capitano e proprietario era Nicolò Vallarino, che sottoscrisse il noleggio per 2.000 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 14.4.1685, all. noleggio 7.4.1685; filza 668, 12.4.1687 e all.ti.

¹⁰¹ Alle otto precedenti si aggiunsero *Duca di Lorena* e *Postiglione*. ASVe, *Senato Mar*, filza 662, 10.1.1686, all. nota navi da guerra scorsa campagna, s.d.

¹⁰² ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 18, 19.2.1685.

¹⁰³ Non è chiaro se le navi fossero mercantili o se i turchi allineassero qualche unità da guerra.

Tine¹⁰⁴. L'importante avamposto preoccupava molto Morosini, che temeva di essere costretto ad abbandonare il previsto attacco alla Morea per difenderlo. La minaccia sembrava reale, in quanto i turchi stavano cercando di completare le navi impostate due anni prima, insieme a una quindicina di nuove galee¹⁰⁵. Questi preparativi, e la notizia della presenza in Arcipelago di tredici unità barbaresche, convinsero la Consulta a ordinare a Molin di unirsi a Dolfin, mentre quattro navi rimanevano alle dirette dipendenze di Morosini; se però l'allarme fosse rientrato, l'Armata grossa doveva nuovamente dividersi (in tre squadre) per coprire sia Tine, sia le operazioni dell'Armata sottile¹⁰⁶. Dopo aver portato le proprie insegne dalla deludente *San Marco Grande* alla *San Vittorio* (che ammirava per il connubio di maestosità e qualità veliche) il Capitano Straordinario salpò da Zante l'8 maggio, ma riuscì a congiungersi con Dolfin solo alla fine del mese; s'incamminò quindi con quindici navi e tre brulotti sulle tracce del Kapudan Pascià Mūsâhip Mustafâ, uscito dai Dardanelli il 4 maggio. Il denaro per marinai e soldati era sufficiente solo fino alla fine di giugno, dopo di che gli uomini avrebbero dovuto essere mantenuti con i carazi riscossi in Arcipelago.

A differenza dell'anno precedente, Mūsâhip aveva adesso una squadra di navi numericamente forte, composta da dieci sultane e otto unità barbaresche (sette tripoline e una algerina), che affiancavano quarantacinque galee¹⁰⁷. Gli uomini però, sia sulle unità a vela sia su quelle a remi, rimanevano in numero limitato, tanto che per completare gli equipaggi delle navi erano stati prelevati molti schiavi cristiani dai bagni di Istanbul e di Algeri. Troppo deboli per dare battaglia, i turchi potevano solo rifugiarsi in qualche porto ben difeso e agire come 'flotta in potenza'. Il Kapudan si diresse prima a Fochies (dove si stavano costruendo in gran fretta due forti) e poi a Chio; saputo dell'avvicinamento dell'Armata grossa, si rifugiò a Rodi¹⁰⁸. Da qui cercò di tornare a Chio con le sole

¹⁰⁴ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. D. Dolfin n. 9, 23.5.1685.

¹⁰⁵ Il tesoro privato imperiale elargì altri 730.000 reali (quasi 850 mila ducati). NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 20.3.1685, c. 13r.; 12.4.1685, cc. 13r-13v; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, p. 202.

¹⁰⁶ NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 1.5.1685, cc. 13v-14r.

¹⁰⁷ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 21, 27.5.1685. Un'altra fonte indica tutte le navi barbaresche come tripoline e parla di cinquantaquattro galee e dieci galeotte. *Ibid.*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 51, 9.10.1685, all. costituito 16.9.1685. Tra le sultane, non è chiaro quante fossero state completate nel 1684 e quante nel 1685.

¹⁰⁸ A Chio rimase una sultana che aveva disalberato. ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. D. Dolfin n. 9, 23.5.1685; disp. A. Molin n. 21, 27.5.1685. A Rodi le unità tripoline abbandonarono il Kapudan in seguito alle notizie dell'imminente attacco francese contro quella reggenza; sull'attacco a Tripoli, iniziato il 19 giugno e concluso dieci giorni dopo, cfr. ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 198-199; J. PETER, *Les artilleurs de la marine sous Louis XIV*, Paris 1995, pp. 84-85.

galee, che scortavano un gruppo di venti saicche, ma venne intercettato dai veneziani nelle acque di Coo e costretto a riparare nuovamente a Rodi. Dato che i bassi fondali dell'isola non lasciavano avvicinare le navi a tiro utile, Molin pensò di usare i brulotti, ma scoprì con disappunto che anche Rodi aveva una grossa catena proprio per difendersi da quel tipo di unità, molto temuta dai turchi. Al terzo giorno di blocco furono avvistate dieci navi algerine che, messe in guardia dai ripetuti tiri di cannone della fortezza, invertirono la rotta in direzione sud-ovest. Il Capitano Straordinario li inseguì con tutte le navi, senza lasciare nessuna unità a vigilare Rodi. Quando, persi rapidamente di vista i veloci corsari, cercò di tornare sui suoi passi, bonacce e vento contrario ritardarono la navigazione; le navi algerine, girando dall'altra parte dell'isola, riuscirono ad entrare nel porto di Rodi praticamente sotto il naso della squadra veneziana, che per di più dovette constatare l'assenza delle galee, salpate nuovamente con il Kapudan.

Prima di partire, Müsâhip aveva affidato le navi lasciate a Rodi (salite a tredici sultane e dodici barbaresche, comprese due tunisine giunte da poco) al *Fetâ Kapudan* (Capitano delle Navi) Misirlizade Ibrahim Pascià Miseroglu, un ex corsaro già sfortunato Pascià di Tripoli¹⁰⁹. Le fonti veneziane danno qualche indicazione sulle caratteristiche delle unità turche. Quattro sultane apparivano più grandi dell'ammiraglia veneziana *San Vittorio* (la nave di Miseroglu aveva 76 cannoni, un'altra capitana 80 e due *patrone* 64); altre sei imbarcavano 50 cannoni, mentre le ultime tre erano più piccole, così come modeste risultavano le unità barbaresche (una media di 36 cannoni, escluse le due capitane di Algeri e Tunisi, rispettivamente da 54 e 44 cannoni). Tra le sultane, le due capitane imbarcavano ciascuna 600 uomini, le due *patrone* 350, le altre 300¹¹⁰. A dispetto dell'impressione fornita dai numeri, la forza reale della squadra restava limitata. Le navi effettivamente da battaglia non superavano la dozzina e le quattro maggiori avevano ancora bisogno di lavori, probabilmente per la fretta con cui erano state completate; d'altro canto gli unici marinai realmente validi

¹⁰⁹ ASVe, *PTM*, filza 947, disp. G. Corner n. 41, 17.9.1683. Miseroglu, originario della Morea, nel 1674 aveva organizzato un'incursione sulle coste di Itaca che aveva portato alla cattura di una sessantina di sudditi veneziani. Due anni dopo aveva acquistato dal sultano la carica, allora vacante, di Pascià di Tripoli. Come detto nel capitolo precedente, il Bailo Giovanni Morosini ottenne delle patenti affinché quattro mercantili veneziani potessero commerciare ogni anno a Tripoli, ma la veloce ricusazione di Miseroglu da parte dei suoi nuovi sudditi vanificò l'accordo. ASVe, *PTM*, filza 941, disp. A. Valier n. 88, 20.7.1674; *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 159, n. 30, 11.9.1676, cc. 198r-200v.; n. 42, 31.1.1677, cc. 287r-v.

¹¹⁰ Pare che molti marinai fossero rinnegati olandesi e inglesi, 250 sulle capitane, 100 sulle *patrone* e 70 sulle altre navi, ma ciò indicherebbe la presenza di almeno 1.200 rinnegati, una cifra che va considerata con prudenza. ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 51, 9.10.1685, all. costituito 16.9.1685.

erano i rinnegati. Miseroglu non aveva alcuna intenzione di rischiare uno scontro: sbarcate tutte le artiglierie, mandò ai lavori le unità più grandi¹¹¹. Molin avrebbe voluto qualche mezzo per attaccare il nemico in porto (un problema che assillerà tutte le squadre di navi da battaglia, fino all'avvento dell'arma aerea) e lamentò l'assenza degli «strumenti da fuoco» impiegati dai francesi contro Genova. In mancanza di questi, e vedendo che Miseroglu non aveva intenzione di muoversi, decise di mettersi sulle tracce del Kapudan Pascià, nonostante fosse il primo a riconoscere i limiti delle navi nella caccia alle galee. Come già era accaduto durante la fase finale della guerra di Candia, i veneziani non riuscivano a imporre la propria strategia al nemico e finivano per subirne l'iniziativa. Il Capitano Straordinario non volle comunque separare l'Armata grossa nei tre gruppi voluti da Morosini, mostrando di capire l'importanza della concentrazione delle forze nell'impiego delle navi¹¹². Il concentramento non resse tuttavia alle condizioni meteorologiche dell'Egeo. Dopo aver toccato Nasso, Delo e Sira, l'Armata grossa venne dispersa dal forte Meltemi, che fece sbandare numerose navi e creò problemi soprattutto ai mercantili armati, incapaci di navigare con le vere navi da guerra¹¹³. La dispersione venne sanzionata da Morosini, che stava assediando Corone e che ordinò a Molin di dirigersi con sei navi verso il Golfo di Nauplia per impedire eventuali soccorsi turchi, mentre Dolfin rimaneva con altre otto unità a protezione dell'Arcipelago¹¹⁴.

Corone preoccupava anche il Kapudan. Müsâhip disarmò sei beylere e spedì i loro equipaggi in soccorso della piazza mentre egli, con altre ventidue galee, si dirigeva a Malvasia. Molin lo inseguì, ma trovò Malvasia vuota; si diresse allora a Capo Malea, ma Mustafâ riuscì a beffarlo ancora, passandogli sotto il naso nella sua retromarcia verso Nauplia: il Capitano Straordinario ipotizzò che i turchi avessero rasentato di notte la costa confondendosi con la massa scura della terraferma. La sua frustrazione cresceva sempre più, «mentre ogni giorno posso dir ho le galee alla prua della nave, né per ciò mi è permesso coglierle»¹¹⁵. Anche il fatto che la presenza delle navi veneziane impedisse ad alcune galee, in viaggio da Chio con molto denaro per la guarnigione di Corone, di raggiungere la piazza e ne accelerasse la caduta, non lo confortò¹¹⁶. Si ripromise di «fare qualcosa» a fine campagna, ma ormai il compito dell'Ar-

¹¹¹ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 23, 25.6.1685, all.ti.

¹¹² ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 22, 25.6.1685.

¹¹³ Il *San Michiel* venne disalberato e la solita *Scala di Giacob* rallentò notevolmente tutta la squadra.

¹¹⁴ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 24, 4.8.1685.

¹¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 25, 7.8.1685.

¹¹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 26, 6.9.1685.

mata grossa era subordinato a quello dell'Armata sottile. Prima di tornare a Corfù dopo la cattura di Corone, Morosini gli ordinò di limitarsi a proteggere le nuove conquiste fatte in Morea. Al Capitano Straordinario furono affidate otto navi che ben presto scesero a tre, destinate le altre a fungere da trasporti o mandate ai lavori¹¹⁷.

Mentre le navi a disposizione di Molin si riducevano sempre più, quelle rimaste nelle acque di Tine con il Capitano Ordinario Dolfìn continuarono a sorvegliare le mosse del Fetà Kapudan Miseroglu. Nonostante le ripetute richieste del Kapudan Pascià Müsâhip per un soccorso a Corone, Miseroglu rimase al sicuro a Rodi nel tentativo di risolvere i problemi costruttivi delle nuove sultane. Ai primi di settembre riuscì a salpare con quindici unità (cinque sultane e dieci barbaresche), ma la grande capitana da 80 cannoni imbarcò rapidamente tanta acqua che solo l'immediato rientro in porto la salvò dal naufragio. Il legname non stagionato impiegato nelle costruzioni provocava continue infiltrazioni, tanto che altre cinque sultane non avevano neppure osato levare le ancore. Gli ottomani erano riusciti in qualche modo a creare una squadra di navi da guerra a vela, ma la sua frettolosa realizzazione la rendeva quasi inutilizzabile, dimostrando la validità della scelta veneziana di spostare la competizione in un campo tecnologicamente più impegnativo rispetto a quello delle galee. Quando a fine anno la squadra tornò in pessimo stato a Istanbul, con la perdita inoltre di una nave e dell'intero equipaggio, Müsâhip divenne il capro espiatorio e fu rimosso¹¹⁸. La sola presenza delle sultane a Rodi obbligò comunque Dolfìn a tenerle continuamente sotto controllo e disturbò non poco le azioni dei corsari cristiani, che si erano offerti di aiutare i veneziani¹¹⁹. L'ultimo episodio della campagna fu l'inseguimento da parte della *Drago Volante* di un mercantile francese che trasportava truppe turche da Patrasso a Navarino. L'insuccesso della caccia evitò un probabile incidente diplomatico, ma l'utilizzo da parte della Porta di mercantili occidentali restava per i veneziani un problema particolarmente spinoso¹²⁰.

Anche il 1685 si concludeva con ben scarsi risultati per l'Armata grossa. Un metro di misura del fallimento è dato dall'assenza nella grande massa di avvisi, rapporti e gazzette fioriti a Venezia dopo l'entrata in guerra di qualsiasi

¹¹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 28, 26.10.1685.

¹¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. D. Dolfìn n. 10, 16.9.1685; n. 11, 21.9.1685; n. 12, 23.9.1685 e all. costituito 22.9.1685; FOSCARINI, *Istoria*, p. 191.

¹¹⁹ Pare che in Egeo operassero almeno quattordici corsari cristiani. NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 17.9.1685, c. 17r; ASVe, *PTM*, filza 1333, disp. A. Molin n. 31, 14.1.1686 e all.ti.

¹²⁰ ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 56, 11.12.1685.

accenno alle navi pubbliche¹²¹. L'insuccesso di Molin portò alla sua sostituzione con Lorenzo Venier, più giovane e che si sperava potesse dimostrarsi più intraprendente¹²². Sul versante terrestre, i polacchi non ebbero miglior fortuna. Passato finalmente il Dnester in agosto e penetrati in Moldavia, vennero rapidamente fermati dal *Serasker* (comandante militare) ottomano della regione, che per i meriti così acquisiti divenne nuovo Gran Visir. In Dalmazia, lo scacco vide protagonista lo stesso Pietro Valier, fattosi eleggere Provveditore Generale della provincia. Portatosi a inizio campagna con seicento fanti veneziani, sostenuti da sette mila *Morlacchi*¹²³, sotto le mura di Sign, venne battuto dai turchi il 7 aprile. La sconfitta, e i forti dissidi sorti tra lui e Marino Michiel (l'ex Capitano delle Navi, adesso Commissario nella stessa provincia), provocarono la rimozione di entrambi¹²⁴.

Francesco Morosini continuò invece a mietere allori con l'Armata sottile e le truppe che essa imbarcava. Concentrate a giugno le sue forze a Santa Maura, il Capitano Generale salpò in direzione di Modone e Corone con cinque galeazze, trentasette galee (di cui diciassette ausiliarie) e dodici galeotte, con a bordo 9.500 soldati: come detto, quattro navi pubbliche coprivano da vicino questa forza anfibia¹²⁵. Le difese di Modone risultarono troppo forti e venne

¹²¹ Nel *Giornale dell'armata veneta in Levante* confezionato nel 1687 da Girolamo Albrizzi, tutta l'attenzione era concentrata sulle imprese di Francesco Morosini, mentre delle navi pubbliche non si rammentava praticamente l'esistenza. La lunga serie di festeggiamenti bellici registrati dal Giornale tra il 1684 e il 1690 non presenta alcun riferimento a eventi relativi all'Armata grossa. Cfr. M. INFELISE, *La guerra, le nuove e i curiosi. I giornali militari negli anni della Lega contro il turco*, in *I Farnese*, p. 333.

¹²² Lorenzo Tommaso di Nicolò Venier aveva 35 anni (n. 23.12.1648). Già Capitano delle Navi negli anni 1670', si era arruolato nel 1684 come venturiere. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, XI, c. 360r; BARBARO, VII-33, c. 248.

¹²³ I Morlacchi (*Vlach*) discendevano delle popolazioni romanizzate e di lingua latina che erano sopravvissute alle invasioni slave del sesto e settimo secolo, rifluendo nelle zone più inaccessibili della regione. In origine forze ausiliare ottomane, nel corso del Seicento si allinearono alla Serenissima, fornendo un importante contributo all'espansione veneziana in Dalmazia. Cfr. J. BRANDEČIĆ, *Islam Immediately Beyond the Dalmatian Coast, 16th-17th Centuries*, intervento al Convegno Internazionale di Studio *Balceni occidentali, Adriatico e Venezia tra XIII e XVIII secolo*, Vienna-Venezia 25-29 settembre 2006; anche I. BEŠKER, *Dell'identità dei morlacchi*, «Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria», 8 (28, n.s. 17), 2006, pp. 63-83 (in particolare 79-80).

¹²⁴ MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 20r-29v; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, p. 206; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 195; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 127, 128, 141.

¹²⁵ Il Capitano Generale aveva anche sette navi noleggiate e undici trasporti, ma non

quindi deciso l'attacco di Corone. La piazza cadde l'11 agosto, dopo che il 7 erano state respinte, con una brillante operazione coordinate tra forze di terra e galee, le truppe che il Kapudan Pascià era riuscito a inviare in soccorso da Nauplia. Morosini non voleva una resa formale della città per avere via libera nel fare schiavi, ma un equivoco provocò il massacro di tre mila difensori, lasciando nelle mani del Capitano Generale solo 200 turchi impiegabili al remo, insieme a 1.200 tra donne e bambini. Per sostenere le popolazioni della Maina, Morosini decise di proseguire le operazioni e dopo aver preso e demolito Kalamata, nel Golfo di Messenia, riuscì a conquistare entro settembre tutta la penisola¹²⁶.

Oltre alla debolezza dei turchi in Morea, i successi del Capitano Generale avevano anche cause di natura tecnica. L'anno precedente Morosini aveva impiegato contro Santa Maura due mortai che avevano fatto non poca impressione sui difensori¹²⁷, mentre nel 1685 terrorizzò i turchi di Corone con quattro grandi mortai da 500, che colpirono direttamente le abitazioni¹²⁸. L'interesse di Morosini per l'arma, che nel decennio precedente aveva avuto un notevole sviluppo in Francia, datava già da alcuni anni¹²⁹. L'attacco francese a Genova¹³⁰ e il ritorno in patria dell'esule veronese Antonio Muttoni¹³¹, che aveva maturato

è chiaro se tra le prime vi fosse qualche unità effettivamente da guerra. NANI, *Memorie*, disp. F. Morosini 2.7.1685, c. 15v.

¹²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 50, 9.10.1685; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 165-166, 171-177.

¹²⁷ Cfr. HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, p. 191. Da documenti d'archivio visionati da Alberto Secco i mortai impiegati a Santa Maura dovrebbero essere stati da 500.

¹²⁸ Il bombardamento consumò quasi 2.800 bombe, di cui oltre 2.600 da 500; nel giugno dello stesso anno, i francesi avevano sparato contro Tripoli 1.039 bombe. ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 53, 21.11.1685, all. consumo munizioni nella campagna, 20.10.1685; GARZONI, *Istoria*, I, p. 108; PETER, *Les artilleurs de la marine*, p. 84.

¹²⁹ Nel 1678, quando era Provveditori alle Artiglierie, aveva fatto disegnare a Sigismondo Alberghetti dei nuovi tipi di bomba da lanciare probabilmente con un nuovo modello di mortaio. ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 9.8.1684, all. lett. S. Alberghetti 13.7.1684.

¹³⁰ Nel maggio 1684 Genova aveva incassato 13.300 bombe e un edificio su tre della città era stato gravemente danneggiato. E. MARTINO, *1684: il martirio di Genova sotto le bombe francesi*, «Rivista Storica», 6 (1994), p. 69.

¹³¹ Antonio Muttoni, «conte» di San Felice, era stato bandito quando era studente a Padova. Si era quindi recato in Francia, mettendosi al servizio di Luigi XIV e dedicandosi alla fusione di artiglierie e all'ideazione di materiali incendiari. Aveva tra l'altro collaborato per Colbert all'erezione di una fabbrica di sublimato di mercurio: nel 1677 l'ambasciatore Domenico Contarini ebbe con lui una lunga trattativa per dissuaderlo dall'impresa. Cfr. P. PRETO, *I servizi segreti di Venezia*, Milano 1994, p. 395.

una notevole esperienza oltralpe, diedero un notevole impulso alla produzione veneziana di mortai e di bombe. Muttoni, divenuto un *protégé* del Capitano Generale, ebbe la direzione produttiva¹³² e operativa delle nuove armi (tra l'altro a scapito dello stesso Alberghetti), introducendo i mortai a camera sferica, la cui maggiore gittata offriva agli attaccanti la possibilità di fare fuoco al di fuori dal tiro dei difensori¹³³. Fu anche grazie a questa nuova arma che le forze turche della Morea caddero uno dopo l'altra nelle mani dei veneziani.

5.5 *L'allargamento del Rio dell'Arsenale e i dibattiti sul modello e la gestione delle navi pubbliche.*

Lo scarso successo operativo dell'Armata grossa contribuì a rallentare il completamento delle otto unità ancora in cantiere in Arsenale. Nonostante cinque fossero in una fase di lavorazione piuttosto avanzata già alla vigilia del conflitto¹³⁴, quelle completate per la campagna del 1685 furono solo due. La prima, battezzata *San Nicolò*, fu varata in gennaio. Impostata da Stefano Conti, quando quest'ultimo era stato nominato Capitano del Bosco del Montello, la nave era stata proseguita da Tomio di Giacomo, ideatore della disastrosa *San Antonio da Padova* e continuatore di Conti nel completamento della *San Giovanni Battista Piccolo*. L'intervento di Tomio non fece comunque emergere nessuno dei gravi difetti della *San Antonio*, sebbene con il tempo la *San Nicolò* denunciasse, come tante navi pubbliche di quel periodo, una scarsa altezza sull'acqua della batteria inferiore¹³⁵. L'unità – le cui dimensioni erano 95 piedi di lunghezza di chiglia per 30 di larghezza (33,1x10,5 mt), con un pescaggio di poco superiore ai 13 piedi (4,5 mt) e un dislocamento calcolabile sulle 770 tonnellate – ebbe una carriera più che trentennale, una delle più lunghe tra

¹³² Nel 1686 la produzione era di 24 bombe al giorno (16 a Gardone Valtrompia, nel bresciano, e 8 a Caltrano, nel vicentino). ASVe, *Senato Mar*, filza 663, 7.3.1686, all. rel. A. Muttoni, 3.3.1686.

¹³³ Nel 1685 Muttoni fuse due mortai a camera sferica da 1000 e diciotto da 500, che vennero usati probabilmente contro Corone. FOSCARINI, *Istoria*, p. 195. Sull'impiego dei nuovi mortai, cfr. CANDIANI, *Novità tecnologica e pressione psicologica*, in corso di stampa.

¹³⁴ Posta a 24 carati la nave completa, una delle unità era quasi pronta, un'altra era a 18 carati (75%) e tre erano a 16 carati (67%); delle restanti tre, una era a 8 carati (33%) e due a 4 carati (17%). ASVe, *Senato Rettori*, filza 104, 3.6.1684, all. periti Arsenale 27.5.1684. La divisione della nave in 24 carati era un retaggio del sistema di quote in cui venivano divise le navi mercantili per finanziarne la costruzione.

¹³⁵ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. Capitano Generale da Mar Alessandro Molin n. 18, 11.8.1695.

quelle delle navi pubbliche. In marzo, mentre la *San Nicolò* era ormai pronta a uscire dall'Arsenale, fu messa in acqua anche la seconda unità, chiamata *San Andrea*¹³⁶. Quarta e ultima nave pubblica costruita da Zuanne de Pieri, la *San Andrea* era più grande della *San Nicolò*, con una lunghezza di 102 piedi (35,5 mt), una larghezza di 32 piedi (11,1 mt) e un pescaggio intorno ai 13,5 piedi (4,7 mt), per un dislocamento intorno alle 900 tonnellate¹³⁷. Nonostante le dimensioni differenti, entrambe le unità dovevano imbarcare 52 cannoni¹³⁸, scesi poi a 48 per la *San Nicolò* e a 46 per la *San Andrea*, in relazione forse all'eccessiva sollecitazione a carico degli elementi strutturali¹³⁹; i timori per il peso dei cannoni di ferro convinsero inoltre il Senato ad accettare per la *San Nicolò* una riduzione del calibro per i pezzi in coperta, passati dal genere da 14 a quello da 12¹⁴⁰. Sebbene la *San Andrea* non fosse ancora completamente allestita, il 3 aprile le due navi furono fatte uscire dall'Arsenale, per non perdere l'opportunità del massimo di marea quindicinale¹⁴¹. I Provveditori all'Armar trovarono rapidamente i capitani. Il veneziano Ottavio Bollani – ex nocchiere della *Drago Volante*, in quel momento ai lavori – ebbe la *San Nicolò*, Gerardo Vancolen (forse un Gherard Van Coolen, fiammingo) la *San Andrea*¹⁴². Furo-no stipulati i soliti contratti, lasciando l'alternativa di incassare gli stipendi a

¹³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. Provveditori all'Armar 21.3.1685.

¹³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenale, 31.8.1684; filza 658, 5.5.1685, all. stato navi s.d. Ho considerato per entrambe un coefficiente di blocco di 0,48.

¹³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 652, 21.6.1684, all. nota artiglierie 12.6.1684.

¹³⁹ Una decina d'anni più tardi comunque, seguendo un generale aumento delle artiglierie imbarcate, la *San Andrea* aveva 60 cannoni. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 13.10.1695, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.10.1695.

¹⁴⁰ Si può ritenere che la *San Nicolò* sia stata armata in corridoio con 22 pezzi da 20, in coperta con 2 pezzi da 14 e 20 da 12, sul cassero con 4 da 6, per un totale di 732 libbre (486 lbs); la *San Andrea* pare avesse 20 pezzi da 20 in corridoio, 2 da 14 e 20 da 12 in coperta, 4 cannoni da 6 sul cassero: tot. 692 libbre (459 lbs). ASVe, *Senato Mar*, filza 656, 25.1.1685, all. nota artiglierie s.d.; 3.2.1685 e all. Provveditori alle Artiglierie 29.1.1685; filza 657, 11.4.1685, all. Provveditori alle Artiglierie 11.4.1685.

¹⁴¹ La *San Andrea* completò l'allestimento a San Antonio. ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 17.4.1685, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.4.1685.

¹⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. Provveditori all'Armar 21.3.1685. Con la stessa rapidità fu trovato anche il sostituto del capitano della *Drago Volante*, Michele Raffael, ammalatosi; la nave andò a Giovanni Milovich, forse originario di Curzola, che aveva alle spalle un servizio più che trentennale nella flotta. *Ibid.*, 7.4.1685, all. supplica s.d.; 14.4.1685, all. Provveditori all'Armar 11.4.1685; filza 740, 1.2.1698, all. supplica 27.1.1698.

Venezia o in Armata¹⁴³. Superata qualche difficoltà nell'ingaggio dei 280 marinai necessari (100 per le due nuove navi, 80 per la *Drago Volante*, venuta alla concia), il 12 maggio il convoglio, comprendente le tre navi pubbliche, poté salpare per il Levante¹⁴⁴.

Complessivamente, i primi due anni di guerra videro il completamento di sole sette delle tredici unità impostate in base al programma del 1675/79. A differenza delle galee, che potevano essere allestite in pochi giorni, le navi richiedevano molto più tempo e una quantità di gran lunga maggiore di materiali. Per supplire alla cronica mancanza di legname stagionato, si dovette mettere in opera rovere verde e si impiegarono larice e abete nel fasciame interno, riservando il rovere al solo fasciame esterno¹⁴⁵. Anche gli armizi scarseggiavano, perché il deposito delle navi istituito nel 1677 era stato limitato a otto unità e comunque non era mai decollato. Si rese necessario raddoppiare la provvisione annua di canapa di Montagnana¹⁴⁶, nonché reintrodurre l'uso della stufa per incatramare gomene e sartiami, sospeso nel 1678 dopo le critiche di Marino Michiel¹⁴⁷. Ricercato un esperto olandese o inglese, si assunse l'inglese «Bernardo di Biasio», ma l'impianto, dopo anni di abbandono, dovette essere completamente restaurato¹⁴⁸. Per le vele, l'anello più debole delle forniture navali veneziane, fu stipulato un nuovo partito triennale con Johans Clares per 600

¹⁴³ ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 28.4.1685 e all.ti.

¹⁴⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 12.5.1685, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 12.5.1685. Per la *Drago* si cercò di preservare il maggiore numero possibile di marinai del vecchio equipaggio, destinandoli all'Arsenale in attesa della fine del raddobbo: nonostante si fossero mostrati disponibili a continuare il servizio, sedici marinai olandesi e inglesi vennero esclusi da questa soluzione in quanto stranieri (l'Arsenale restava un luogo gelosamente custodito). *Ibid.*, filza 656, 10.2.1685 e all. Provveditori all'Armar 6.2.1685;

¹⁴⁵ Anche nel fasciame esterno il rovere era impiegato fino ai portelli del primo ponte, mentre al di sopra si utilizzava il larice: il rovere offre la maggior resistenza all'umidità, seguito dal larice e, buon ultimo, dall'abete. Anche l'olmo, fornito soprattutto dal mantovano, cominciava a scarseggiare perché, usato in passato solo per gli affusti dei cannoni, veniva adesso impiegato anche nella struttura delle poppe. ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. Provveditori alle Artiglierie 15.3.1685; filza 658, 30.6.1685 e all.ti; FORSELLINI, *L'organizzazione economica dell'Arsenale*, p. 99.

¹⁴⁶ La provvisione fu portata a 200 miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 15.7.1684.

¹⁴⁷ Nel frattempo fu necessario ordinare in Olanda le gomene per due navi. ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 14.10.1684. Ogni nave aveva bisogno di undici gomene grosse, ciascuna pesante fino a due mila libbre. *Ibid.*, filza 656, 6.1.1685, all. calcolo armizi s.d.

¹⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 8.7.1684 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 27.6.1684; filza 654, 14.10.1684; filza 655, 7.12.1684, all. scrittura P. Donà 1.12.1684

pezze l'anno, che si aggiunse al precedente contratto decennale per 400 pezze¹⁴⁹. Ogni nave doveva avere due *mude* (cambi) di vele della migliore qualità di canapa (il *mocado* di Bologna)¹⁵⁰; un partito per la confezione di 20 *mude* l'anno venne concluso nel 1687 con Pietro Macedonia e Francesco Lazzari, che lavoravano in Arsenal e da oltre un ventennio con appalti temporanei¹⁵¹.

Un ostacolo ancora più grave per il completamento delle nuove navi continuava a essere rappresentato dal Rio dell'Arsenale. Tre delle unità rimaste in cantiere erano troppo larghe per i 32 piedi (11,1 mt) del *Restello* (la porta acqua che immetteva in Arsenal e) e di alcuni punti del Rio, segno forse del fatto che i dubbi sulla loro stabilità avevano portato a una modifica delle specifiche originali¹⁵². Se il Rio non veniva ampliato, sarebbe stato necessario completare le navi fuori, con tempi più lunghi e una spesa maggiorata di almeno il 50%. La questione suscitò vivaci dibattiti in Senato, a causa sia del costo di un ampliamento (previsto in 14.000 ducati), sia delle difficoltà di accesso all'Arsenale durante i lavori. A fine luglio 1684 una *parte* favorevole all'allargamento del Rio fu prima bocciata e poi approvata nel giro di tre giorni, ma ciò non risolse la questione¹⁵³. Qualche settimana dopo i Provveditori e Patroni all'Arsenale rilanciarono l'idea di un secondo ingresso, da praticarsi nel muro di cinta settentrionale, offrendo l'alternativa tra una porta provvisoria (costo 5.000 ducati) e una fissa (8.000 ducati)¹⁵⁴. Dato che il problema più urgente era far uscire le tre navi, i Savi di Terraferma e quegli agli Ordini appoggiarono l'apertura provvisoria. I Savi del Consiglio tennero però duro sull'allargamento: il luogo chiuso dell'Arsenale, gelosamente custodito da occhi indiscreti a partire dalla metà del

¹⁴⁹ Le pezze erano da 50 braccia (34,2 mt), contro le 49 braccia del partito precedente. ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 28.12.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.12.1684.

¹⁵⁰ Ciascuna muda essendo composta da sette vele. ASVe, *Senato Mar*, filza 656, 6.1.1685 e all.ti. Le sette vele erano presumibilmente quelle di maestra e trinchetto con le rispettive gabbie, quelle di mezzana e contromezzana e quella di *civada* (bompreso); per le altre vele si usava il più economico fustagno. Sulla tipologia della canapa usata in Arsenal e, cfr. D. CELETTI, *La canapa nella Repubblica veneta. Produzione nazionale e importazione in età moderna*, Venezia 2007, pp. 63-66.

¹⁵¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 671, 25.9.1687 e all. supplica 27.8.1686.

¹⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenal e, 31.8.1684.

¹⁵³ Le prime due votazioni registrarono 26 sì, 3 no e 117 *non sinceri* (di fatto altri no) e 21/4/115, la terza 97/2/37. ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 29.7.1684 e all.ti.

¹⁵⁴ Nonostante in passato l'idea fosse stata ripetutamente bocciata, i Provveditori e Patroni all'Arsenale propendevano per una nuova apertura fissa. ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 6.9.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 18.8.1684.

secolo precedente, doveva rimanere tale, soprattutto in una fase bellica come quella. Il Senato rimase indeciso ed entrambe le *parti* vennero respinte¹⁵⁵. A metà ottobre la questione fu ripresa. Provveditori e Patroni presentarono uno schema in cui i rapporti di costo tra l'allargamento e una nuova apertura si erano rovesciati. Una porta fissa veniva adesso calcolata, con le indispensabili torri di guardia, a 30.000 ducati¹⁵⁶, contro i 24.000 ducati di un allargamento del Rio da 32 a 40 piedi (13,9 mt). Il Senato approvò quest'ultima soluzione, che contemplava anche l'arretramento di entrambe le torri del Restello e lo scavo del canale da 9 a 10 piedi (3,5 mt)¹⁵⁷. L'allargamento era una soluzione meno efficace rispetto a quella di una seconda apertura (che sarà realizzata solo in epoca napoleonica) perché il Rio avrebbe continuato a vincolare la larghezza e il pescaggio delle navi. Esso denotava tuttavia la volontà di proseguire nell'adattamento dell'Arsenale alle necessità delle navi da guerra a vela, almeno entro i limiti della mentalità del guardingo patriziato veneziano. L'appalto per i lavori venne approvato nel gennaio 1685 e in agosto seguì quello per «disfare» e ricostruire le due torri del Restello. In ottobre l'allargamento del Rio era a buon punto, mentre per le torri – lavoro particolarmente complesso – si cercava di fare il più rapidamente possibile. L'opera fu completata nel giugno 1686, dopo circa un anno e mezzo di lavori e una spesa di oltre 27 mila ducati, tre mila in più del previsto¹⁵⁸.

L'allargamento del Rio era il frutto della consapevolezza dei difetti delle unità recentemente immesse in servizio, ma non tutti concordavano sull'incremento dimensionale delle navi pubbliche che esso sottintendeva. Durante le discussioni sull'allargamento, uno dei Provveditori all'Arsenale, Alvise 2° Mocenigo, sostenne che navi troppo grandi non fossero utili alla Serenissima e

¹⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 6.9.1684. E' anche possibile che la frattura tra i savi fosse un espediente per condizionare il Senato.

¹⁵⁶ L'apertura doveva essere praticata attraverso il retro di uno degli scali della Novissima Grande. Per non vedere «aperto» e «incustodito» l'Arsenale durante i lavori, dovevano prima essere costruite due torri con la relativa porta verso l'interno del bacino, poi andava abbattuto il muro del volto prescelto, quindi un'altra porta e altre due torri doveva proteggere il nuovo ingresso verso l'esterno, il tutto con notevoli spese e perdite di tempo.

¹⁵⁷ Le torri sarebbero state spostate indietro di 4 piedi (1,4 mt). ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 14.10.1684. Evidentemente lo scavo a 10,5 piedi effettuato nel 1673 o non era stato completato, o il Rio si era interrato nuovamente.

¹⁵⁸ L'aumento di spesa fu causato dal cattivo stato delle fondamenta delle case lungo il Rio. ASVe, *Senato Mar*, filza 656, 31.1.1685 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.1.1685; filza 659, 23.8.1685 e all.ti.; filza 660, 31.10.1685, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.10.1685; filza 664, 22.6.1686 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 14.6.1686.

chiese di limitarsi a unità tra i 90 e i 100 piedi di lunghezza di chiglia, 30-32 di larghezza e un armamento di 40-50 cannoni¹⁵⁹. Sembra che almeno una parte dei capi d'Opera concordasse con il patrizio, facendo così emergere l'esistenza di concezioni diverse sulla miglior tipologia per le navi pubbliche¹⁶⁰. Queste divergenze si innestavano in un più generale dibattito sui modelli a cui ispirare le navi da guerra della Serenissima. Nel giugno 1684 era stato deciso di impostare due nuove navi sugli scali lasciati liberi da quelle appena completate¹⁶¹, ma i difetti che stavano emergendo su queste ultime avevano fatto sospendere l'ordine. Gli allarmati dispacci giunti dal Levante vennero trasmessi all'Arsenale, che fu esortato a fissare dimensioni appropriate e precise per le navi, sull'esempio di quanto fatto nel 1619 per galee e galeazze¹⁶². In autunno si riunì una Conferenza di ex capi da Mar (tra i quali l'ex Capitano Generale Andrea Corner e l'ex Capitano delle Navi Marino Michiel)¹⁶³, che propose tre diverse tipologie. Un primo genere doveva essere rappresentato da due navi più grandi, che dovevano fungere da ammiraglie e punti di forza nella linea di battaglia; ad esse andavano affiancate unità di poco inferiori, che dovevano occupare gli altri posti della linea e, all'occasione, servire anche come trasporti (un vecchio pallino veneziano); un terzo gruppo, formato da unità più piccole e agili, non sarebbe stato incluso nella squadra da battaglia ma avrebbe assolto i compiti di incrociatore, pattugliando le rotte commerciali della Serenissima e attaccando quelle del nemico. I tre tipi si sarebbero distinti per la diversa grandezza, ma tutti avrebbero avuto lo stesso rapporto tra lunghezza di chiglia e larghezza. Con l'approvazione dei capi d'Opera dell'Arsenale, il rapporto venne fissato a 3:1, contro i 3,5:1 della deludente *San Marco Grande* e i 3,8:1 della disastrosa

¹⁵⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 14.10.1684, all. scrittura A. Mocenigo 9.9.1684. Alvise 2° Leonardo Mocenigo di Alvise 3° (1617-1691), era nipote dell'omonimo Capitano Generale da Mar, che nel 1651 aveva convinto il Senato a immettere in servizio le sultane catture alla battaglia di Paro come navi pubbliche. Alvise Leonardo era stato Capitano delle Galeazze e Provveditore d'Armata durante la guerra di Candia, rifiutando negli ultimi del conflitto la carica di Provveditore Generale da Mar. Apparteneva a una delle più ricche famiglie del patriziato: due dei suoi tre omonimi fratelli avevano comprato, per 25 mila ducati ciascuno, il titolo di Procuratore di San Marco. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, VIII, c. 200v; *Segretario alle Voci, Pregadi*, reg. 18, c. 142r; BARBARO V-22, c. 191.

¹⁶⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.8.1684.

¹⁶¹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 104, 3.6.1684 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 25.5.1684.

¹⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 654, 2.9.1684.

¹⁶³ Alla Conferenza parteciparono anche gli ex capitani delle Navi Marco Bembo, Marco Loredan, Girolamo Grimani e Lorenzo Donà.

San Antonio da Padova. Diversamente dalle navi più recenti, lo scafo doveva essere «zatterino» (cioè più largo di fondo e con fiancate più dritte), allo scopo di ottenere una buona stabilità senza eccessivi pescaggi, come richiedevano sia i limitati fondali della Laguna, sia la necessità di operare sovente a ridosso di zone costiere. Quali unità di riferimento vennero suggerite la *San Vittorio* e la *San Giovanni Battista Grande* per le navi maggiori, la *Giove Fulminante* per il tipo intermedio e la *Fama Volante* e la *Drago Volante* per quello inferiore¹⁶⁴. La Conferenza chiese anche di fissare un *sesto* appropriato, evitando di lasciare ai capi d'Opera quella libertà di progettazione che si riteneva avesse condotto ai difetti delle ultime navi entrate in servizio¹⁶⁵: la tradizionale libertà inventiva dei maestri doveva assoggettarsi alle necessità operative e al principio di standardizzazione della flotta. I capi d'Opera però sottolinearono come almeno una parte dei problemi avesse origine dalle pretese dei patrizi destinati ad imbarcarsi sulle navi i quali, come facevano i loro colleghi delle unità a remi, pretendevano modifiche dettate dal gusto personale. Il Senato accolse tutti i suggerimenti della Conferenza e vietò ai patrizi destinati a nuove navi (o a loro parenti) l'ingresso in Arsenale. Dato che le due unità ex-savoiarde potevano fungere da ammiraglie, l'assemblea ordinò al cantiere di stato di dedicarsi solo agli altri due modelli, impostando quattro nuove navi non appena fossero state terminate le prime quattro sugli scali: due sarebbero state ispirate alla *Giove Fulminante*, due alla *Drago Volante*, quasi un trionfo postumo per Paolo di Ottavio Corso, l'ideatore di entrambe¹⁶⁶.

La discussione sui modelli coinvolse un ampio settore del patriziato. Antonio Grimani¹⁶⁷, in corrispondenza con Sigismondo Alberghetti, gli scrisse a Londra che si attendeva con ansia il suo ritorno in quanto in Arsenale «vi è bisogno di maestria, perché con troppa diversità mettono li sestì delle navi e sopra vi lavorano, né s'intende come devono comporsi le squadre de più qualità e armamento di legni per la diversità delle funzioni [che] si ricercano et in consonanza degli armamenti». Le nuove idee sull'arte navale andavano però fatte accettare gradualmente, perché «li stomachi nostri non sono di facile digestione e bisogna contentarsi di far a passo a passo il pubblico servizio,

¹⁶⁴ In realtà, né la *Giove* né la *Drago* avevano il prescritto rapporto lunghezza/larghezza (nella prima il rapporto era 3,1:1, nella seconda 3,3:1); inoltre, come detto, le linee d'acqua particolarmente tagliate della *Giove* la facevano pescare molto.

¹⁶⁵ La Conferenza chiese un'inchiesta in proposito. ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. scrittura capi da Mar s.d.

¹⁶⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684 e all.ti.

¹⁶⁷ Antonio di Giovanni Grimani, (1622-1699), era stato ambasciatore a Roma durante gli ultimi anni della guerra di Candia.

mentre per desiderio di far molto si perde tutto»¹⁶⁸. Grimani comunicò a Giorgio Corner, ora Patrone all'Arsenale, i suggerimenti (non meglio specificati) di Alberghetti, lasciando intravedere un filone di pensiero che univa settori della nobiltà lagunare, ancora fortemente interessati alle materie marittime a dinamici esponenti dell'ambiente del cantiere di stato¹⁶⁹. La missione di Alberghetti, che stava raccogliendo libri di architettura navale e di navigazione e che contava di stabilire una biblioteca nautica in Arsenale o in un altro locale pubblico¹⁷⁰, coincideva effettivamente con un momento culturale particolarmente stimolante. La rivoluzione scientifica avviatasi in Europa stava registrando in Inghilterra il tentativo di dare una base razionale all'architettura navale, sottraendola all'empirismo e tradizionalismo che aveva fino allora caratterizzato l'opera dei maestri costruttori. Alla guida di questo cambiamento si era posto lo stesso Segretario dell'Ammiragliato Samuel Pepys, che proprio nel 1684 era divenuto anche presidente della Royal Society. Fin dagli anni sessanta Pepys aveva appoggiato le innovazioni costruttive (peraltro non sempre riuscite) di Anthony Deane, considerato il primo architetto navale in senso moderno, e aveva coinvolto nelle discussioni anche William Petty, il fondatore della moderna scienza statistica. Tra l'altro, venne ideato un sistema per misurare il dislocamento della nave prima del varo. Sigismondo era dunque inserito in un ambiente intellettualmente vivace e stimolante, rispetto al quale la lunga tradizione dell'Arsenale sembrava irretire la cantieristica veneziana in una posizione di retroguardia. In Inghilterra tuttavia le cose cambiarono bruscamente dopo la Rivoluzione del 1688, la caduta degli Stuart e l'allontanamento di Pepys. L'ondata scientifica si esaurì e la marina inglese vide inaugurarsi una nuova era di conservatorismo che si prolungò fin quasi alla metà del Settecento. I maestri costruttori tornarono ad avere il sopravvento, rioccupando la posizione – e recuperando la libertà – che avevano precedentemente¹⁷¹. Questa involuzione, che ridimensiona la prospettiva di un'ininterrotta razionalizzazione delle costruzioni navali anche nelle marine più accreditate, va tenuta presente prima di trarre affrettate conclusioni sull'arretratezza tecnologica dell'Arsenale e sul suo inguaribile tradizionalismo.

¹⁶⁸ BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 563, n.18, lett. A. Grimani 28.3.1685.

¹⁶⁹ Dall'Inghilterra, Grimani si fece mandare, tra l'altro, un modello di macchina idraulica per pompare acqua in casa e irrigare giardini. BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 563, n. 18, lett. S. Alberghetti 31.10.1684.

¹⁷⁰ I libri, che integravano quelli raccolti del defunto zio Sigismondo (3°), venivano indirizzati a Venezia a un certo Giacinto Garelli. BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 563, n. 18, lett. S. Alberghetti 31.10.1684.

¹⁷¹ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, pp. 14-17.

Insieme al dibattito sugli aspetti tecnici, l'insuccesso delle prime campagne di guerra riaprì anche la discussione sulla questione gestionale. Il Capitano Generale Francesco Morosini – sempre sensibile ai problemi organizzativi – rilanciò dal Levante l'idea di affidare l'amministrazione di ciascuna nave pubblica ad un Governatore patrizio. A Venezia una riforma in questo senso era condivisa dall'ex Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner (lo stesso che qualche anno prima aveva introdotto la tariffa del vitto). Ricalcando la relazione di Marino Michiel del 1680, Corner comparò l'organizzazione veneziana con quella francese, ritenuta la più avanzata. Mentre nella marina di Luigi XIV i capitani erano nobili importanti pronti a servire fedelmente il sovrano¹⁷², i capitani veneziani restavano uomini di bassa condizione che si occupavano soprattutto del proprio interesse. Attraverso il sistema del noleggiamento, essi si trovavano al centro di un meccanismo il cui scopo principale era quello di ricavare utili speculando sulle paghe dei marinai. Calcolato da Corner in un 20% circa¹⁷³, questo utile andava sottratto ai capitani e riversato sulle paghe dei marinai, gestite ora dal Governatore patrizio, «gentiluomo distinto» come i capitani francesi. I Provveditori all'Armar concordarono, ma il Senato si mostrò una volta di più contrario ad addossare al patriziato la responsabilità della gestione delle navi pubbliche; il numero dei governatori rimase limitato a quattro, destinati esclusivamente al comando di eventuali squadre indipendenti¹⁷⁴. D'altro canto, se i nobili francesi, per dirigere le proprie navi, potevano contare sulle istituzioni sempre più burocratizzate, «efficienti» e soprattutto coercitive dell'assolutismo monarchico, i patrizi veneziani si sarebbero dovuti accollare in prima persona complesse e rischiose responsabilità che pochi di loro, lontani ormai da una diretta pratica marittima, volevano addossarsi. L'indissolubile legame che univa patriziato e stato veneziano mostrava qui la sua problematicità: in quanto ceto, il patriziato non desiderava nuovi organismi che, per quanto utili nell'aiutarlo a svolgere le sue mansioni istituzionali, avrebbero ridimensionare il suo incontrastato dominio sullo stato; in quanto singolo, il patrizio non voleva aggiungere un altro onere a quelli, sentiti già pesanti, che ne qualificavano l'appartenenza alla nobiltà veneziana. La diffidenza del patriziato verso nuovi impegni istituzionali non era peraltro limitata alla flotta, ma s'inseriva in un più generale processo di distacco nei confronti

¹⁷² In effetti in quel periodo oltre i tre quarti dei capitani di vascello francesi proveniva dalle fila della nobiltà. DESSERT, *La Royale*, p. 224.

¹⁷³ Erano duecento ducati sui mille di stipendio mensile per una nave con cento uomini di equipaggio.

¹⁷⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 662, 19.1.1686 e all. Provveditori all'Armar 8.1.1686; *Senato Rettori*, filza 106, 9.6.1685, all. scrittura G. Corner 2[4?].2.1685.

degli affari pubblici che si era andato affermando nei decenni precedenti e che trovava espressione nei numerosi rifiuti ad assumere incarichi pubblici nel caso questi risultassero troppo onerosi. La ridefinizione del patrizio da gentiluomo cittadino in signore terriero, avviatasi alla fine del Cinquecento, aveva fatto affiorare una sensibilità privatistica che spingeva a un'attenzione sempre più forte verso l'amministrazione del proprio casato a scapito degli impegni pubblici soprattutto nella loro accezione di gestione più quotidiana, quale era l'amministrazione di una nave pubblica¹⁷⁵. A questo mutamento di interessi e di sensibilità si aggiungeva l'aumento del numero di nobili poveri, che, se spingeva verso forme di «apatia politica»¹⁷⁶, a maggior ragione allontanava una fetta consistente del patriziato da responsabilità non adeguatamente retribuite. Neppure l'ingresso di una «nobiltà nuova», che si era iniziata ad aggregare al patriziato a partire dalla guerra di Candia, stava modificando il quadro di un generale disimpegno dal servizio pubblico¹⁷⁷. Se i nobili veneziani, come quelli polacchi, «s'identificavano completamente con lo Stato: lo componevano, ne erano i padroni e gli eredi»¹⁷⁸, la conseguente identificazione tra bene pubblico

¹⁷⁵ Cfr. L. MEGNA, *Grandezza e miseria della nobiltà veneziana*, in *Storia di Venezia*, VII, p. 185; G. COZZI, *Ambiente veneziano, ambiente veneto. Governanti e governati nel Dominio di qual dal Mincio nei secoli XV-XVIII*, in *Storia della cultura veneta*, IV/2, *Il Seicento*, a cura di G. ARNALDI - M. PASTORE STOCCHI, Vicenza, 1984, pp. 522-524. Per l'importanza del contributo delle élites nelle strutture amministrative delle forze armate di un'altra repubblica come le Province Unite, cfr. J. GLETE, *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military State, 1500-1660*, London-New York 2002, pp. 145-146, 148.

¹⁷⁶ DAVIS, *The Decline*, pp. 77-78; V. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, p. 368.

¹⁷⁷ MEGNA, *Grandezza e miseria*, p. 193; R. SABBADINI, *L'acquisto della tradizione. Tradizione aristocratica e nuova nobiltà a Venezia*, Udine 1995, pp. 93-94. Sul contrasto tra interesse pubblico e privato all'interno del patriziato in materia di politica fiscale, cfr. L. PEZZOLO, *Sistema di potere e politica finanziaria nella Repubblica di Venezia (secoli XV-XVII)*, in *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, a cura di G. CHITTOLINI - A. MOLHO - P. SCHIERA, Bologna 1994, pp. 316-317. Ricordiamo che dal 1297 il patriziato veneziano era un gruppo sociale ermeticamente chiuso: nei 350 anni che vanno da quella data all'inizio delle prime aggregazioni durante la guerra di Candia, esso aveva accolto solo un pugno di famiglie distintesi nella guerra contro Genova dal 1378-81. Su quest'evoluzione, cfr. D. RAINES, *Cooptazione, aggregazione e presenza al Maggior Consiglio: le casate del patriziato veneziano, 1297-1797*, «Storia di Venezia», 1 (2003), pp. 1-64.

¹⁷⁸ A. MACZAK, *Lo Stato come protagonista e come impresa: tecniche, strumenti, linguaggio*, in *Storia d'Europa*, 4, *L'età moderna, Secoli XVI-XVIII*, a cura di M. AYMARD, Torino 1995, p. 179. Per le origini dell'identificazione tra patriziato e stato, cfr. D. ROMANO, *Patrizi e popolani. La società veneziana nel trecento*, Bologna 1993 [Baltimore 1987], pp. 228-229.

e privato, proposta quale modello esemplare dell'organizzazione politica della Serenissima, trovava il suo limite nel momento in cui era necessario decidere a favore dell'uno o dell'altro¹⁷⁹.

¹⁷⁹ Sulla peculiarità dello stato veneziano e del rapporto tra stato e patriziato, cfr. A. TENENTI, *Il senso dello Stato*, in *Storia di Venezia*, IV, pp. 326-327.

CAPITOLO VI

L'ARMATA GROSSA NELLA STAGIONE DEI GRANDI SUCCESSI MOROSINIANI (1686-89)

6.1 *Prime battaglie*

Nel 1686 l'Armata grossa raggiunse finalmente il numero di ventiquattro unità fissato all'inizio della guerra, ma la sua struttura non era certo quella, nazionale, immaginata nel decennio precedente. Solo quattordici navi erano pubbliche, mentre le restanti dieci appartenevano a privati, per quanto il loro valore non fosse sempre inferiore a quello delle unità statali¹: alcune erano infatti qualcosa di più di semplici mercantili armati, come la *Santa Maria*, una grande e veloce unità da 70 cannoni già ammiraglia della piccola squadra della Repubblica di Genova e acquistata appositamente per servire Venezia da Marcantonio Carratino, capitano ligure che era stato fatto cavaliere dalla Serenissima². A campagna iniziata altre due navi pubbliche (entrambe varate in febbraio) raggiunsero il Levante. La prima, battezzata *Redentor del Mondo* e costruita da Iseppo de Pieri, era la più grande uscita fino a quel momento dall'Arsenale con i suoi 107 piedi di lunghezza e i 34 di larghezza (37,2x11,8 mt) e la prima a beneficiare dell'allargamento del

¹ Tra le navi pubbliche, quattro potevano essere considerate grandi (*San Vittorio*, *Giove Fulminante*, *San Marco Grande* e *San Giovanni Battista Grande*) e dieci medie o medio-piccole (*San Nicolò*, *San Andrea*, *Drago Volante*, *Ercole Vittorioso*, *Pace e Abbondanza*, *Madonna della Salute*, *San Antonio da Padova*, *San Giovanni Battista Piccolo*, *Venere Armata* e *Fama Volante*). L'Armata grossa aveva anche due petacchi e un brulotto. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 60, 21.1.1686, all. navi in servizio, 20.1.1686.

² Marcantonio Carratino era coproprietario anche della *San Michele*, un'altra nave noleggiata alla Repubblica. Cfr. L. GATTI, *Comandanti marittimi del Sei-Settecento*, in corso di stampa. La *Santa Maria*, ingaggiata per 2.200 ducati al mese, al momento del noleggio aveva solo 54 cannoni, compresi però alcuni pezzi da 27 libbre italiane (20 pdr), più grossi dei cannoni da 20 (14 pdr) che costituivano il massimo calibro delle navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 663, 20.3.1686 e all.ti; 23.3.1686, all. cannoni *Santa Maria* s.d.; 6.4.1686, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 6.4.1686. La nave era stata ammiraglia della squadra genovese dal 1671 al 1679. Cfr. CALCAGNO, *La navigazione convogliata*, p. 310.

Rio³; anche l'armamento, 68 cannoni, era il più pesante installato fino ad allora su di una nave pubblica, sebbene il volume di fuoco rimanesse largamente inferiore a quello di una pari classe inglese o francese⁴. La *San Iseppo* di Antonio Filetto somigliava invece a molte delle navi completate negli anni precedenti. Lunga in chiglia 90 piedi e larga 30 (31,3x10,4 mt)⁵, originariamente si prevedeva fosse munita di 44 cannoni, ma al momento del completamento ne ebbe solo 40⁶. La scelta dei capitani si rivelò più macchinosa rispetto al passato. Solo quattro candidati, tutti di limitata esperienza, si misero in nota per il concorso. I Provveditori all'Armar fecero nuove ricerche e riuscirono a scovare a Parenzo Michele Raffael, che aveva lasciato l'anno prima il comando della *Drago Volante* per malattia: dopo molte insistenze, Raffael fu convinto a riprendere il servizio sulla *Redentor del Mondo* in cambio dello stesso premio d'ingaggio di quattro ducati per marinaio concesso ai capitani che avevano armato nel 1684. Le medesime condizioni persuasero Giovanni Bugiè, capitano di una delle unità noleggiate⁷, ad assumere il comando della *San Iseppo*. Quest'ultima ebbe 80 marinai, la *Redentor* 100, ma viste le dimensioni, il Senato autorizzò il Capitano Generale Morosini a accrescere l'equipaggio di quest'ultima in Levante se lo avesse ritenuto necessario. Alle rassegne, fatta ai primi di maggio, gli uomini risultarono nel numero previsto, anche se non della qualità desiderata

³ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenal, 31.8.1684. Un ridotto pescaggio (forse 14 piedi, meno di 5 mt) ne limitava comunque il dislocamento a poco più di mille tonnellate. Una decina d'anni dopo la *Redentor* pescava 13,5 piedi, ma probabilmente con una zavorra limitata. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 725, 5.1.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.1.1696. Il coefficiente di blocco utilizzato è sempre 0,48.

⁴ 56 cannoni (82%) erano in ferro. Il corridoio aveva 30 pezzi da 20 (2 colubrine e 28 cannoni di ferro), la coperta 26 da 14, (2 colubrine e 24 cannoni di ferro), il cassero 6 pezzi da 12 (2 sacri e 4 cannoni di ferro) e 6 aspidi da 6; c'erano anche 10 periere da 6. La *Redentor* poteva sparare un totale di 1.072 libbre, poco più di 700 lbs, contro le 1.100 lbs di una *3rd Rate* inglese da 70 cannoni e le circa 1.000 lbs di una *2e Rang* da 64 cannoni francese. ASVe, *Senato Mar*, filza 664, 18.5.1686, all. 25.4.1686; J. BOUDRIOT, *L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856*, «Neptunia», 103 (1971), p. 34.

⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenal, 31.8.1684. I ponti erano sostenuti da 160 braccioli. *Ibid.*, filza 653, 15.7.1684, all. nota fatture, 13.7.1684. Il dislocamento, con un pescaggio ipotizzato di 13 piedi e il coefficiente di 0,48, era sulle 720 tonnellate.

⁶ In corridoio si trovavano 20 pezzi da 20, in coperta 18 da 14, sul cassero 2 da 9: totale 670 libbre (445 lbs). Vi erano anche 12 periere da 6. ASVe, *Senato Mar*, filza 664, 18.5.1686, all. 22.4.1686.

⁷ Bugiè comandava la *Duca di Lorena*.

da capitani scelti con tanta fatica. Le navi salparono per il Levante a metà mese, inserite in un convoglio di altre nove unità⁸.

A Corfù, Morosini stava predisponendo le forze che dovevano completare la conquista della Morea. Il Senato avrebbe voluto che l'Armata grossa fosse inviata a bloccare i Dardanelli, ma a metà marzo la Consulta, pilotata dal Capitano Generale, respinse l'idea, preferendo tenere le navi a portata di mano⁹. L'occasione per il loro impiego si presentò subito, perchè a fine mese esse coprirono le unità a remi impegnate a respingere, congiuntamente alle forze di terra, un attacco turco contro la Maina¹⁰. Approfittando forse della sostituzione di Alessandro Molin con il meno autorevole Lorenzo Venier, Morosini decise di suddividere l'Armata grossa sin dall'inizio della nuova campagna. Trattenute presso di sé tre unità, il Capitano Generale ne incaricò un'altra dozzina di proteggere a distanza l'Armata sottile, mentre solo le dieci navi più grandi rimasero agli ordini del Capitano Straordinario Venier. Quest'ultimo salpò il 20 maggio, ancora con l'obiettivo d'intercettare la Carovana di Alessandria; la squadra aveva a bordo il figlio del Segretario di Stato inglese conte di Sunderland, insieme ai rampolli di alcuni importanti personaggi danesi, venuti a Venezia «per apprendere la perfezione dell'arte marittima»¹¹. Per circa un mese e mezzo, Venier incrociò tra Samo, Negroponte e Chio, finché l'11 luglio riuscì ad avvistare, tra Nicaria e Nasso, la Carovana in navigazione verso nord. I quattordici trasporti (tra i quali una nave alessandrina da 74 cannoni, carica di mercanzie) erano scortati da nove sultane e otto unità algerine (forse l'attesa di questa scorta era il motivo del ritardo con cui navigava la Carovana); le sultane erano comandate da Babà Assan, già vice di Miseroglu, le unità barbaresche da un noto corsaro, Cussain¹². Per quanto fosse in inferiorità numerica e scoprisse, avvicinandosi

⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 662, 16.2.1686, all. Provveditori all'Armar 14.2.1686; filza 663, 9.3.1686 e all. Provveditori all'Armar 7.3.1686; 21.3.1686 e all.ti; filza 664, 4.5.1686, all. Provveditori all'Armar 2.5.1686; 16.5.1686.

⁹ ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 66, 17.3.1686 e all.ti

¹⁰ ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 69, 27.3.1686; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 196-197.

¹¹ Tra gli altri vi erano i figli del Gran Cancelliere e del Gran Tesoriere di Danimarca. Dopo aver seguito l'anno precedente Morosini sulle unità a remi, tutti i nobili stranieri avevano chiesto di potersi imbarcare sulle navi. ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 74, 8.5.1686; n. 74 [bis], 28.5.1686; *Senato Mar*, filza 663, 14.3.1686 e all.ti.

¹² Secondo il console francese ad Algeri, quell'anno la flotta della Reggenza comprendeva un totale di ventitré tra vascelli e fregate, con un armamento oscillante tra i 40 e i 14 cannoni. AE, *Memoires et Documents, Alger*, 12, c. 237, cit. in M. FONTENAY, *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in *I porti come impresa economica*, pp. 853, 856.

al nemico, che le navi turche apparivano poderose e gli equipaggi numerosi e agguerriti, Venier non poteva sottrarsi a quella battaglia che Molin aveva tanto cercato¹³.

Le due formazioni si disposero in linea di fila, primo esempio dell'impiego della nuova tattica in Levante. Il vento era a favore dei veneziani, un vantaggio che dava l'iniziativa, facilitava l'impiego dei brulotti e allontanava il fumo dei cannoni, evitando confusioni e pericolo d'incendi¹⁴. Il sopravento non risolveva però uno dei maggiori problemi per l'attaccante, quello di serrare sulla linea nemica senza perdere coesione e senza scadere rispetto al fianco dell'avversario. Chi attaccava doveva infatti avanzare lungo un arco di cerchio per non esporre le fragili prue alle bordate nemiche e copriva quindi una distanza maggiore rispetto al percorso rettilineo mantenuto dall'avversario: se l'attaccante forzava le vele, le navi più lente sarebbero inevitabilmente scadute rispetto a quelle più veloci e la formazione avrebbe perso coesione; se invece badava a mantenere la formazione compatta, sarebbe finito inesorabilmente in coda alla squadra avversaria, che avrebbe potuto evitare il combattimento¹⁵. Era l'obiettivo a cui normalmente miravano i turchi, a maggior ragione nel caso specifico in cui dovevano proteggere un convoglio. La difficoltà di prendere l'iniziativa era uno dei motivi per i quali la nuova tattica richiedeva unità omogenee, cosa che non si poteva certo dire delle navi agli ordini di Venier. Dopo aver condotto la propria squadra all'altezza di quella nemica, il Capitano Straordinario cercò di serrare sotto con una poggia a un tempo¹⁶, ma i turchi – che oltre a dover fare meno strada avevano unità più veloci di quelle veneziane – lo sopravanzarono, minacciando di guadagnare al loro volta il sopravento; Venier, che guidava la linea veneziana a bordo della *San Giovanni Battista Grande* (60 cannoni)¹⁷, mise allora da parte ogni preoccupazione per la coesione e si lanciò in avanti

¹³ Oltre alle dieci navi da guerra vere e proprie, i veneziani avevano anche tre petacchi e due brulotti.

¹⁴ Gli svantaggi del sopravento erano di non poter usare la batteria inferiore con mare mosso (dato che la nave era inclinata sul lato rivolto al nemico), la difficoltà di disimpegnare una nave danneggiata e quella d'interrompere lo scontro. Cfr. B. TUNSTALL, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, ed. by N. TRACY, London 1990, pp. 61-62.

¹⁵ Il problema sarebbe stato dimostrato un secolo dopo dal teorico navale scozzese John Clerk di Eldin, che giudicava l'attacco da una posizione di sopravento la forma peggiore di attacco. Cfr. TUNSTALL, *Naval Warfare*, pp. 187-191.

¹⁶ La manovra prevedeva che tutte le navi virassero simultaneamente, in questo caso verso la linea nemica: arrivate a distanza di tiro, una nuova virata a un tempo verso il lato opposto le avrebbe riportate su una rotta parallela a quella dell'avversario.

¹⁷ Il numero dei cannoni delle navi veneziane è solamente indicativo.

andando a tagliare, sotto il tempestare delle cannonate, la linea avversaria tra la sesta e la settima unità. Portatosi nel mezzo delle navi turche di testa e dirigendo personalmente l'artiglieria della *San Giovanni*, ne danneggiò seriamente alcune, virando quindi di bordo e attaccando una grossa sultana alla quale rovinò parte dell'alberatura. Credeva che la sua iniziativa avesse spezzato la linea nemica, ma era invece la formazione veneziana a essere stata divisa. Solo *Madonna della Salute* (44), *Ercole Vittorioso* (44) e *Pace e Abbondanza* (44) avevano imitato la *San Giovanni*, mentre il resto della squadra, guidato dal Capitano Ordinario Marco Pisani sulla *San Andrea* (46), aveva continuato a mantenersi sopravento, forse con l'idea di 'doppiare'¹⁸ l'avanguardia turca. Pisani non riuscì a stringere sul nemico e le quattro navi con Venier rimasero isolate; si batterono comunque bene, tanto che il Capitano Straordinario poté ad un certo punto indirizzare *Ercole Vittorioso* e *Pace e Abbondanza* all'inseguimento di alcune unità nemiche che cercavano di allontanarsi, mentre la *San Giovanni* continuava ad impegnare la grossa sultana. Quest'ultima sarebbe stata probabilmente catturata se non fosse calata la notte. L'oscurità pose fine al combattimento dopo sei ore di «caldo conflitto», nel quale lo stesso comandante delle sultane, Babà Assan, pare fosse rimasto mortalmente ferito¹⁹.

La battaglia tanto attesa era alla fine stata combattuta, ma i risultati non erano quelli sperati dai veneziani; la squadra turca non era stata distrutta e la Carovana, sebbene dispersa, era sfuggita alla cattura. Lo scontro aveva inoltre evidenziato le difficoltà di impiegare offensivamente le navi pubbliche anche sul piano tattico, dopo che le prime due campagne avevano fatto emergere il problema sotto quello strategico. Solo una frazione delle unità aveva effettivamente combattuto e Venier chiese espressamente a Morosini un'inchiesta per verificare il comportamento delle navi rimaste col Capitano Ordinario Pisani. Il Capitano Generale, pur aprendo un procedimento a carico di Pisani (peraltro senza conseguenze)²⁰, riversò le colpe sui capitani, accusati di essere

¹⁸ Si trattava di una manovra intesa a tenere la linea nemica tra due fuochi, portando parte delle proprie unità sottovento e lasciando le altre sopravento. Di solito veniva tentata dalla flotta in superiorità numerica, ma in questo caso potrebbe essere spiegata con il senso di superiorità che i veneziani nutrivano nei confronti dei turchi.

¹⁹ Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. Capitano Straordinario delle Navi Lorenzo Venier n. 4, 13.7.1686; disp. Capitano Ordinario delle Navi Marco Pisani n. 3, 16.7.1686; n. 4, 11.8.1686, all. costituito 29.7.1686. Per il sostegno dato all'ammiraglia, il capitano della *Madonna della Salute*, Stefano Raicovich, ricevette il cavalierato di San Marco. Cfr. P. PAZZI, *Storia Documentata dei Cavalieri di San Marco, unico ordine equestre della Repubblica di Venezia e considerazioni sulle loro insegne*, Perasto 2008, p. 239.

²⁰ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1123, disp. Capitano Generale da Mar Girolamo Corner n. 32, 6.4.1690.

abituati a comandare solo mercantili e di pensare esclusivamente al guadagno. I problemi emersi a Nicaria non erano però dovuti alla sola incapacità o cattiva volontà dei singoli. La linea rimaneva una tattica essenzialmente difensiva²¹ nella quale, agli svantaggi già evidenziati, l'attaccante aggiungeva anche l'estrema difficoltà di coordinare l'azione di una formazione estesa attraverso i primitivi mezzi di comunicazione del tempo. Senza un efficiente sistema di segnali, gli ammiragli avevano solo la possibilità d'illustrare prima della battaglia le mosse che intendevano effettuare e poi sperare che tutto andasse per il meglio; Venier non sembra averlo fatto e la sua scelta di guidare la formazione dalla testa aveva aggravato il problema. Sebbene coerente con la tradizione di aggressività che aveva sempre caratterizzato la marina veneziana, la posizione di testa era la peggiore per controllare la linea una volta iniziata l'azione; adottata in passato anche dai comandanti di altre flotte, era stata scartata, a vantaggio di quella al centro, da quando la nuova tattica si era codificata, proprio nel tentativo di esercitare un maggiore controllo sulla formazione²². Oltre a favorire il difensore, la linea non rispondeva neppure al carattere veneziano. L'ordine e la disciplina da essa richiesti erano due doti per le quali la mariniera della Repubblica non sembra aver mai particolarmente brillato²³. Le sue qualità erano piuttosto il coraggio e l'iniziativa personale, decisivi negli scontri tra galee, ma che con le navi di linea potevano portare più confusione che vantaggio; non a caso, l'unico aspetto positivo registrato da Morosini riguardo alla battaglia di Nicaria fu che le navi veneziane non avessero abbandonato la formazione per

²¹ Sul valore difensivo della linea di fila, cfr. M.A. PALMER, *'The Soul's Right Hand': Command and Control in the Age of Fighting Sail, 1652-1827*, «The Journal of Military History», 61 (1997), pp. 679-706; W. MALTBY, *Politics, Professionalism, and the Evolution of Sailing-Ships Tactics, 1650-1714*, in *Tools of War. Instruments, Ideas and Institutions of Warfare, 1445-1871*, ed. by J.A. LYNN, Urbana 1990, p. 57.

²² Il Principe Rupert, che probabilmente non aveva molta fiducia nelle capacità degli alleati francesi, fu fortemente criticato per aver scelto di porsi alla testa della linea nella seconda battaglia di Schooneveldt (4 giugno 1673). Sulla questione, cfr. TUNSTALL, *Naval Warfare*, pp. 12-13, 23, 36. Anche M.A. PALMER, *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge (Mass.)-London 2005, pp. 51-53. Solo la pubblicazione, nel 1803, dei *Telegraphic Signals* dell'ammiraglio inglese Home Popham avrebbe messo a disposizione del comandante uno strumento per dirigere la battaglia rimanendo alla testa delle proprie unità, un'opportunità che Nelson saprà sfruttare a Trafalgar. Anche in quel caso comunque, Nelson, dopo aver accuratamente preparato la battaglia con i suoi capitani, divise la flotta in due colonne e limitò al minimo i segnali. Cfr. J. KEEGAN, *The Price of Admiralty*, New York 1990 [London 1988], pp. 50-52; A. GORDON, *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*, London 2005 [1996], p. 159.

²³ Cfr. TENENTI, *Venezia e i corsari*, pp. 156-157.

lanciarsi contro i trasporti turchi allo scopo di fare bottino²⁴. In definitiva la Serenissima, scegliendo di puntare sulle navi da guerra a vela, aveva adottato la tattica che si era affermata per il loro impiego in battaglia, ma la natura difensiva della linea, la difficoltà del suo controllo e l'esigenza di ordine e disciplina che essa richiedeva, mal si conciliavano sia con le esigenze della guerra contro gli ottomani, sia con la tradizione di aggressività, più individuale che collettiva, dei propri uomini di mare.

Il 29 luglio Venier sorprese presso Lero due delle unità nemiche sbandatesi dopo la battaglia, tra cui la nave alessandrina da 74 cannoni, che venne imbottigliata in un seno del Golfo di Mandalya: l'equipaggio si difese ostinatamente, poi incagliò la nave e le diede fuoco²⁵. Il piccolo successo non impedì che Morosini, deluso dall'esito della battaglia, richiamasse la squadra di Venier e sbarcasse tutti i soldati per rinforzare le truppe che stavano assediando Nauplia; altre quattro unità, agli ordini di Pisani, vennero impiegate per trasportare truppe e munizioni tra Zante e Nauplia e successivamente andarono a pattugliare il Canale d'Otranto contro i corsari barbareschi, ricomparsi nella zona²⁶. Le condizioni di resa di Nauplia, caduta il 29 agosto²⁷, prevedevano che i difensori fossero trasportati dalle navi veneziane a Capo Baba, sulla punta della Troade, e qui liberati. L'operazione fu il prodromo alla seconda battaglia navale della guerra. Miseroglu, adesso Kapudan Pascià²⁸, venuto a conoscenza del trasporto, fece scattare una trappola non appena i prigionieri ottomani furono sbarcati. La sera del 3 ottobre Venier, sulla rotta di ritorno con nove navi pubbliche e due noleggiate²⁹, avvistò la flotta nemica (nove sultane e dodici galee) nel Canale di Mitilene. Uno dei giannizzeri catturati a Nauplia aveva avvertito il Capitano Straordinario del pericolo e Venier aveva questa volta distribuito a ciascun capitano un foglio con la disposizione da assumere in battaglia, ma gli equipaggi rimanevano deboli, con soli 1.300 soldati ad

²⁴ ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 86, 21.8.1686.

²⁵ Saliti a bordo, i veneziani non si accorsero delle fiamme che covavano sotto i ponti e che scoppiarono furiose quando tentarono di prendere la nave a rimorchio, costringendoli ad abbandonarla. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 5, 27.8.1686; disp. M. Pisani n. 4, 11.8.1686 e all. all. costituito 29.7.1686.

²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 5, 1.9.1686; n. 7, 10.10.1686; n. 8, 25.10.1686.

²⁷ SETTON, *Venice*, p. 298.

²⁸ Alla fine del 1685 il Gran Visir Ibrahim era stato sostituito da Sari Süleyman Pascià, che aveva provveduto a rimuovere il Kapudan Pascià Müsâhip Mustafa, pur essendo quest'ultimo il favorito del sultano. HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, pp. 227, 230.

²⁹ Le navi noleggiate erano la *Redentor del Mondo Grande* (34) e l'*Europa* (36).

affiancare i marinai. All'alba del 4 ottobre Venier diede il segnale per disporsi secondo l'ordine prefissato. Benché lo stesso Capitano Straordinario percorresse per tre volte la linea a bordo di una feluca, il vento leggero ritardò però la manovra. I turchi invece, a ridosso di Mitilene, godevano di una discreta brezza da terra, che garantiva loro il sopravvento; disposte velocemente le navi in formazione, offrirono battaglia. Per non dare l'impressione di temere il nemico, e sebbene non avesse ancora completato l'allineamento, Venier – che dopo la precedente esperienza, si era posto al centro della formazione – ordinò all'avanguardia di attaccare. Il Governatore di Nave Alvise Priuli³⁰, in testa alla linea sulla nuova *San Iseppo* (40), obbedì prontamente, iniziando verso mezzogiorno uno scambio di cannonate con il nemico. Mentre l'avanguardia era impegnata dalle sultane, la retroguardia, immobilizzata da un'improvvisa caduta del vento, venne attaccata dalle dodici galee del Kapudan. Le navi veneziane, dirette dal Governatore Imperiale Contarini³¹ sulla *San Marco Grande* (54), riuscirono a resistere grazie al fuoco dei cannoni di poppa e di prua, dimostrando che in Levante era ancora utile avere un buon armamento anche in questi due settori. Quando il vento si alzò di nuovo, le navi girarono i fianchi obbligando le galee alla ritirata.

A questa prima fase, durata tre ore, seguì una pausa di quasi un'ora, poi le navi ottomane, sempre sopravento, si lanciarono contro l'ammiraglia *San Vittorio* (62), che Venier aveva condotto dal centro verso la testa per sostenere la *San Iseppo*, gravemente colpita nell'alberatura. La *San Vittorio* tenne duro e dopo un vivace fuoco di artiglierie, costrinse le sultane ad allontanarsi. Sembrava che lo scontro dovesse finire qui, ma i veneziani non avevano fatto i conti con l'aggressività dei turchi, «rari sono gli esempi di simili azioni intraprese da loro», come scrisse Venier. A sorpresa, le sultane poggiarono nuovamente sull'ammiraglia veneziana, quindi, giunte «a tiro di pistola» (una cinquantina di metri), virarono con manovra «perfetta» una di seguito all'altra, presentando il fianco e tempestando la nave di cannonate e moschettate. Era un momento critico e Venier temeva di essere abbordato da un momento all'altro: il Capitano Straordinario fece richiamare dal servizio ai cannoni un distaccamento di soldati per rinforzare la moschetteria, le cui ripetute salve, sostenute da un fuoco di artiglieria il più nutrito possibile, riuscirono a respingere gli assalitori. L'Almirante ottomana, danneggiata all'alberatura, dovette riparare sotto la fortezza di Mitilene.

³⁰ Dovrebbe trattarsi di Alvise di Giorgio Priuli (1663-17??). Lo zio Antonio era stato Provveditore Generale da Mar nel anni settanta. BARBARO, VI-28, c. 250.

³¹ Imperiale di Giacomo Contarini (1645-1701) era fratello del citato Bartolomeo. BARBARO, II-10, c. 487.

Verso le 17.30 il sole cominciò a tramontare, dando ai turchi l'opportunità di rompere il contatto. In passato gli ammiragli della Serenissima avevano sovente lamentato che l'arrivo dell'oscurità avesse impedito loro di ottenere grandi vittorie, ma adesso toccò a Venier trovare nel buio un prezioso alleato. Sebbene il vento fosse girato a suo favore, le navi veneziane non apparivano infatti più in grado di battersi.

Durante la notte e per tutto il giorno successivo il Capitano Straordinario rimase a fronteggiare in segno di sfida la flotta nemica, ancoratasi sotto la fortezza di Mitilene. Ma la dimostrazione nascondeva una forte inquietudine:

ho visto che la nostra tradizionale superiorità è ridotta ad uno stretto margine. Ardisco dire che in futuro è meglio non rischiare lo scontro con squadre dell'attuale debolezza. I turchi aumentano il coraggio a misura dell'aumento del vigore. Per vastità delle moli, agilità del moto, quantità e grossezza delle artiglierie, numero e condizione della marinanza e soldati, sono senza paragone superiori alle nostre navi. Ma quel che più rileva, i direttori di esse si palesano molto valorosi nella condotta ugualmente e nell'esecuzione delle battaglie e noi all'incontro inesperti di mantenere un'aggiustata e ferma ordinanza.

Dopo tre anni di conflitto, le grandi speranze riposte nell'Armata grossa sembravano del tutto svanite e i tempi vittoriosi della guerra di Candia solo un ricordo. Le navi pubbliche, limitate dai vincoli imposti dai canali dell'Arsenale e dai fondali della Laguna, risultavano piccole, lente e poco armate. Lo scarso numero di marinai riduceva l'efficacia dell'artiglieria e non era chiaro se i soldati aggiungessero o togliessero vigore, «perché non servono all'occorrenza che a riempire le stive di orrore e di moribonda miseria, gente nuova non avezza al mare e alla navigazione, recedente al fuoco e ai pericoli del combattere, che languisce in continue deplorevoli infermità». Nel momento in cui l'uso del cannone aveva soppiantato l'abbordaggio quale principale metodo di combattimento, la scelta di limitare il numero dei marinai e integrarli con le truppe di terra mostrava tutti i suoi limiti. Ma la cosa più grave era che adesso si dovevano fronteggiare comandanti turchi ammaestratisi alle operazioni in formazione nelle forti squadre impiegate dai corsari barbareschi, uomini dotati di notevole esperienza in combattimento e che sapevano sia comandare sia eseguire gli ordini, come avevano dimostrato le manovre coordinate contro la *San Vittorio*. I capitani veneziani, quasi sempre di origine mercantile, non avevano invece mostrato adeguate capacità in battaglia. Sufficienti riguardo alla navigazione, mancavano di esperienza militare e, per quanto avessero tutti partecipato allo scontro – diversamente da Nicaria, Mitilene era stato un combattimento difen-

sivo – nessuno si era messo in evidenza³². Dopo lo scontro Morosini rilanciò, una volta di più, l'idea di un governatore patrizio su ciascuna unità e a Venezia i Provveditori all'Armar cercarono di accattivarsi il Senato proponendo che la decisione fosse solo provvisoria: l'assemblea concesse due governatori, portando il totale a sei, senza però attribuire loro mansioni specifiche³³. Le critiche seguite alle due battaglie sortirono comunque l'effetto di aumentare il numero dei marinai imbarcati. Una nave completata nel 1687 ebbe 120 marinai, mentre l'anno successivo quattro unità già in servizio passarono da 80 a 100 marinai, segnando l'inizio di una progressiva crescita numerica degli equipaggi delle navi pubbliche.

Mentre l'Armata grossa incontrava un'inaspettata resistenza, Morosini proseguiva con quella sottile la sua offensiva in Morea. Oltre ai mortai di Mut-toni, il Capitano Generale aveva adesso a disposizione un nuovo tipo di mezzo navale per impiegarli, la *palandra*. Si trattava della versione veneziana della *galiote à bombes*, introdotta dai francesi nel 1681³⁴. Dotata di uno o due mortai, la *galiote* consentiva un efficace bombardamento anche dal mare, compito che una nave svolgeva con molta difficoltà a causa della traiettoria tesa dei cannoni rispetto alla prominenza delle fortificazioni³⁵. Nel novembre 1684 Pietro Isnardi, un capitano veneziano che aveva combattuto nella guerra di Candia e che poi era entrato al servizio della marina francese, partecipando al bombardamento di Algeri³⁶, propose al Senato di costruire una palandra lunga 58 piedi (20,2 mt) e armata di due grossi mortai. L'idea piacque subito, tanto che Antonio Grimani scrisse a Sigismondo Alberghetti che l'uso delle palandre in Levante avrebbe fatto «gran giuoco per desertare gran paese a quei perfidi». L'offensiva navale di Molin in Egeo era appena fallita anche per l'impossibilità di attaccare le navi ottomane nelle loro basi, cosa che le palandre avrebbero potuto fare, mentre un numero sufficiente di esse poteva

³² Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 7, 26.10.1686; filza 1119, disp. F. Morosini n. 94, 26.10.1686 e all. rel. L. Venier 28.10.1686.

³³ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 5.12.1686 e all.ti.; 30.1.1687.

³⁴ L'idea era venuta al cavaliere Renau d'Elissagary, che agli inizi degli anni ottanta aveva creato un'unità adatta a utilizzare i mortai di nuovo tipo introdotti in quegli anni. JAL, *Abraham Du Quesne*, II, p. 414; C. DUFFY, *Fire & Stone. The Science of Fortress Warfare, 1660-1860*, London 1996², p. 194. Sulle palandre e le loro operazioni, cfr. CANDIANI, *Novità tecnologica e pressione psicologica*, in corso di stampa.

³⁵ Sulle *galiotes*, cfr. BOUDRIOT, *L'artillerie de mer*, «Neptunia», 98 (1970) pp. 1-8.

³⁶ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 29.5.1685, all. Provveditori all'Armar 28.5.1685. Sui due bombardamenti di Algeri del 1682 e 1683, cfr. J. PETER, *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1689)*, Paris 1997, pp. 8-50; ID., *Les artilleurs de la marine*, pp. 75-80.

infiiggere a Istanbul danni tanto gravi da rendere inutile uno sbarco, supplendo così in qualche modo alla funzione che la strategia di Pietro Valier aveva affidato all'esercito polacco³⁷. La costruzione della palandra venne affidata (in appalto) a Zuanne de Pieri, che dopo la morte di Paolo Corso era divenuto il capo d'Opera più considerato dell'Arsenale³⁸. L'armamento era costituito da 2 mortai da 500, mentre per propria protezione l'unità aveva 10 cannoni di ferro da 14 in coperta e 2 di genere inferiore sul cassero³⁹: l'equipaggio – l'imbarcazione era a vela – aveva 30 uomini, al comando dello stesso Isnardi⁴⁰. Con l'introduzione delle palandre, la Serenissima imboccava per prima la via tracciata dai francesi, precedendo anche la marina inglese e dimostrando che, quando lo si riteneva opportuno, il tradizionalismo si apriva a rapide innovazioni⁴¹. Non è chiaro se la prima palandra, salpata da Malamocco il 25 giugno 1685⁴², sia stata utilizzata nell'assedio di Corone. In ogni caso il suo «buon servizio in Armata» spinse in novembre a ordinarne una seconda, appaltata ancora a Zuanne de Pieri, e in dicembre una terza, affidata ad Antonio Filetto; qualche mese dopo vennero trasformati in palandre anche due petacchi⁴³. Partite da Venezia a metà maggio 1686 con *Redentor del Mondo* e *San Iseppo*⁴⁴, le quattro imbarcazioni raggiunsero Morosini ai primi di giugno.

Il Capitano Generale aveva concentrato le proprie forze a Porto Climinò, nell'isola di Santa Maura. Da qui mosse con un corpo di 10 mila soldati per attaccare Navarino. Navarino Vecchia, mal difesa, venne presa rapidamente,

³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 25.11.1684, all. scrittura 4.9.1684 e all.; filza 656, 13.1.1685 e all. scr. P. Isnardi s.d.; BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 563, n.18, lett. A. Grimani 25.11.1684

³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 656, 13.1.1685.

³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 7.6.1685, all. 2.6.1685. I mortai da 500 avevano un calibro di 335 mm. Le *galiotes à bombes* avevano 2 mortai da 320 mm. e 4 cannoni da 6 livres (6,5 pdr). BOUDRIOT, *L'artillerie de mer*, «Neptunia», 99 (1970), p. 8.

⁴⁰ Isnardi riceveva il solito mensile di 50 ducati per lui e di 10 ducati per ogni marinaio. ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 16.6.1685, all. Provveditori all'Armar 9.6.1685.

⁴¹ La prima galeotta a bombe inglese fu costruita nel 1687. C. WARE, *The Bomb Vessel*, Conway, London 1994, p. 13.

⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 658, 30.6.1685, all. Deputati alle Pubbliche Spedizioni 26.6.1685.

⁴³ Le due nuove palandre erano più lunghe, 64 piedi (22,3 mt) quella di de Pieri e 70 piedi (24,4 mt) quella di Filetto. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 661, 15.11.1685; 27.11.1685, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale...11.1685; 22.12.1685; filza 662, 10.1.1686, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.12.1685; filza 663, 23.3.1686.

⁴⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 664, 16.5.1686.

ma Navarino Nuova presentò qualche difficoltà, superata grazie ai mortai da 500 di Muttoni – impiegati sia da terra sia dalle palandre – che «confusero» i difensori⁴⁵. Il 14 giugno la piazza si arrese: pare che solo il 2% delle bombe avesse colpito la fortezza⁴⁶ e si può supporre che molte delle altre avessero devastato l'abitato. Il 22 giugno iniziò l'assedio di Modone, arresasi dopo violenti bombardamenti il 7 luglio⁴⁷. Poi fu la volta di Nauplia, principale porto della regione, dove a terra i mortai di Muttoni si segnalavano per la rapidità di tiro, tre volte superiore al normale⁴⁸. Dal mare le palandre bombardarono i quartieri che avevano dato rifugio alle famiglie dei difensori turchi. La città fu sconvolta «in una massa di precipitate rovine [...] Non può ridirsi abbastanza l'orribile stragge, che specialmente dalle bombe ha rissentito»⁴⁹. Nauplia si arrese il 28 agosto⁵⁰ e i difensori ottennero, come già quelli di Modone, di essere sbarcati dalle navi veneziane sulla costa anatolica. Morosini chiuse la sua brillante campagna con un'incursione di ventitre galee nelle acque di Negroponte, durante la quale poté osservare lo «scandalo» offerto dai mercantili francesi, olandesi e inglesi che trasportavano rifornimenti per i turchi⁵¹.

Sugli altri fronti la coalizione raccolse risultati ambivalenti. In Dalmazia non accadde nulla di particolare, mentre a oriente i polacchi, alleati adesso con la Russia (che di fatto era entrata a far parte della Lega Santa)⁵² riuscirono fi-

⁴⁵ GARZONI, *Istoria*, I, p. 157.

⁴⁶ Cfr. C. DUFFY, *The Fortress in the Age of Vauban and Frederick the Great. 1660-1789*, London-Boston-Melbourne-Henley 1985, p. 222.

⁴⁷ FOSCARINI, *Istoria*, pp. 197-203; GARZONI, *Istoria*, I, p. 162. Morosini aveva minacciato di incenerire la città bruciando tutti i turchi. SETTON, *Venice*, p. 297.

⁴⁸ I nuovi mortai potevano effettuare 25-30 tiri all'ora senza essere raffreddati, contro i 10 tiri di quelli normali. ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 20.2.1687 e all.ti; filza 672, 4.12.1687, all. Provveditori alle Artiglierie 3.12.1687.

⁴⁹ Il bombardamento mise in risalto il valore dei difensori agli stessi occhi del Capitano Generale. ASVe, *PTM*, filza 1119, disp. F. Morosini n. 87, 28.8.1686; n. 91, 29.9.1686. Pare che le bombe avessero una particolare «mistura» altamente infiammabile, che trovò facile esca in alcuni magazzini pieni di catrame e nelle case stesse, nella maggior parte di legno dipinto con olio. DAL POZZO, *Historia*, II, p. 615. In quei medesimi giorni, altre bombe stavano provocando gravi incendi a Buda, assediata dalle forze asburgiche. GARZONI, *Istoria*, I, p. 188.

⁵⁰ Il 10 agosto gli assediati erano stati rinforzati da otto navi condotte dal Capitano Ordinario Marco Pisani. DAL POZZO, *Historia*, II, p. 615.

⁵¹ ASVe, *PTM*, filza 1119, disp. F. Morosini n. 93, 25.10.1686.

⁵² La Polonia aveva riconosciuto la cessione di Kiev alla Russia in cambio di un'alleanza offensiva contro l'Impero Ottomano. B.H. SUMNER, *Peter the Great and the Ottoman Empire*, Oxford 1949, p. 15.

nalmente a passare non solo il Dnester ma anche il Prut e a occupare la capitale moldava Jasi, venendo però poi nuovamente arrestati dai Tartari⁵³. In Ungheria gli austriaci registrarono invece notevoli successi, che portarono alla cattura di Buda (2 settembre), Seghedino e Pecs.

6.2 *Ridimensionamento*

I modesti risultati dell'Armata grossa accentuarono il rallentamento del programma di costruzioni di navi in Arsenale. In cantiere rimanevano ancora quattro dei tredici vascelli impostati dopo il 1675, ma altri tipi di unità avevano adesso la precedenza. I successi di Morosini con l'Armata sottile avevano ridato priorità a galeazze e galee⁵⁴, mentre le nuove palandre, anch'esse destinate alle imprese del Capitano Generale, sottraevano ulteriori risorse. Alcune carenze organizzative contribuivano a rallentare i lavori. A causa dell'età, l'ottantaduenne proto dei Marangoni Zorzi di Francesco non era più in grado di controllare le maestranze, che operavano «a capriccio, prendendo grandissimi equivoci» soprattutto sulle navi. Dato che la carica era vitalizia, venne deciso di eleggere un sottoproto al quale dare la direzione effettiva⁵⁵. La scelta cadde su Stefano Conti, da poco tornato dall'incarico di Capitano del bosco del Montello, che lo aveva tenuto lontano da Venezia per cinque anni. La nomina, sommata alla scomparsa già segnalata di Paolo Corso e a quella, avvenuta probabilmente in quei mesi, di Zuanne de Pieri⁵⁶, lasciò Conti arbitro indiscusso delle costruzioni in Arsenale. Per almeno una decina d'anni il nuovo sottoproto (dal 1693 proto) dettò legge con un'autorevolezza che nessuno aveva probabilmente goduto dai tempi di Leonardo Bressan, un secolo e mezzo prima.

La più avanzata delle navi in cantiere venne varata nel dicembre 1686⁵⁷. Iniziata nel 1679 da Paolo Corso e completata dal figlio Domenico, aveva una lunghezza in chiglia di 92 piedi (32 mt), una larghezza limitata a 29 piedi (10,1 mt) e un dislocamento che poteva aggirarsi sulle

⁵³ GARZONI, *Istoria*, I, pp. 194-196.

⁵⁴ Erano in costruzione sei galeazze e cinquantatre galee. ASVe, *Senato Mar*, filza 664, 25.5.1686, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 24.5.1686.

⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 20.2.1687 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 12.2.1687.

⁵⁶ L'ultima traccia dell'attività di Zuanne de Pieri in Arsenale è del marzo 1687.

⁵⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 5.12.1686.

730-760 tonnellate⁵⁸. L'unità, battezzata *San Domenico* e prevista di 42 cannoni, uscì dall'Arsenale nel marzo del 1687⁵⁹. In gennaio era stato eletto capitano Andreas Endrich⁶⁰, un olandese che si era distinto l'anno precedente nella repressione di una sollevazione di soldati francesi sul mercantile al suo comando che trasportava ben 200.000 ducati per l'Armata⁶¹. Come già segnalato, la *San Domenico* ebbe un equipaggio accresciuto a 120 marinai⁶². Il suo ingresso in servizio fu più che compensato dal ritiro della *Giove Fulminante*, che tornò a Venezia per un raddobbo destinato a non essere mai completato. Dopo un ventennio d'intenso utilizzo, il primo vascello costruito in Arsenale mostrava tutti i segni del tempo. Appena il mare si agitava, l'acqua entrava dai numerosi elementi strutturali imputriditi, mentre in navigazione la prua tendeva ad andare da una parte e la poppa dall'altra, un segnale evidente di sfasamenti strutturali. Venne deciso di mettere lo scafo a secco, per togliere il fasciame e ispezionarne l'ossatura⁶³. Poiché la debole marea dell'Adriatico faceva sì che l'Arsenale mancasse dei bacini di carenaggio disponibili in Francia e in Inghilterra⁶⁴, era necessario tirare a secco le navi con complesse operazioni di alaggio: nel caso della *Giove*, le dimensioni costrinsero a impiegare un nuovo sistema⁶⁵.

⁵⁸ Date le preferenze di Paolo Corso per navi dalle linee d'acqua più tagliate, il pescaggio doveva essere di almeno 13,5-14 piedi e il coefficiente ridursi a 0,475.

⁵⁹ Il ponte di corridoio doveva avere 18 pezzi da 20, la coperta 20 da 14, il cassero 4 cannoni da 12: totale 516 lbs. ASVe, *Senato Mar*, filza 25.1.1685, all. nota artiglieria; filza 668, 1.3.1687.

⁶⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 23.1.1687, all. Provveditori all'Armar 17.1.1687.

⁶¹ Sull'episodio, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1118, disp. F. Morosini n. 57, 31.12.1685; *Senato Mar*, filza 726, 22.3.1696, all. supplica 11.2.1696. Endrich – che era divenuto suddito veneziano convertendosi con tutta la famiglia dal luteranesimo al cattolicesimo – avrebbe incontrato una tragica fine. Armata a Trapani una tartana con bandiera imperiale, si mise a corseggiare nelle acque della Morea ma, catturato dai veneziani alla fine del 1693, venne impiccato pochi mesi dopo. *Ibid.*, *PTM*, filza 1387, disp. Capitano Generale da Mar Francesco Morosini n. 26, 24.12.1693; filza 1129, disp. Capitano Generale da Mar Antonio Zen n. 10, 28.6.1694, all. processo cap. Endrich; *Senato Mar*, filza 726, 23.3.1696, all. supplica 11.2.1696.

⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 20.2.1687 e all.ti.

⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 20.2.1687 e all.ti.; filza 668, 5.4.1687 e all.ti.

⁶⁴ Il primo bacino a secco europeo dovrebbe essere stato quello costruito a Portsmouth nel 1496, mentre il primo bacino in muratura al mondo (tuttora esistente) fu edificato a Rochefort nel 1669-71. Alla fine del Seicento, i cinque arsenali inglesi avevano un totale di nove bacini di carenaggio. *British Naval Documents*, pp. 58, 116-118; M. ACERRA, *Gli arsenali francesi nel Seicento e nel Settecento*, in *Arsenali e città*, p. 135; EHRMAN, *The Navy*, pp. 84-85.

⁶⁵ L'ideatore del sistema, il marangone Piero di Vincenzo Penzo, ricevette in premio

In una fase di progressivo interrimento della Laguna⁶⁶, anche il suo ingresso in Arsenale fu difficile. Completamente scarica, la nave pescava ancora 11,5 piedi (4 mt), troppi sia per risalire i canali interni che univano Malamocco al Bacino di San Marco, sia per attraversare la bocca del Lido dopo essere usciti da quella di Malamocco e aver navigato in mare aperto. La *Giove* fu alleggerita smantellando la parte superiore dell'opera morta, ma ormai neppure le navi pubbliche più piccole potevano transitare dalle bocche di porto se non completamente vuote⁶⁷. Ciò comportava notevoli perdite di tempo a Malamocco per le operazioni di carico e scarico e con il rischio che improvvisi eventi meteorologici sorprendessero le unità nel tragitto in mare aperto tra la bocca di Malamocco e quella del Lido in un assetto molto precario. L'accesso all'Arsenale era stato ampliato, ma il particolare sistema portuale di Venezia, che pure assicurava una notevole sicurezza di ormeggio e di difesa, rendeva la vita sempre difficile alle navi in Laguna.

In Levante, l'Armata grossa continuò a inseguire quel successo che avrebbe dovuto risollevare il prestigio. La campagna del 1687 ebbe un preludio invernale. A fine gennaio, il Capitano Straordinario Lorenzo Venier salpò con quattro navi pubbliche e una noleggiata⁶⁸ per costringere le isole «contumaci» dell'Arcipelago a pagare i tributi; la missione fu un successo, con la raccolta di 57.000 reali (oltre 60 mila ducati). Poiché Morosini aveva autorizzato il sequestro di mercantili inglesi, francesi e olandesi che trasportassero materiale bellico per i turchi, Venier bloccò una nave inglese a Porto Rafti, sulla costa dell'Attica di fronte a Negroponte, principale punto di sbarco per questo genere di traffici⁶⁹: l'episodio rimase comunque isolato, essendo eccessivi i rischi diplomatici di una sistematica politica di fermi dei mercantili neutrali. In aprile Morosini mise agli ordini di Venier una squadra di diciassette navi (quattordici pubbliche e tre noleggiate)⁷⁰, con a bordo 2.140 soldati, pagati fino a tutto agosto con

10 soldi (mezza lira) da aggiungere alla precedente paga di 40 soldi al giorno. ASVe, *Senato Mar*, filza 672, 24.1.1688, all. supplica 15.7.1687.

⁶⁶ L'interrimento era stato aggravato da mareggiate particolarmente forti, come quella dell'autunno 1686. FOSCARINI, *Istoria*, p. 238; B. ZENDRINI, *Memorie storiche dello stato antico e moderno delle lagune di Venezia*, Padova 1811, II, pp. 203, 209-210.

⁶⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 668, 23.4.1687, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.4.1687; filza 669, 28.5.1687, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.4.1687.

⁶⁸ Si trattava di *San Vittorio*, *San Nicolò*, *San Andrea* e *Venere Armata*, oltre alla genovese *Santa Maria*.

⁶⁹ ASVe, *PTM*, filza 1119, disp. F. Morosini n. 98, 7.1.1687; n. 99, 3.2.1687; filza 1334, disp. L. Venier n. 8, 14.1.1687; n. 9, 17.2.1687; n. 11, 15.4.1687.

⁷⁰ Le navi pubbliche erano *San Vittorio* (ammiraglia), *San Giovanni Battista Grande*, *Redentor del Mondo*, *San Marco Grande*, *San Andrea*, *Drago Volante*, *Ercole Vittorioso*, *Fama*

i carazi raccolti nei mesi precedenti. L'obiettivo era ancora una volta la cattura della Carovana di Alessandria, ma questa volta il Capitano Straordinario doveva agire in sintonia con i corsari cristiani che operavano in Egeo⁷¹. Venier cercò preliminarmente di mettere fuori gioco la flotta turca che, dopo l'*exploit* del 1686, era ripiombata in una condizione di precarietà. In particolare, il nuovo attacco francese ad Algeri aveva trattenuto nel Mediterraneo Occidentale le forze navali di quella Reggenza, privando gli ottomani di un importante supporto sia quantitativo che qualitativo. Il Kapudan Pascià Miseroglu decise di muoversi con le sole galee, portandosi a Negroponte. Venier provò a imbottigliarlo entrando nel Golfo di Atalanta, tra la parte settentrionale di Negroponte e la terraferma greca, ma Miseroglu riuscì a sottrarsi trasbordando la maggior parte delle galee al di là del ponte che univa la città di Negroponte alla terraferma e tagliava in due le acque tra l'isola e il continente, grazie anche a due giorni di bonacce o venti contrari che rallentarono le navi veneziane⁷². Il Capitano Straordinario si diresse allora verso Rodi per unirsi ai corsari. Durante il tragitto perse la genovese *Arca di Noè*, affondata nel porto di Andro in seguito ai danni di una tempesta: marinai e soldati si salvarono a terra con «armi e bagagli», ma l'episodio confermò la fragilità dei mercantili armati, per quanto lo stesso Venier avesse giudicato l'*Arca* adatta a compiti militari⁷³. La perdita fu più che compensata dall'arrivo di dodici corsari ponentini⁷⁴, che portarono a ventotto le navi a disposizione del Capitano Straordinario. Non è chiaro se l'appoggio dei corsari fosse dovuto alla mancanza di prede, dato che le carovane erano adesso fortemente scortate, o se invece la Serenissima riuscisse a esercitare forme di costrizione in un mare che considerava sotto la propria giurisdizione.

L'unione delle forze cristiane spinse la Carovana (ventisette mercantili protetti da dieci sultane e nove piccole unità barbaresche, cinque tripoline e quattro tunisine) a riparare a Rodi. Qui la catena del porto non permise di

Volante, San Iseppo, San Giovanni Battista Piccolo, Venere Armata, Pace e Abbondanza, San Antonio da Padova, San Nicolò; quelle noleggiate *Santa Maria, Santissima Annunziata* e *Arca di Noè*. BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 557 (ex 575), c.34, Ordinanza Capitano delle Navi Lorenzo Venier, 26.4.1687.

⁷¹ ASVe, *PTM*, filza 1119, disp. F. Morosini n. 108, 18.4.1687.

⁷² ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. L. Venier n. 13, 21.5.1687.

⁷³ Venier mise agli arresti il capitano, accusato di non aver adeguatamente raddobbato la nave. ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. L. Venier n. 14, 28.5.1687.

⁷⁴ Nel corso della campagna i corsari sarebbero saliti fino a diciassette «senza alcun pubblico aggravio». Alla fine ricevettero dal Capitano Generale Morosini un attestato di servizio «a futura memoria». ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 124, 20.9.1687.

utilizzare i tre brulotti veneziani e fece rimpiangere a Venier la mancanza delle palandre, che rimanevano riservate alle imprese di Morosini in Morea. Il Capitano Straordinario cercò d'ingegnarsi altrimenti. Un rinnegato originario di Agrigento, Francesco Buggia, che aveva servito due anni sulle navi turche prima di tornare all'antica fede, si offrì d'incendiare la capitana ottomana. Il 21 giugno fu sbarcato nell'isola e la sera del 26, aiutato da altri quattro rinnegati, diede fuoco alla coffa della nave: le fiamme furono però notate subito e l'incendio circoscritto rapidamente. Il mattino seguente Buggia, catturato con due compagni, affrontò coraggiosamente la morte dopo aver rifiutato una seconda abiura⁷⁵.

Il blocco di Rodi durò fino ai primi di agosto, quindi Morosini richiamò le navi per coprire le proprie operazioni. Mentre tre unità (dirette dal figlio di Pietro Valier, Alessandro, volontario dall'inizio della guerra) trasportavano a Patrasso 500 fanti, il Capitano Straordinario rimase con tredici navi a incrociare tra Zea e Termia, da dove poteva sia coprire le forze di Morosini, sia intercettare un'eventuale mossa della Carovana. A bordo gli erano rimasti poco più di un migliaio di soldati, dato che una pestilenza si era portata via quasi un terzo delle truppe imbarcate, in gran parte di nuova leva⁷⁶; Venier avrebbe ritenuto necessario che i soldati fossero assegnati alle navi in pianta stabile⁷⁷, ma Morosini pensava che le truppe dovessero continuare a costituire un flessibile strumento della sua strategia, operando indifferentemente in mare o a terra. Visto che i turchi non si muovevano da Rodi, il Capitano Straordinario venne mandato a incassare altri 22.500 reali (circa 25 mila ducati) dalle isole dell'Arcipelago: la Carovana ne approfittò subito, passando indisturbata da Rodi a Istanbul. L'impiego delle navi richiedeva pazienza e tenacia, due doti che appartenevano più al carattere inglese che non a quello veneziano.

A fine agosto, Morosini ordinò alla squadra di Venier di portarsi a Malvasia, suo prossimo obiettivo. Nonostante il rifiuto degli ausiliari maltesi, pontifici e toscani di cooperare per timore della peste⁷⁸, il Capitano Generale quell'anno aveva già conquistato Patrasso, Lepanto e Corinto, prendendo il controllo del Golfo omonimo, dal quale le forze navali della

⁷⁵ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 15, 21.6.1687; n. 16, 3.8.1687.

⁷⁶ Erano morti 500 soldati, dei quali solo il 6% apparteneva a vecchie leve e il 30% alle nuove: quelli rimasti a Venier erano 1.148.

⁷⁷ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 17, 3.8.1687.

⁷⁸ Gli ausiliari vennero inviati in Dalmazia, per appoggiarvi le forze veneziane nell'attacco a Castelnuovo. ASVe, *PTM*, filza 1119, disp. F. Morosini n. 114, 10.6.1687; FOSCARINI, *Istoria*, p. 244.

Serenissima erano in grado di proteggere la costa settentrionale della Morea⁷⁹. Il 2 settembre l'Armata grossa e quella sottile s'incontrarono davanti a Malvasia per la prima operazione congiunta della guerra. Il Capitano Generale sperava di indurre i difensori alla resa con la sola paura dei mortai e mandò un emissario a minacciare il «flagello» delle bombe. I turchi però rifiutarono di alzare bandiera bianca, contando sull'invulnerabilità della fortezza, «sasso inaccessibile e isolato». Venne deciso il lancio di 1.500 bombe per vedere se cedevano, «dato il terrore che da simil incendiario tormento suol provenire». Il 5 settembre arrivarono tre palandre, che l'8 iniziarono il tiro appoggiate da alcune galee. Il 9 dodici tra le più poderose navi fecero due passate a «tiro di moschetto» dalle fortificazioni⁸⁰. La *Santa Maria* del citato capitano Carratino incassò una cannonata nel deposito delle munizioni e saltò in aria: dei trecento uomini d'equipaggio dell'ex ammiraglia genovese solo sei sopravvissero e tra di loro non c'era Carratino; l'esplosione coinvolse altre tre navi, salvate solo dalla destrezza degli equipaggi nell'evitare il propagarsi delle fiamme. Dopo altri tre giorni di bombardamento, l'11 settembre Morosini se ne andò con le unità a remi. Era il primo scacco subito dal Capitano Generale e mostrava che i turchi stavano cominciando ad imparare a tener testa alla nuova arma. Venier completò il lancio delle poche bombe rimaste, poi raggiunse Morosini nel Golfo di Egina per appoggiarne la mossa successiva, l'attacco ad Atene. Allo scopo di creare una diversione, il Capitano Straordinario si portò una seconda volta nel Golfo di Atalanta⁸¹. Sebbene Atene cadesse il 29 settembre, dopo una settimana di duri bombardamenti che provocarono tra l'altro la distruzione del Partenone⁸², la missione delle navi si protrasse fino a novembre. Al ritorno una serie di burrasche dispersero la squadra, segnando la fine di un'altra campagna incolore per l'Armata grossa, sempre più subordinata alle operazioni di Morosini. Quale smacco finale, quest'ultimo licenziò Al-

⁷⁹ Nel Golfo di Patrasso vennero catturare quattordici galeotte corsare locali. ASVe, PTM, filza 1119, disp. F. Morosini n. 121, 19.8.1687; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 244-247.

⁸⁰ Secondo il citato trattato di artiglieria di Tommaso Moretti (2ª ed., Brescia 1672, p. 48), il tiro di moschetto indicava una distanza di 140-150 passi veneziani (circa 250 metri).

⁸¹ ASVe, PTM, filza 1120, disp. F. Morosini n. 123, 20.9.1687; filza 1334, disp. L. Venier n. 18, 19.9.1687; disp. M. Pisani n. 17, 19.9.1687; *Senato Mar*, filza 675, 1.5.1688 e all.ti; FOSCARINI, *Istoria*, p. 249; GARZONI, *Istoria*, I, p. 215.

⁸² Il tempio, trasformato dai turchi in deposito di munizioni, venne centrato la sera del 26 settembre da una bomba lanciata da una batteria di quattro mortai diretta da Mut-toni. ASVe, PTM, filza 1120, disp. F. Morosini n. 125, 10.10.1687; FOSCARINI, *Istoria*, p. 250; SETTON, *Venice*, pp. 309-311.

vise Priuli, adesso Almirante, privando Venier – molto contrariato – di un valido subordinato⁸³.

Il 1687 segnò molti punti a favore della coalizione. Oltre alle conquiste in Morea, i veneziani presero Castelnuovo (30 settembre), l'obiettivo sulla costa adriatica che Pietro Valier aveva cercato invano di imporre a Morosini tre anni prima⁸⁴. Gli austriaci fecero ancora meglio, aprendosi con la grande vittoria di Mohacs (12 agosto) la strada per Belgrado. Solo i polacchi registrarono l'ennesimo insuccesso sul Dnester, decretando il definitivo affossamento di qualsiasi prospettiva di un'azione coordinata con la flotta veneziana verso Istanbul. Nella capitale ottomana, le sconfitte su tre dei quattro fronti nei quali era impegnato l'Impero provocarono una sollevazione dei giannizzeri, che portò prima alla decapitazione del Gran Visir e poi (8 novembre) alla deposizione del sultano Maometto IV, sostituito dal fratello, Solimano (II)⁸⁵.

6.3 *Le concie a Curzola*

Il Senato aveva nuovamente chiesto che durante la stagione invernale il Capitano Generale spedisse una squadra a bloccare i Dardanelli, ma Morosini lasciò cadere il progetto, paventando il pericolo d'incidenti diplomatici⁸⁶. I suoi timori non apparivano infondati. Una cosa era fermare il contrabbando di guerra, come ordinato dal Capitano Generale all'inizio della campagna del 1687, un'altra interrompere i traffici verso la capitale ottomana di inglesi, francesi e olandesi. La situazione internazionale era molto mutata dai tempi dei blocchi effettuati dai veneziani durante la guerra di Candia. Allora Inghilterra e Francia erano assorbite da gravi problemi interni e l'Olanda forniva la maggior parte delle navi impiegate dalla Serenissima. Il fermo dei mercantili poteva essere, se non accettato, almeno tollerato da governi impegnati in

⁸³ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 19, 15.11.1687.

⁸⁴ FOSCARINI, *Istoria*, p. 258. All'operazione parteciparono le forze ausiliarie che si erano staccate da quelle di Morosini a causa della peste. Contro Castelnuovo vennero impiegate diciannove galee e due navi. ASVe, *Archivio Gradenigo di Rio Marin*, b. 322, 29.9.1687.

⁸⁵ GARZONI, *Istoria*, I, p. 233; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 275-276; A.N. KURAT - J.S. BROMLEY, *La ritirata dei turchi (1683-1730)*, in *Storia del mondo moderno*, VI, Milano 1971 [Cambridge 1970], p. 743; H. INALCIK, *Military and fiscal transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700*, «Archivum Ottomanicum», 6 (1980), p. 299.

⁸⁶ ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 123, 20.9.1687.

questioni più importanti (non a caso, la più efficace chiusura dei Dardanelli si era verificata nel biennio 1648-49, quando la rivoluzione in Inghilterra e la Fronda in Francia avevano raggiunto la loro fase più acuta) e da armatori ed equipaggi sovente connazionali delle forze di blocco. Nei decenni successivi, la situazione si era profondamente modificata. Le guerre anglo-olandesi e la politica di Luigi XIV avevano sviluppato le sensibilità nazionali e imposto un nuovo orgoglio di bandiera; fermi e ispezioni rischiavano di provocare forti tensioni, che la politica di neutralità in Europa scelta dalla Serenissima non poteva permettersi. Morosini, il quale aveva per primo abbandonato a suo tempo il blocco dei Dardanelli, non era certo disposto ad assumersi i rischi di una strategia peraltro lenta e poco spettacolare.

Escluso un ritorno al blocco, l'inverno 1687-88 si caratterizzò piuttosto per il tentativo di risolvere in modo nuovo il problema dei raddoppi delle navi, che le necessità della guerra stava rendendo particolarmente oneroso. Inviare a Venezia le unità destinate alla concia rappresentava una notevole perdita di tempo, che privava sovente l'Armata grossa di una parte delle unità al momento di iniziare la nuova campagna. Alla fine del 1686 il Senato aveva chiesto a Morosini di individuare un luogo più vicino al teatro d'operazioni dove eseguire i lavori⁸⁷. Il Capitano Generale suggerì l'isola dalmata di Curzola, che a differenza di Corfù aveva un fondale sufficiente e maestranze locali, oltre ad un po' di catrame per i lavori di calafatura: ogni inverno sarebbero state inviate nell'isola alternativamente le squadre del Capitano Straordinario e di quello Ordinario, in modo da avere una regolare concia ogni due anni per tutte le navi⁸⁸. Il progetto si concretizzò nell'autunno del 1687, quando Morosini distaccò a Curzola il Capitano Ordinario Pisani con le otto unità più bisognose, lasciando al Pireo il Capitano Straordinario Venier con quelle in condizioni migliori⁸⁹.

La scelta di Curzola risultò tuttavia poggiare su basi non troppo solide.

⁸⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 667, 5.12.1686, all. Provveditori all'Armar 1.10.1686.

⁸⁸ Curzola, già impiegata in passato per raddobbare navi e galeazze, aveva una fiorente cantieristica minore, legata alle risorse forestali dell'isola. Cefalonia, Zante e Santa Maura vennero scartate perché non avevano un vero porto, mentre Navarino mancava di maestranze locali. ASVe, *PTM*, filza 1239, disp. Commissario d'Armata Francesco Molin 20.4.1618; filza 1240, disp. Commissario d'Armata Filippo Bellegno 16.1.1621; filza 1119, disp. F. Morosini n. 103, 6.3.1687; *Senato Mar*, filza 676, 24.7.1688, all. scrittura M. Pisani 18.6.1688.

⁸⁹ Con Pisani salparono la *San Vittorio*, *San Marco Grande*, *San Giovanni Battista Piccolo*, *San Antonio da Padova*, *Drago Volante*, *Fama Volante* ed *Ercole Vittorioso*; la *San Giovanni Battista Grande* le aveva precedute di qualche giorno. ASVe, *PTM*, filza 1334, M. Pisani n. 18, 25.11.1687.

Il Senato scoprì che nell'isola si sarebbero potute carenare solo due navi alla volta e al contempo le maestranze locali risultarono scarse, non più di una trentina; da Venezia, l'Arsenale si limitò a rinforzarle con una cinquantina di uomini, che permettevano un ritmo di lavoro non superiore alle due navi al mese. Venne proposto di dividere la squadra in due gruppi, conciendo a Curzola quattro navi e a Venezia le altre quattro. Ciò complicava non poco le cose, perchè una volta a Venezia gli equipaggi avrebbero dovuto, secondo la prassi, essere licenziati e si sarebbero dispersi, rendendo difficile il riarmo; quale compromesso, si scelse di mandare per il momento in Laguna due navi⁹⁰. La squadra di Pisani giunse a Curzola ai primi di dicembre. Le prime navi a iniziare i raddoppi furono *San Vittorio* ed *Ercole Vittorioso*, ma le maestranze locali, oltre a confermarsi numericamente insufficienti, si mostrarono anche di capacità limitate, dato che nell'isola si costruivano bastimenti di dimensioni nettamente inferiori a quelle delle navi pubbliche. Inoltre Pisani dovette fronteggiare la protesta degli equipaggi, che pretendevano le paghe arretrate prima di far iniziare i lavori: quello dell'*Ercole* abbandonò la nave e solo a fatica il Capitano Ordinario riuscì, dopo aver incatenato il capo dei rivoltosi, a farlo rientrare a bordo, ma dovette comunque sospendere la concia. Il raddobbo della *San Vittorio* fu a sua volta interrotto dalla mancanza nell'isola di alberi sufficientemente grandi per ricavare bagli, i robusti elementi che sostenevano i ponti⁹¹. Questi problemi, sommati alle avverse condizioni meteorologiche, convinsero il Senato a ordinare l'invio a Venezia di altre due navi⁹². *Drago Volante*, *San Antonio da Padova* e *San Giovanni Battista Piccolo* salparono da Curzola senza aver svolto alcun lavoro, seguite poco dopo dalla *Fama Volante*, che, pur avendo ricevuto una concia nell'isola, fu trovata bisognosa di altre opere⁹³. A marzo arrivò in Laguna anche la *San Marco Grande*, raddobbata anch'essa a Curzola, ma che aveva bisogno di altri interventi all'alberatura; in aprile toccò all'*Ercole Vittorioso*⁹⁴. La concia nell'isola si era trasformata in una tappa più o meno prolungata di un viaggio destinato comunque a concludersi a Venezia. Nell'isola rimasero solo le due navi maggiori, *San Vittorio* e *San Giovanni Battista Grande*, che pescavano

⁹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 672, 20.12.1687 e all.ti.

⁹¹ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 20, 7.12.1687; n. 21, 16.12.1687.

⁹² ASVe, *Senato Mar*, filza 672, 10.1.1688.

⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 28, 11.2.1688; *Senato Mar*, filza 673, 12.2.1688; 21.2.1688 e all. Provveditori all'Armar s.d.

⁹⁴ Durante i lavori a Curzola si scoprì che sulla *San Marco Grande* le teredini avevano approfittato del controfasciame aggiunto allo scopo di migliorarne la stabilità per aprirsi la strada verso l'opera viva. ASVe, *Senato Mar*, filza 674, 8.4.1688.

troppo per transitare facilmente in Laguna. La loro concia, continuamente ostacolata dal maltempo, venne completata solo ai primi di maggio⁹⁵.

Nel complesso, l'esperimento di Curzola si rivelò un insuccesso. Nell'isola furono raddobbate cinque navi, tre in meno del previsto, e di queste solo due poterono eseguire una concia completa, alla quale si dovettero dedicare non meno di cinque mesi (due dei quali sprecati per il maltempo)⁹⁶. Il Senato, facendo leva sulla sensibilità organizzativa di Morosini, lo aveva stimolato a realizzare un arsenale avanzato per le navi pubbliche. La scelta dell'isola adriatica, a metà strada tra Venezia e Corfù, era stata suggerita sia dalla relativa facilità nel ricevere materiali dalla capitale, sia dalla tradizione cantieristica locale. Il Capitano Generale non aveva però considerato né le grandi necessità in fatto di forniture e manodopera delle navi da guerra, nettamente superiori a quelle delle galee, né la contrarietà dell'Arsenale, geloso delle proprie prerogative, a concedere materiali e maestranze, a loro volta sempre poco inclini ad abbandonare la città. Era questo un insuperabile vincolo strutturale – e culturale – della marina veneziana, le cui esigenze operative avrebbero richiesto la creazione di basi meno eccentriche rispetto al teatro operativo, ma per la quale l'Arsenale, con la sua tradizione e il suo importante ruolo in ambito cittadino, rappresentava un legame profondo che non poteva essere allentato⁹⁷.

6.4 *Il completamento del programma del 1675-1679.*

Mentre si tentavano soluzioni nuove per i raddoppi, sul piano costruttivo l'attività sulle tre navi ancora in cantiere rimase limitata. Per tutto il 1687 i lavori proseguirono senza particolare sollecitudine e le due unità più avanzate vennero varate solo verso la fine dell'anno⁹⁸, prendendo il nome di *Sacra Lega* e *Vittoria*. Di dimensioni analoghe (90x30 piedi, 31,3x10,4 mt)⁹⁹,

⁹⁵ ASVe, PTM, filza 1334, disp. M. Pisani n. 32, 21.3.1688; n. 35, 7.5.1688.

⁹⁶ La mancanza di capannoni coperti aveva rovinato parte del materiale inviato da Venezia o sbarcato dalle navi, mentre i forti venti (Bora) avevano reso pericolosa la carenatura. ASVe, *Senato Mar*, filza 676, 24.7.1688, all. scr. M. Pisani 18.6.1688.

⁹⁷ Sulla sicura, ma poco felice posizione geografica di Venezia rispetto alla zona in cui operava la flotta, cfr. TENENTI, *Venezia e i corsari*, p. 161.

⁹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 671, 22.11.1687; 13.12.1687 e all.ti.

⁹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenale, 31.8.1684. Il dislocamento, con un pescaggio di 13-13,5 piedi e un coefficiente di 0,48, è calcolabile sulle 720-750 tonnellate.

erano il prodotto di due nuovi maestri, Matteo di Antonio Caime (*Vittoria*) e Benetto di Zan Maria Gambillo (*Sacra Lega*)¹⁰⁰. Entrambe rimasero in servizio una trentina d'anni, segno non solo di una buona costruzione, ma anche del fatto che il legname impiegato doveva essere stato ben stagionato grazie al rallentamento dei lavori¹⁰¹. Non è noto quale fosse l'armamento previsto, probabilmente 44 cannoni per ciascuna¹⁰². La *Vittoria* fu affidata al capitano Pietro Rosa, figura destinata a occupare un posto di spicco nella marineria della Serenissima¹⁰³; la *Sacra Lega* a Stefano Penzo, già nocchiere della *Madonna della Salute* e della *Giove Fulminante*¹⁰⁴, tutte e due con un equipaggio di 120 marinai. Per trovarli più rapidamente, i Provveditori all'Armar proposero di convincere i marinai di *Fama Volante*, *Drago Volante* e *San Giovanni Battista Piccolo*, venute in quelle settimane ai lavori da Curzola, a continuare il servizio sulle nuove navi in cambio di sei delle nove paghe di cui erano in arretrato. Sebbene il Senato ignorasse il suggerimento e non sia chiaro quanti dei vecchi marinai siano passati sulle nuove navi, gli equipaggi furono completati rapidamente¹⁰⁵.

I lavori per le unità che non avevano potuto completare la concia a Curzola ritardarono ulteriormente l'allestimento dell'ultima nave rimasta in cantiere. Per averla anch'essa pronta per la campagna del 1688, le maestranze passarono al lavoro dall'alba al tramonto, con un aumento di un quarto della

¹⁰⁰ Benetto Gambillo, fratello del proto dei Calafati Giulio, aveva perso due altri fratelli durante la guerra di Candia. ASVe, *Senato Mar*, filza 677, 1.9.1688, all. supplica 17.2.1688.

¹⁰¹ Probabilmente fu grazie alla riuscita della *Sacra Lega*, la quale venticinque anni dopo conservava ancora ottime qualità veliche, che Gambillo venne eletto capo d'Opera dei Marangoni. ASVe, *Senato Mar*, filza 677, 9.9.1688, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 13.8.1688; *Senato Rettori*, filza 165, 11.5.1713, all. scr. Andrea da Lezze, tornato da Capitano delle Navi, 12.4.1713.

¹⁰² Per le due navi furono sicuramente acquistati ventitré pezzi in ferro (otto da 20, due da 14 e tredici da 12) dal mercante inglese Thomas Vursten, al prezzo di 42 ducati il miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 673, 21.2.1688 e all.ti.

¹⁰³ Rosa era proprietario e capitano di un mercantile. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 28, cit. in R. D'ALBERTON VITALE, *La scala di Durazzo negli anni del console Rosa (1705-1733)*, «Studi Veneziani», n.s., 34 (1997), p. 234.

¹⁰⁴ ASVe, *PTM*, filza 943, disp. Provveditore Generale da Mar Antonio Priuli n. 52, 11.10.1676, all. periti 5.10.1676; *Senato Mar*, filza 644, 5.12.1682, all. periti Arsenale 21.11.1682. Stefano Penzo potrebbe essere stato imparentato con il capitano della *San Marco Grande*, Giacomo Penzo.

¹⁰⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 672, 31.1.1688 e all.ti.; filza 673, 28.2.1688 e all. Provveditori all'Armar 19.2.1688; filza 674, 18.3.1688, all. Provveditori all'Armar 16.3.1688.

paga¹⁰⁶. Il varo deve essere avvenuto in aprile e la nave, che prese il nome di *Valor Coronato*, uscì dall'Arsenale il 22 maggio¹⁰⁷. Unica unità ideata dal figlio di Paolo Corso, Domenico, che l'aveva impostata nel 1681 ma era stato poi costretto a sospenderla per completare la *San Domenico*, la *Valor* era tra le unità più grandi del gruppo, con una lunghezza di chiglia di 100 piedi (34,8 mt) e una larghezza di 30 (10,4 mt)¹⁰⁸. Anche in questo caso mancano notizie sull'armamento¹⁰⁹: nel 1695, quando il numero dei pezzi delle navi pubbliche era stato aumentato, i cannoni risultavano 52. La nave fu affidata a Giovanni Milovich, appena sbarcato dalla *Drago Volante* che aveva bisogno di un lungo raddobbo. Sebbene la *Valor* fosse più grande della *Sacra Lega* e della *Vittoria*, l'equipaggio fu di soli 100 uomini¹¹⁰, lo stesso numero che Milovich aveva sulla *Drago*, segno che nei rapporti tra autorità e capitani la continuità poteva avere la precedenza sulle considerazioni di carattere operativo. Per trovare i marinai, Milovich dovette destreggiarsi con la concorrenza dei capitani delle cinque navi arrivate da Curzola – quattro delle quali aumentarono l'equipaggio da 80 a 100 uomini¹¹¹ – nonché con quella dei numerosi mercantili che si stavano allestendo per trasportare in Levante i rifornimenti per la nuova offensiva di Morosini. Poiché la *Valor* era al primo armo, il suo capitano ebbe il vantaggio del premio d'ingaggio di quattro ducati per marinaio, una consuetudine che, nel ricordato spirito del diritto veneziano, stava diventando legge. Per agevolare l'armo delle altre cinque navi, i vecchi capitani erano stati confermati in blocco, ma solo quello della *San Marco Grande* non incontrò particolari problemi: tre furono costretti a spedire propri ufficiali in Istria e in altri luoghi, mentre il capitano della *San Giovanni Battista Piccolo*, Onorato Aramon, mise a frutto le proprie aderenze

¹⁰⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 674, 20.3.1688.

¹⁰⁷ Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 162, 28.11.1711, all. s.d.

¹⁰⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 655, 4.11.1684, all. nota navi costruite in Arsenale, 31.8.1684. Il dislocamento potrebbe essere stato di 820-850 tonnellate, considerando un pescaggio sui 13,5-14 piedi e un coefficiente di 0,475 nell'ipotesi che Domenico prediligesse, come il padre, linee di scafo più tagliate.

¹⁰⁹ L'unico dato sicuro è l'acquisto dal mercante Giovanni Antonio Boschini di dodici cannoni di ferro (otto da 20 e quattro da 14). ASVe, *Senato Mar*, filza 675, 15.5.1688, all. Capo Bombardieri Ruvinelli s.d.; filza 677, 7.10.1688, all. Provveditori alle Artiglierie 20.9.1688.

¹¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 675, 1.5.1688, all. Provveditori all'Armar 24.4.1688.

¹¹¹ L'aumento interessò *Fama Volante*, *San Giovanni Battista Piccolo*, *San Antonio da Padova* ed *Ercole Vittorioso*, mentre la *San Marco Grande* mantenne un equipaggio di 100 uomini.

genovesi per reclutare un gran numero di marinai liguri¹¹². Nonostante tutti gli accorgimenti, né la *Valor* né le navi più vecchie riuscirono a salpare prima di giugno, raggiungendo Morosini a operazioni già iniziate. La guerra stava cominciando a mettere sotto pressione il serbatoio di gente di mare a disposizione della Serenissima.

L'entrata in servizio della *Valor Coronato* completò il programma cantieristico iniziato nel 1675. Delle sedici navi previste ne erano state impostate tredici in altrettanti scali coperti e da questo punto di vista il risultato poteva senz'altro considerarsi positivo. L'esito appariva però meno favorevole se lo si considera sotto l'ottica con la quale era stato intrapreso, quella di un deposito di navi di riserva da immettere rapidamente in servizio. Per quanto il progressivo indebolimento dell'importanza operativa dell'Armata grossa influisse anche sulla costruzione delle navi, erano comunque stati necessari quattro anni per completare tutte le unità in cantiere, un ritardo che aveva costretto la Repubblica a continuare ad appoggiarsi sulle unità noleggiate o su acquisti dall'estero. Dalle fonti risulta che in origine si pensasse di aver in servizio tutte le navi quantomeno per la campagna del 1685, sicché neppure la simultanea entrata in squadra di cinque unità nel 1684 appare un risultato particolarmente brillante. Gli anni successivi registrarono un vistoso calo – due unità nel 1685, altrettante nel 1686 e una sola nel 1687 – mentre il 1688 vide quello che si può forse considerare il risultato migliore, con il completamento delle tre navi rimaste e il contemporaneo raddoppio di otto unità tra Venezia e Curzola. Nel complesso però, la riserva di navi non aveva corrisposto a quella funzione di rapida mobilitazione ricoperta in passato dalla riserva di galee.

6.5 *L'attacco a Negroponte*

Nell'inverno 1687-88 Morosini raddobbiò l'Armata sottile al Pireo, base avanzata frutto delle conquiste dell'anno precedente, dove preparò con cura la nuova offensiva, che doveva essere la più importante tra quelle attuate fino a quel momento dalle forze della Serenissima. L'obiettivo era l'isola di Negroponte (un'idea fissa del Capitano Generale sin dai tempi della guerra di Candia), già possedimento veneziano fino al 1470 e considerata, almeno nell'ottica della guerra di galee, di fondamentale importanza per il controllo

¹¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 674, 3.4.1688; 8.4.1688, all. Provveditori all'Armar 5.4.1688; filza 675, 1.5.1688, all. Provveditori all'Armar 24.4.1688; 19.5.1688 e all. Provveditori all'Armar 19.5.1688.

dell'Egeo. Quale azione preparatoria, due squadre di navi vennero inviate ai due sbocchi dello stretto di mare che separava l'isola dalla Terraferma (Golfo di Atalanta a nord, Canale di Negroponte a sud), allo scopo di sloggiare le galee dei bey che svernavano a Negroponte e impedire l'afflusso di rinforzi¹¹³. In vista dell'attacco vero e proprio, il Capitano Generale decise di formare una terza squadra, che doveva intercettare eventuali iniziative della flotta ottomana. Le sue stime calcolavano una necessità totale di trenta navi, contro le ventiquattro in servizio¹¹⁴. Si diede quindi da fare per trovarne altre, senza preoccuparsi troppo della loro qualità. Tra quelle noleggiate ci fu l'inglese *Coast*, un mercantile armato da 30 cannoni¹¹⁵: era dai primi anni della guerra di Candia che l'Armata grossa non annoverava navi così deboli.

Nonostante la cura con la quale il Capitano Generale cercò di preparare la spedizione contro Negroponte, le cose cominciarono col piede sbagliato. In marzo fu necessario sciogliere la preziosa compagnia di «bombisti», a causa dei contrasti tra questi ultimi e Muttoni. In aprile scoppiò una nuova pestilenza e per sfuggire all'epidemia la flotta dovette retrocedere dal Pireo a Porto Poro, dall'altra parte del Golfo di Egina. A fine mese, quando si erano già registrati oltre seicento morti, il Capitano Straordinario Venier fu inviato nell'Egeo Settentrionale con otto navi per dimostrare ai turchi che le forze della Repubblica non erano in crisi. La squadra aveva anche una palandra, che doveva essere impiegata per estorcere un riscatto alla città di Salonicco¹¹⁶. Venier ne avrebbe volute un maggior numero «per rendere più strepitose le desolazioni delle case e maggiore il terrore negli abitanti di Salonicco. Allora non sarebbe difficile spingerli a qualche conveniente esborso», ma le palandre erano gelosamente tenute sotto controllo da Morosini. Salonicco era agli ordini dell'ex Serasker della Morea Ismail Pascià, che ignorò la lettera

¹¹³ Il Capitano Straordinario Venier si portò nel Golfo di Volo con otto navi e due brulotti, il Governatore Imperiale Contarini incrociò tra le isole di Zea e di Macronisi con tre navi e un brulotto. Una terza squadra, formata da cinque navi noleggiate, pattugliava il Golfo di Corinto per parare eventuali attacchi diversivi contro le coste settentrionali della Morea, mentre una quarta continuava a bloccare Malvasia, ultimo caposaldo turco nella regione. ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 131, 17.12.1687; n. 138, 18.3.1688; filza 1334, disp. L. Venier 15.2.1688.

¹¹⁴ Le navi effettivamente in servizio erano ventisei, diciotto pubbliche e otto noleggiate, ma due di queste ultime pattugliavano il Canale d'Otranto. ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 136, 2.2.1688; n. 138, 18.3.1688; *Senato Mar*, filza 672, 22.1.1688 e all.ti.

¹¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 136, 2.2.1688.

¹¹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 138, 18.3.1688; n. 140, 15.4.1688; n. 142, 6.5.1688.

di ricatto inviategli dal Capitano Straordinario e fece aprire il fuoco contro le navi veneziane. La palandra cominciò la sua opera di persuasione, ma sebbene le bombe appiccassero un grande incendio, che bruciò moltissime case, i difensori non si piegarono. Venier non insistette, anche perché pensava che la città potesse diventare una delle prossime conquiste veneziane e non voleva danneggiarla eccessivamente. Rientrato a Porto Poro, salpò nuovamente con nove navi e due brulotti per trovare i corsari ponentini che operavano in Egeo e convincerli a partecipare all'attacco a Negroponte. L'incontro avvenne a Paro, dove dodici navi, quattro grosse galeotte e altri bastimenti a remi corsari accettarono, sebbene a fatica, di unirsi alle forze veneziane¹¹⁷.

Altri rinforzi, portati dal tradizionale convoglio di inizio campagna, che comprendeva anche le nuove *Sacra Lega* e *Vittoria*¹¹⁸, e la fine dell'epidemia, diedero finalmente modo di avviare l'operazione contro Negroponte. La presa di Knin, effettuata dal Provveditore Generale in Dalmazia Girolamo Corner il 28 aprile, sembrava un buon viatico al successo della campagna¹¹⁹ e ancor di più lo fu l'arrivo, ai primi di giugno, della notizia dell'elezione a Doge di Francesco Morosini¹²⁰. I turchi non apparivano in grado di opporre granché alle forze della Serenissima. I continui disordini interni avevano convinto la Porta a rimanere sulla difensiva su tutti i fronti, rinnovando nel contempo le offerte di pace avanzate l'anno precedente. Il Kapudan Pascià aveva a disposizione solo tredici galee, mentre dieci sultane si erano dovute recare ad Alessandria per completare l'allestimento¹²¹, probabilmente a causa della semi-anarchia in cui era precipitata la capitale ottomana. Ad Iraklion, la guarnigione si ribellò, reclamando le paghe arretrate. La rivolta fece balenare la possibilità di riconquistare Creta con una semplice spallata e convinse Morosini a salpare subito con ventidue galee, raggiunte a Cerigo da otto galee maltesi. Arrivato al largo della città, il Capitano Generale dovette però constatare che la guarnigione era pronta a difenderla e fu costretto a tornare sui propri passi, dopo aver perso un altro paio di settimane¹²². Le difficoltà degli

¹¹⁷ Durante il viaggio, la squadra raccolse anche 9 mila reali (circa 10 mila ducati) di carazi. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 22, 23.4.1688; n. 23, 18.5.1688; n. 24, 24.5.1688; n. 25, 20.6.1688.

¹¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1120, disp. F. Morosini n. 143, 11.5.1688.

¹¹⁹ HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XII, p. 384.

¹²⁰ ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. [Doge] F. Morosini n. 1, 9.6.1688.

¹²¹ FOSCARINI, *Istoria*, pp. 285-287; ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 5, 26.6.1688, all. Consulta 21.6.1688.

¹²² ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 3, 11.6.1688; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 264-265; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 206.

ottomani spinsero comunque a estendere la missione della squadra di navi che doveva impedire al Kapudan Pascià d'interferire con l'attacco a Negroponte. Affidata all'Almirante Giovanni Zaguri¹²³, la formazione (otto unità veneziane unite a quelle corsare, salite ora a tredici, e due brulotti) ebbe l'ulteriore compito di intercettare il traffico per Istanbul, incrociando tra Capo Baba, Tenedo e Imbro. Non era il blocco ravvicinato dei tempi della guerra di Candia, ma si sperava che un'azione a distanza potesse ottenere comunque qualche risultato, per quanto il timore di reazioni diplomatiche continuasse a escludere il fermo di mercantili delle altre potenze occidentali impedendo un effettivo isolamento della capitale ottomana¹²⁴.

Zaguri salpò il 29 giugno, seguito il 1° luglio da Venier, che con nove navi, un brulotto e una palandra, doveva entrare nel Golfo di Atalanta e isolare Negroponte da nord. La chiusura del canale meridionale era stata affidata alle otto navi che dovevano tornare dalle concie a Curzola, ma solo *San Vittorio* e *San Giovanni Battista Grande* raggiunsero in tempo il Capitano Generale, salpato l'8 luglio con l'Armata sottile¹²⁵. I ritardi accumulati dai veneziani li costrinse a fare i conti con il Meltemi, che ostacolò notevolmente la navigazione delle diverse squadre. Le navi di Venier entrarono nel Golfo di Atalanta solo alla fine di luglio, mentre il vento disperse la formazione di Zaguri, che alla fine si ritrovò con una sola nave corsara, ben contente le altre di essersi liberate dello sgradito impegno al fianco dei veneziani¹²⁶. Nel frattempo, il grosso dell'Armata sbarcava presso la città di Negroponte il corpo di spedizione, forte di quasi quindici mila uomini. Il presidio ottomano contava non più di sei mila soldati e i veneziani pensarono a un assalto immediato, ma il comandante delle fanterie, Otto Wilhelm von Königsmarck¹²⁷, volle intraprendere un assedio in piena regola. I turchi avevano costruito una forte linea di trinceramenti a circa settecento metri dalle mura,

¹²³ Pietro 4° Zaguri, detto Giovanni (1643-?), apparteneva a una delle famiglie aggregate al patriziato nel 1646 in cambio di un contributo di cento mila ducati per la guerra di Candia. BARBARO, VII-34, cc. 293-295.

¹²⁴ ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 5, 26.6.1688.

¹²⁵ Appena Morosini ebbe levate le ancore, un mercantile naufragò e si persero trecento preziose bombe da 500. ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 6, 22.7.1688; filza 1334, disp. M. Pisani n. 43, 7.8.1688.

¹²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 8, 7.8.1688; n. 9, 31.8.1688.

¹²⁷ Otto Wilhelm Von Königsmarck era figlio del generale Hans Christoph, uno dei comandanti dell'esercito svedese durante la guerra dei Trent'anni, nel corso della quale si era enormemente arricchito. Era entrato al servizio della Repubblica nel 1686. PARKER, *The Thirty Years' War*, p. 197; SETTON, *Venice*, p. 297.

che proteggeva efficacemente la città dalla minaccia dei mortai¹²⁸. Inoltre il campo degli assediati fu scelto in una zona paludosa, dove le malattie cominciarono ben presto a far sentire i loro effetti. In breve i soldati efficienti scesero a otto mila e si dovettero sbarcare novecento fanti dalle navi e ottocento dalle galee. Le malattie colpirono anche molti ufficiali superiori, tra cui Muttoni, sicché l'onere del posizionamento delle artiglierie cadde sulle spalle di giovani ufficiali inesperti; ciò permise ai turchi di prendere regolarmente d'infilata gli assediati, rallentando notevolmente i lavori d'approccio¹²⁹. Il 20 agosto ci fu un assalto generale, che portò alla sanguinosa conquista della linea esterna. I turchi ricevevano però continui aiuti attraverso il ponte che collegava la città con la terraferma e che non era stato neutralizzato come chiesto da Königsmarck¹³⁰. Quest'ultimo morì il 15 settembre, dopo essere stato colpito dalle febbri che continuavano a infierire nel campo veneziano. Il 12 ottobre venne tentato un assalto finale, cui parteciparono anche ufficiali e marinai delle navi, offertisi di combattere a terra, insieme a cinquecento condannati delle galee liberati dalle catene. Il grosso attaccò Negroponte, mentre sette galee investirono il forte che difendeva il ponte dalla parte della terraferma, appoggiate dai barconi delle navi. Nonostante la conquista di un importante torrione della cinta difensiva, l'operazione dovette essere sospesa dopo che in un'ora e mezza i veneziani avevano perduto mille tra morti e feriti: tra i primi c'era anche il capitano Onorato Aramon, sbarcato dalla *San Giovanni Battista Piccolo* per guidare i volontari delle navi pubbliche e che già si era distinto nell'assalto del 20 agosto¹³¹. Lo scacco e la stagione ormai avanzata costrinsero a togliere l'assedio. Morosini avrebbe voluto svernare nell'isola, ma le truppe tedesche si rifiutarono e il Capitano Generale dovette ordinare il reimbarco. Era la prima vera sconfitta dopo quattro anni di vittorie – Malvasia era stata solo un tentativo non portato a fondo – e a Venezia la notizia provocò agitazione e inquietudine. La Repubblica non aveva nulla da contrapporre ai grandi successi degli austriaci, che il 6 settembre prese-

¹²⁸ I mortai avevano inoltre in dotazione molte bombe difettose, che non scoppiavano o scoppiavano prematuramente in aria. MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 91r-v.

¹²⁹ ASVe, PTM, filza 1121, disp. F. Morosini n. 12, 10.10.1688.

¹³⁰ Nell'assalto del 20 agosto, cui parteciparono anche mille marinai sbarcati da navi e galee, i veneziani persero 700 tra morti e feriti, i turchi (pare) 1.500. Tra i caduti veneziani ci fu Girolamo Garzoni, fratello del futuro storico ufficiale della Repubblica Pietro. MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 82v-87r; SETTON, *Venice*, p. 357.

¹³¹ Tra i feriti ci fu anche il figlio di Pietro Valier, Alessandro. ASVe, PTM, filza 1121, disp. F. Morosini n. 13, 21.10.1688; *Senato Mar*, filza 701, 6.9.1692, all. supplica 7.3.1691; MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 117v-125r.

ro Belgrado, aprendosi la strada verso la conquista di tutta la Serbia¹³². Di questo passo, sarebbe stato l'esercito asburgico e non quello polacco, di cui ormai si erano perse le tracce, ad arrivare davanti a Istanbul. Qualcuno a Venezia si stava probabilmente pentendo di non aver accettato le proposte di pace della Porta.

6.6 *La fine del primo generalato di Morosini e il blocco di Malvasia*

La sconfitta di Negroponte aveva notevolmente indebolito le forze veneziane e anche l'Armata grossa ne risentì. Le navi scesero a diciannove, perché molte unità noleggiate rifiutarono di rinnovare gli ingaggi a causa dei ritardi nei pagamenti, dovuti probabilmente allo sforzo finanziario della campagna del 1688. Le difficoltà dei noli resero necessario tra l'altro l'invio nel Canale d'Otranto delle due navi pubbliche *San Andrea* e *Ercole Vittorioso*, cosa che ridusse ulteriormente il numero delle unità in Levante. Morosini aveva meditato di ripetere nell'inverno del 1688 la concia delle navi a Curzola, ma venne dissuaso dal Capitano Ordinario Pisani, scottato dall'esperienza dell'anno precedente; decise quindi di eseguirla, per quanto possibile, a rotazione in Levante. La scelta cadde su Nauplia, dove però si poterono carenare soltanto la *Redentor del Mondo* e la *San Nicolò*, mentre le altre unità vennero solo nombolizzate¹³³. Mentre una parte delle navi era ai lavori, alcune unità furono destinate al trasporto delle truppe nelle varie piazze della Morea¹³⁴. Altre andarono in Arcipelago con il Capitano Straordinario Venier per la consueta raccolta di tributi, che alla fine assommarono a 50.000 reali (circa 55 mila ducati), una cifra molto al di sotto delle aspettative. La concentrazione delle forze navali veneziane per l'attacco a Negroponte aveva dato mano libera ai turchi, permettendo loro di incassare molto del denaro che le isole dell'Arcipelago potevano contribuire¹³⁵.

La debolezza delle forze a sua disposizione convinse Morosini ad assumere un atteggiamento prudente. Dopo aver ventilato una nuova azione contro Atene (ritornata in mano ottomana), il Capitano Generale decise che per il 1689 l'Armata veneziana sarebbe rimasta sulla difensiva, preoccupan-

¹³² KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, p. 744.

¹³³ ASVe, PTM, filza 1122, disp. F. Morosini n. 16, 6.11.1688; n. 29, 23.4.1689.

¹³⁴ Dividere gli uomini era il modo migliore per impedire il diffondersi delle malattie, ma a contatto con i soldati numerosi marinai si ammalarono. ASVe, PTM, filza 1334, disp. M. Pisani n. 44, 18.11.1688; n. 45, 9.12.1688.

¹³⁵ ASVe, PTM, filza 1334, disp. L. Venier n. 28, 9.11.1688; n. 29, 12.3.1689.

dosi di rafforzare le conquiste già fatte¹³⁶. La sola operazione di quell'anno fu il blocco di Malvasia, l'ultimo caposaldo della Morea rimasto in mano ottomana. In aprile Venier fu inviato davanti alla piazza con sei navi per sostenere una squadra di altrettante galee e dieci galeotte già in zona¹³⁷. In maggio venne raggiunto dalle sette navi del Capitano Ordinario Pisani, dopo che questi aveva completato il trasporto delle truppe mandate a svernare in Morea¹³⁸. Lo sforzo di far collaborare insieme navi e galee non si limitò al blocco. Venuto a conoscenza che cinque unità barbaresche incrociavano davanti alla costa occidentale del Peloponneso, Morosini inviò Venier a intercettarle, accompagnandolo con dodici galee agli ordini del Provveditore d'Armata Agostino Sagredo¹³⁹. La squadra barbaresca si rivelò però costituita da sedici navi algerine e il 10 giugno sorprese una delle due galee mandate in avanguardia da Sagredo, catturandola con a bordo i due fratelli Francesco e Pietro Donà¹⁴⁰. Le galee avrebbero dovuto navigare di conserva con le navi, ma la forte tramontana aveva costretto Sagredo a retrocedere alle Sapienze; quando si era messo in mare per riunirsi alle navi, gli algerini lo avevano intercettato. Morosini fu molto contrariato dall'incidente, ma Venier sottolineò come fosse estremamente difficile far navigare insieme i due tipi di unità¹⁴¹. L'episodio fu il primo di una lunga serie di dispute riguardo alla

¹³⁶ Sempre in una prospettiva difensiva, il Capitano Generale accarezzò l'idea di occupare stabilmente le isole dell'Egeo, ma preferì rinunciare in considerazione del fatto che l'impossibilità di ripararle celermente le fortificazioni e dotarle di artiglierie e magazzini le avrebbe rese facili bersagli dei contrattacchi turchi. La difficoltà di riportare in efficienza le forze veneziane in Levante era dovuta anche al poco funzionale sistema di trasporto. Questo faceva capo a Corfù, dove Morosini era costretto a mandare bastimenti – e spesso si trattava di navi pubbliche – per caricarvi il materiale destinato all'Armata, mentre sarebbe stato molto più logico inviare i rifornimenti direttamente a Nauplia. ASVe, *PTM*, filza 1121, disp. F. Morosini n. 24, 13.3.1689; n. 24 [bis], 2.4.1689; filza 1122, disp. F. Morosini n. 27, 8.4.1689.

¹³⁷ Quattro navi erano pubbliche, due noleggiate. ASVe, *PTM*, filza 1122, disp. F. Morosini n. 29, 23.4.1689 e all. lett. F. Morosini a L. Venier 20.4.1689.

¹³⁸ Le sette navi, tutte pubbliche, erano accompagnate da due pinchi e da un brulotto. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 55, 10.5.1689.

¹³⁹ Agostino di Lorenzo Sagredo (1650-1725) era nipote di Giovanni, autore delle celebri *Memorie de' Monarchi Ottomani*. BARBARO, VI-30, c. 513.

¹⁴⁰ Dovrebbe trattarsi di Francesco (1655-?) e Pietro (1658-?) di Giovanni Arsenio Donà. I Barbareschi avevano ingannato le due galee in avanscoperta innalzando bandiera francese. BARBARO, III-13, c. 324; MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 144r-145r.

¹⁴¹ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. L. Venier n. 32, 13.6.1689; filza 1122, disp. F. Morosini n. 36, 22.6.1689 e all. lett. A. Sagredo 10.6.1689.

cooperazione tra unità a vela e a remi, controversie legate a un rinnovato tentativo di far agire congiuntamente le due componenti della flotta.

A Malvasia il blocco proseguì senza fortuna e le bombe, che già si erano mostrate poco efficaci contro Negroponte, fallirono nuovamente, questa volta soprattutto a causa di difetti di fabbricazione¹⁴². A luglio, Pisani fu staccato nuovamente con cinque navi per trasportare prima truppe a Corinto e poi per pattugliare le coste della Morea contro i Barbareschi¹⁴³. Rimasto davanti Malvasia, il 12 agosto Venier, avvicinandosi per controllare che i capitani di quattro navi destinate a coprire un'incursione di alcune barche si portassero il più vicino possibile alla fortezza, rimase ucciso da una palla di cannone che lo colpì alla testa¹⁴⁴. Per quanto lo storico Michele Foscarini gli attribuisse qualità raramente riunite nella stessa persona («tratto di nobile e avvenente persona, ardore infaticabile, liberalità, coraggio, esperienza militare»)¹⁴⁵ e per quanto avesse certamente maggiori doti militari di Alessandro Molin, Lorenzo Venier non aveva avuto più fortuna del predecessore. Protagonista delle prime due battaglie navali della guerra, aveva dovuto affrontare un nemico rinfrancato sul mare, che aveva saputo resistergli grazie anche all'adozione della nuova tattica della linea di fila. Era stato poi assorbito dalle operazioni di Morosini, perdendo quell'autonomia che aveva caratterizzato il comando di Molin, più vecchio e navigato e in grado probabilmente di tenere maggiormente testa al Capitano Generale.

Vedendo che il blocco andava per le lunghe, Morosini progettò una veloce incursione in Arcipelago con ventisette galee, lasciando quattro galee e altrettante galeotte a Pisani, rimasto davanti a Malvasia con undici navi, mentre il resto della flotta (tra cui dieci navi) veniva rispedito a Nauplia¹⁴⁶. Appena salpato però, il Capitano Generale cadde malato. Considerando quanto aveva realizzato negli anni passati e le scarse prospettive di nuovi successi a breve

¹⁴² L'aumento della produzione aveva forse causato un abbassamento della qualità delle bombe. ASVe, PTM, filza 1122, disp. F. Morosini n. 39, 9.8.1689; n. 47, 8.11.1689.

¹⁴³ ASVe, PTM, filza 1334, disp. M. Pisani n. 56, 10.8.1689.

¹⁴⁴ ASVe, PTM, filza 1122, disp. F. Morosini n. 41, 15.8.1689. Pare che il tiro fosse stato effettuato da un rinnegato veneziano, tal Francesco, già capo dei Bombardieri e «perfetto nell'esercizio del cannone». Quando Malvasia cadde l'anno successivo, il rinnegato venne squartato dal traino divergente di quattro galee, dopo essersi rifiutato di abiurare la nuova religione. ASVe, PTM, filza 1123, disp. G. Corner n. 43, 20.8.1690.

¹⁴⁵ FOSCARINI, *Istoria*, p. 331.

¹⁴⁶ Le navi a Malvasia erano la *San Vittorio*, *Redentor del Mondo*, *San Domenico*, *Sacra Lega*, *San Marco Grande*, *San Nicolò*, *San Iseppo*, *Fama Volante*, *San Giovanni Battista Piccolo*, *Vittoria* e *Pace e Abbondanza*. ASVe, PTM, filza 1334, disp. M. Pisani n. 59, 8.9.1689; filza 1122, disp. F. Morosini n. 42, 7.9.1689.

termine, ritenne giunto il momento di tornare a Venezia a godersi la fama guadagnata e l'elezione al dogato. Il comando fu trasmesso al nuovo Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner, arrivato dalla Dalmazia ai primi di agosto e con il quale il Doge aveva già cominciato a litigare¹⁴⁷.

La partenza di Morosini chiuse la prima fase della guerra di Morea, che si sarebbe dimostrata anche la più brillante per le armi veneziane. Le operazioni in Morea avevano ridato lustro alla Serenissima, mascherando il duplice fallimento della strategia di Pietro Valier in Egeo e, almeno in parte, in Dalmazia. Probabilmente neppure Morosini aveva inizialmente mirato alla conquista dell'intera regione, ma soltanto all'acquisizione di una serie di punti d'appoggio per una progressiva avanzata verso Negroponte o verso Creta, suoi veri obiettivi. Era la riproposizione della classica strategia mediterranea, nella quale solo una catena ininterrotta di basi marittime permetteva di proiettare offensivamente le unità a remi, limitate dalla loro scarsa autonomia¹⁴⁸. Sebbene il Capitano Generale non fosse riuscito a riprendere nessuna delle due ambite isole, la Morea rappresentava pur sempre una conquista che consegnava alla Serenissima un regno in grado di compensare la perdita di quello di Candia¹⁴⁹.

Al contrario, la strategia alternativa di Valier non aveva portato ad alcun successo di rilievo e l'Armata grossa, su cui essa era incentrata, aveva deluso le aspettative riposte in essa. Dopo aver cercato a lungo battaglia con la flotta nemica, quando l'incontro si era verificato i suoi comandanti avevano dovuto riconoscere l'incapacità di conquistare una vittoria risolutiva. Da quel momento il ruolo delle navi era divenuto subalterno a quello delle unità a remi e delle operazioni anfibie condotte dall'Armata sottile, una dipendenza culminata nella campagna di Negroponte del 1688, quando gli equipaggi delle navi erano stati impiegati a terra per assaltare i trinceramenti nemici. Con il blocco di Malvasia le navi tornarono a un ruolo a loro più congeniale, ma l'assenza di risultati immediati non diede particolare risalto neppure a questa impresa. Ai limiti strategici si aggiunsero i difetti strutturali riscontrati sulle unità di costruzione più recente che, per quanto contingenti, non contribuirono certamente ad accrescere il prestigio delle navi pubbliche. Non a caso lo storico ufficiale Michele Foscarini che, pur contrario alla guerra voluta

¹⁴⁷ Morosini partì il 13 settembre. ASVe, *PTM*, filza 1122, disp. F. Morosini n. 43, 29.9.1689; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 331-332.

¹⁴⁸ Cfr. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, in particolare pp. 57-58, 76-81.

¹⁴⁹ Sull'importanza per la Serenissima del titolo regale in relazione ai suoi rapporti con le altre potenze, cfr. G. COZZI, *Venezia, una Repubblica di principi?*, «Studi Veneziani», n.s. 11 (1986), pp. 139-157.

da Valier, doveva in qualche modo aver condiviso le speranze riposte nelle navi alla vigilia dell'intervento, sottolineò deluso come «così poco frutto per tutto il tempo di questa guerra si ricavò dall'Armata grossa, che riuscì però di sommo dispendio alla pubblica cassa»¹⁵⁰.

Nonostante gli indubbi risultati conseguiti da Morosini, quello dell'Armata grossa non era comunque il solo bilancio in rosso. Nel dicembre 1688 vennero calcolate le spese belliche sostenute fino ad allora, che sfioravano i 16 milioni di ducati, così ripartiti¹⁵¹:

anno	spese di guerra
1684	2.000.000
1685	2.500.000
1686	3.000.000
1687	4.200.000
1688	4.000.000 (stimata)

Le previsioni in base alle quali la Repubblica era entrata in guerra si erano rivelate largamente ottimistiche. Gli 1,2 milioni di ducati l'anno conteggiati inizialmente erano progressivamente saliti ad oltre 4 milioni, mentre il costo della sola Armata (unità navali e relativi equipaggi e truppe) era passato da meno di 350 mila zecchini (circa 950 mila ducati) del 1685 agli oltre 730 mila zecchini (2 milioni di ducati) del 1687¹⁵². L'aumento della spesa bellica era soprattutto dovuto proprio alla campagna di conquiste intrapresa da Morosini, diversa non solo dalla strategia 'navalista' pensata da Valier, ma anche da quel 'mordi e fuggi' in Egeo immaginato da molti di quelli che avevano sostenuto l'intervento. Fino a che le conquiste sembrarono compensare i costi sotto il profilo sia territoriale, sia dell'immagine e del prestigio internazionale, la cosa apparve tollerabile; quando però la sconfitta di Negroponte interruppe la serie di successi, ci si cominciò ad interrogare sull'impostazione voluta dal Capitano Generale, tanto più che a fronte dell'impennata delle uscite, le entrate presentavano una preoccupante insufficienza. In totale era-

¹⁵⁰ FOSCARINI, *Istoria*, p. 249.

¹⁵¹ Per l'esattezza 15.735.858 di ducati. I dati in ASVe, *Senato Rettori*, filza 113, 8.12.1688 [manca la parte], all. Savio Cassier e Tre Deputati alla Provvisione del Denaro 14.12.1688. Cfr. anche PERINI, *Venezia e la guerra di Morea*, pp. 65-69.

¹⁵² Le sedici navi pubbliche in servizio nel 1687 pesavano sul bilancio per 51.000 zecchini (7%), le sedici navi e la cinquantina di trasporti noleggiati per 203.100 zecchini (28%), le unità a remi per 113.500 zecchini (16%) e le truppe per 264.600 zecchini (36%). ASVe, *PTM*, filza 1249, disp. G. Emo n. 19, 19.6.1685; n. 59, 24.8.1687.

no stati raccolti per la guerra poco più di 14 milioni di ducati¹⁵³, costringendo la *Cassa di Affrancazione*, riservata al risanamento del debito pubblico, a coprire i restanti due milioni. Ed era soprattutto il bottino del Levante ad essere deficitario. I carazi, calcolati in almeno 200-250 mila ducati l'anno, raramente avevano superato un quinto di quella cifra¹⁵⁴, mentre le decime statali su prede e bottini erano state irrisorie. Si era inoltre pensato di ricavare centinaia di migliaia di ducati dai riscatti delle città minacciate di saccheggio – e, dopo la 'scoperta' dei mortai, di bombardamento – e degli schiavi catturati, ma i turchi (e i greci loro sudditi) si erano mostrati sufficientemente coraggiosi per resistere alle nuove armi, mentre i prigionieri erano stati usati da Morosini per integrare gli equipaggi delle galee, necessarie alle sue operazioni di conquista. La guerra di rapina immaginata da una parte del Senato si era trasformata in una progressione metodica che, pur avendo portato nuovi territori e nuove basi, non aveva convogliato nelle casse della Repubblica le ricchezze (soprattutto il contante) sperate. Morosini ricevette un caldo invito a far sì che la guerra si finanziasse da sola¹⁵⁵ e fu probabilmente anche per questo che il Doge ritenne ormai esaurita la sua missione in Levante.

¹⁵³ Si trattava di 11 milioni di ducati d'imposte straordinarie (tra cui 4,6 milioni di prestiti e 1,3 milioni ricavati dall'aggregazione di ventidue nuove famiglie al patriziato), di 2,4 milioni di entrate ordinarie specificatamente destinate al conflitto e di 800 mila ducati ricavati dalle isole Ionie e (per una frazione minima) dalla Dalmazia.

¹⁵⁴ Tra il 1684 e il 1687 erano stati riscossi solo 116.670 reali sui 703.920 previsti, meno di un sesto. ASVe, *Senato Rettori*, filza 124, 28.8.1694, all. lista carazi s.d.

¹⁵⁵ Cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 113, 16.12.1688 e all.ti.

CAPITOLO VII

ESITAZIONI OPERATIVE E COSTRUTTIVE (1689-1693)

7.1 *La caduta di Malvasia e la battaglia di Mitilene*

La partenza di Francesco Morosini lasciava in eredità il problema di individuare una nuova strategia per la prosecuzione della guerra. Nel recente passato, il nuovo Provveditore Generale da Mar Girolamo Corner (ben presto eletto Capitano Generale)¹ aveva ricoperto per due volte la carica di Provveditore Generale di Dalmazia e Albania ed era di conseguenza particolarmente «inclinato» per questo teatro d'operazioni². Corner pensava ad una prosecuzione verso sud dell'offensiva con la quale nei tre anni precedenti aveva conquistato, oltre a vaste zone dell'interno, tutto il litorale fino a Ragusa³. L'obiettivo era l'Albania ottomana, che offriva rifugio sia a corsari locali, i cosiddetti «pirati del Golfo», sia a quelli barbareschi⁴ e che i grandi successi austriaci in Serbia minacciavano di far cadere nelle mani degli Asburgo, dando loro uno sbocco al mare anche nel basso Adriatico. Il nuovo Capitano Generale aveva tuttavia bisogno di tempo per prendere saldamente in mano le redini del comando. Nell'attesa, rimaneva ancora da conquistare Malvasia, ultimo ostacolo al pieno possesso veneziano della Morea.

Dopo la morte del Capitano Straordinario delle Navi Venier, il blocco della piazzaforte era stato proseguito dal Capitano Ordinario Marco Pisani⁵.

¹ ASVe, *Segretario alle Voci, Maggior Consiglio*, reg. 24, c. 227v, 27.11.1689.

² FOSCARINI, *Istoria*, p. 343. Corner era stato Provveditore Generale in Dalmazia prima della guerra di Morea (1679-82) e dopo il 1686, quando aveva sostituito proprio Valier. Ricordiamo che nell'intervallo tra i due generalati in Dalmazia aveva ricoperto la carica di Provveditore Generale da Mar (1682-1684), introducendo tra l'altro la tariffa del vitto.

³ Cfr. R. DEROSAS, *Corner, Girolamo*, in *DBI*, XXIX, Roma 1983, pp. 245-246.

⁴ Cfr. R. MANTRAN, *Commerce, course et convois en Méditerranée orientale*, in *Économies méditerranéennes*, 1, p. 495.

⁵ Per rispondere alla particolare conformazione della piazza – un promontorio collegato alla terraferma da una sottile striscia – Pisani aveva diviso le undici navi a sua disposizione in due squadre: la prima, ai suoi ordini, era a nord del promontorio, la seconda, affidata al nipote Nicolò, a sud. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 60, 10.10.1689.

Nonostante qualche piccolo legno riuscisse a passare e nonostante l'usura delle attrezzature delle navi (in particolare delle gomene, logorate dalle asperità del fondale e dai forti venti che battevano di continuo quelle acque)⁶, il blocco, effettuato anche a distanza⁷ e mantenuto durante tutto l'inverno, risultò efficace, evidenziando le capacità delle unità a vela nei compiti a loro più congeniali. Gli ottomani rimanevano tuttavia un avversario da non sottovalutare, capace di infliggere colpi improvvisi e dolorosi. Giunto personalmente davanti a Malvasia⁸, Corner inviò a Milo l'Almirante Alessandro Valier⁹ (che aveva preso il posto di Zaguri) per incamerare dall'isola un tributo di 10 mila reali. Nella notte tra il 25 e il 26 marzo 1690, mentre Valier navigava con la *San Iseppo* e la *San Marco Grande*, le sue vedette notarono una luce, scambiata per quella di qualche unità da pesca. Si trattava invece del fanale dell'ammiraglia del nuovo Pascià di Algeri, salpato da Istanbul insieme a due navi della Reggenza e dieci sultane con l'incarico di rifornire Malvasia prima di andare a prendere possesso della nuova carica. Favoriti forse da una migliore visibilità, i turchi riconobbero le navi veneziane e, dopo aver spento le luci, si misero sulle loro tracce, guidati dal fanale della *San Iseppo* che l'ignaro Valier aveva invece lasciato acceso. All'alba i veneziani scoprirono di avere a poppa tre unità nemiche già a tiro di cannone e altre sette a prua, tutte sottovento, cosa che rendeva impossibile la fuga. L'Almirante rovesciò immediatamente il bordo verso la Morea, sperando che le vedette poste sulle alture della costa dessero l'allarme; la speranza si rafforzò quando furono avvistate due nuove navi, ma ben presto queste si rivelarono le due restanti unità del Pascià. Verso le 8, presso l'isola Brusada (oggi Karavi), una trentina di miglia al largo di Malvasia, l'ammiraglia turca cominciò a bersagliare la *San Marco Grande*, mentre le due navi algerine aprivano il fuoco sulla *San Iseppo*. Per quattro ore le dodici unità si alternarono contro le due navi pubbliche, scaricando prima un fianco contro la *San Marco* e poi l'altro contro la *San Iseppo*. Intorno a mezzogiorno la *San Marco* prese fuoco nel deposito delle munizioni e, dopo aver bruciato furiosamente per un quarto d'ora, scomparve tra le onde¹⁰. Le navi turche si concentrarono allora sulla *San Iseppo*,

⁶ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. Capitano Straordinario delle Navi Daniele Dolfin n. 2, 27.5.1690.

⁷ Agli inizi del 1690 *San Marco Grande*, *Sacra Lega* e *Drago Volante* andarono a intercettare nelle acque di Canea un mercantile francese diretto a Malvasia con rifornimenti imbarcati a Chio. ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 64, 16.1.1690 e all.

⁸ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 65, 18.3.1690.

⁹ Come ricordato nel capitolo precedente, Alessandro Valier (n. 1664) era figlio di Pietro.

¹⁰ L'esplosione della *San Marco Grande* venne attribuita anni dopo alla scarsa espe-

assalendola a gruppi di tre-quattro alla volta. Spada alla mano, Valier continuò a rincuorare i suoi e obbligò qualche sultana a ritirarsi. Messo però alle strette, gettò in mare tutti i documenti e, insieme al capitano Agostino Petrina, lanciò ripetute sfide al nemico, sperando di attirare al suo fianco qualche sultana e farla saltare in aria con la propria nave: i turchi però non abboccarono, promettendo anzi ai veneziani un buon trattamento se si fossero arresi. A bordo della *San Iseppo* erano rimasti vivi solo una cinquantina di uomini; l'acqua che penetrava dalle numerose falle aveva raggiunto il ponte di corridoio; la velatura era a brandelli e il timone non rispondeva più. Valier ordinò di affondare la nave rendendo inutilizzabili le pompe con i sassi della zavorra¹¹, poi scese nel corridoio per controllare i cannoni, surriscaldati dai continui tiri. Intorno alle 17, mentre risaliva sul cassero dopo aver ordinato mastelli d'aceto per raffreddarli¹², fu colpito in pieno petto da una palla di cannone che lo uccise sul colpo e le cui schegge ferirono il capitano Petrina. Dopo aver gettato in mare il corpo dell'Almirante per non farlo cadere in mano al nemico, i resti dell'equipaggio, privo di guida, esposero bandiera bianca. I turchi montarono sulla nave e presero prigioniero Petrina¹³, decapitando invece sul posto il primo capo dei Bombardieri, il cui tiro ben diretto aveva notevolmente danneggiato le loro unità. Lasciarono quindi un equipaggio di preda di una decina di uomini, ma verso le 22 la *San Iseppo* cominciò ad affondare e dovette essere abbandonata; diciotto veneziani, rimasti nascosti a bordo, riuscirono a salvarsi e a riparare a Milo con una piccola imbarcazione.

L'affondamento delle due unità confermava l'insidiosità dei turchi, pronti ad approfittare della minima occasione favorevole. L'uscita anticipata della loro squadra aveva sorpreso i veneziani, che non erano stati avvisati né dalle spie a Istanbul, né da quelle in Egeo. Inoltre la loro reazione era stata molto lenta. Avvisato dalle vedette, Pisani volle spedire sulle alture sopra Malvasia due ma-

rienza e perizia dei suoi marinai. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. Capitano Generale da Mar Alessandro Molin n. 18, 11.8.1695.

¹¹ All'epoca le pompe (in genere due per nave) erano costituite da dei tubi cilindrici che dal ponte di corridoio scendevano verticalmente fino alla sentina. Cfr. LAVERY, *The Arming and Fitting*, p. 69.

¹² Per raffreddare i pezzi, una parte di aceto veniva mescolata con cinque-sei parti di acqua di mare. BOUDRIOT, *Le vaisseau de 74*, 4, p. 118.

¹³ Vennero catturati anche due figli di Petrina, che aveva già perduto due fratelli durante la guerra di Candia. Condotti nel Bagno di Istanbul, i tre morirono alcuni mesi dopo; un terzo figlio si salvò solo perché era sbarcato dalla nave poco prima del combattimento. Anche il capitano della *San Marco Grande*, Pietro Formenti, finì al Bagno con due fratelli. PIZZETTI, *Con la bandiera*, I, p. 275; ASVe, *Senato Mar*, filza 689, 31.1.1691, all. supplica 4.1.1691.

rinai per verificare l'allarme; solo quando, verso mezzogiorno, questi ultimi gli confermarono che era in corso una battaglia, decise di avvisare il Capitano Generale. Corner gli ordinò di salpare subito con sette navi e un brulotto, ma il Capitano Ordinario non riuscì a levare le ancore prima delle 18, quando ormai la formazione nemica era stata persa di vista. La mattina successiva la riavvistò nelle acque di Milo, ma non riuscì a raggiungerla e al tramonto la vide scomparire definitivamente. Spalmate regolarmente all'inizio di ogni stagione¹⁴, le navi ottomane risultavano sempre più veloci di quelle veneziane; i turchi d'altro canto potevano scegliere il momento per agire, mentre le navi della Repubblica, vincolate ad operazioni prolungate quali quelle di blocco, spesso non riuscivano ad effettuare neppure la manutenzione più elementare. La lentezza della reazione costò comunque la carica a Pisani, il cui comportamento nella battaglia di Nicaria del 1686 aveva già contrariato sia Morosini che Venier. Corner lo fece arrestare e lo spedì a Venezia perchè vi fosse processato¹⁵. La tragedia colpì direttamente Pietro Valier, che con la scomparsa del primogenito pagava un pesante dazio personale per la propria politica interventista, mentre il fatto che ciò avvenisse su una nave pubblica sembrava simboleggiare il fallimento della strategia navale che avrebbe dovuto sostenerla¹⁶.

Dopo lo scontro, il blocco venne riorganizzato. Mentre una squadra di navi (che erano ora salite a sedici) rimaneva ancorata a ridosso di Malvasia, un'altra si teneva continuamente in moto al largo per evitare nuove sorprese. Talvolta, alcune unità si spingevano fino alle acque delle Sapienze per coprire quel punto critico dalle incursioni corsare, un controllo che coinvolgeva non solo i Barbareschi ma anche i corsari cristiani e che provocava malumori e tensioni tra supposti correligionari. In un'occasione, l'equipaggio di un corsaro francese, indispettito per essere stato costretto a restituire una tartana appena catturata, gridò tre volte «Vive le Roi!» mentre la nave sfilava davanti all'ammiraglia *San Vittorio*: i marinai della Serenissima replicarono con altrettanti «Viva San Marco!», prima che un imbarazzato Pisani (ancora in carica) in-

¹⁴ La spalmatura consisteva nel disporre una patina capace di proteggere la carena della nave dalle incrostazioni di alghe e organismi marini, che rallentavano la velocità dell'unità. A Venezia questa patina era composta di acqueragia, sego e zolfo. *Navi del Settecento*, scheda 17, a cura di A. SECCO.

¹⁵ Sullo scontro, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1223, disp. G. Corner n. 32, 6.4.1690 e all. costituito 1.4.1690; n. 37, 23.5.1690, all. costituito 22.5.1690; n. 39, 2.7.1690, all. n. 7, lett. da Istanbul 15.3.1690; n. 40, 15.7.1690; n. 41, 25.7.1690; filza 1334, disp. M. Pisani n. 66, 30.3.1690; NANI, *Memorie*, lett. di Bartolomeo Erizzo al fratello Nicolò, s.d., cc. 54r-v; FOSCARINI, *Istoria*, p. 342; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 360-361.

¹⁶ Il sacrificio del figlio spinse il Senato a dare a Pietro Valier il cavalierato.

tervenisse per trattenerli¹⁷. Se il patriziato veneziano continuava a percepire l'Armata grossa come un corpo non autenticamente nazionale, gli equipaggi delle navi pubbliche sembravano maturare una diversa sensibilità. A maggio arrivò il nuovo Capitano Straordinario, Daniele 4° Dolfin, che già in passato aveva diretto le navi della Serenissima, seguito a luglio dal sostituto di Pisani, il Capitano Ordinario Bartolomeo Contarini,¹⁸ destinato a divenire uno dei protagonisti della fase finale della guerra. Completamente isolata, Malvasia si arrese finalmente il 12 agosto, dopo diciassette mesi di blocco e dopo che, con molta fatica, Muttoni aveva piazzato una nuova batteria contro il borgo, bersagliato dal mare da due palandre¹⁹. Anche in questo caso guarnigione e popolazione turca ebbero il permesso di lasciare la piazza e furono trasportati a Canea da alcuni bastimenti francesi, scortati dalle navi di Dolfin²⁰.

In previsione dell'offensiva di Corner contro l'Albania ottomana, Dolfin ricevette l'incarico d'incrociare in Egeo con dodici navi e due brulotti per coprire l'operazione. Il nuovo Kapudan Pascià Miseroglu Ibrahim, che già nel 1686 aveva organizzato la trappola sfociata nella battaglia di Mitilene, pensò di ripetere l'imboscata e appoggiare così l'attacco portato contro l'Istmo di Corinto dal Serasker della Morea, che aveva lo scopo di costringere i veneziani a interrompere l'offensiva in Albania²¹. Il Kapudan poteva contare su una larga superiorità numerica, dovuta alla presenza di ventitre unità barbaresche, convinte con notevoli elargizioni di denaro a venire in Levante ad appoggiare le nove sultane, ventisei galee e numerose galeotte messe in mare dalla Porta. Nonostante l'inferiorità numerica, Dolfin voleva evitare un combattimento nelle acque ristrette dell'Arcipelago, dove le galee avrebbero potuto appoggiare con più efficacia le navi turche e decise quindi di anticipare il Kapudan, dirigendosi verso Mitilene; nel contempo mandò a Nio il corsaro veneziano Raffaele Bianchi per raccogliere altre unità del genere e accrescere la forza della propria squadra. I corsari però, con vari pretesti, non si presentarono, fatta eccezione per alcune galeotte. Forse la partenza di Morosini aveva diminuito il prestigio e l'influenza veneziana, ma era anche avvenuto un mutamento a livello politico. Luigi XIV, impegnato nella guerra della Lega di Augusta, aveva vietato a

¹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 67, 30.4.1690.

¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfin n. 3, 3.7.1690.

¹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1123, disp. G. Corner n. 42, 12.8.1690.

²⁰ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfin n. 4, 17.8.1690.

²¹ ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 67, n. 17, rel. Provveditore Generale in Dalmazia Daniele 4° Dolfin, 20.3.1697, c. 4r. [Dolfin relaziona anche sulla carica di Capitano Straordinario delle Navi]; cfr. anche *Miscellanea Codici*, I, Storia Veneta 131, rel. Provveditore Generale in Dalmazia Daniele 4° Dolfin, 17.3.1697, c. 1v.

tutti i propri sudditi di esercitare in Egeo una generica guerra di corsa sotto qualsiasi bandiera, obbligandoli invece a inalberare la sola bandiera francese e a concentrarsi contro il traffico inglese e olandese²². La defezione dei corsari non demoralizzò comunque Dolfìn che, sentito il parere degli ufficiali delle navi e delle truppe imbarcate, decise di proseguire²³. Dopo una finta verso Negroponte, puntò decisamente su Mitilene. Il 7 settembre avvistò la flotta turca mentre incrociava tra quest'ultima isola e Fochies, sulla terraferma anatolica, ma il vento sfavorevole gli impedì un attacco immediato. Quella sera convocò sulla *Redentor del Mondo* tutti i capitani per regolare il piano di battaglia e per spronarli alla vittoria «con la religione, l'obbligo, l'onore e il bottino». Se una consultazione preventiva era il mezzo migliore per preparare il combattimento, la scelta della posizione di testa ripeteva l'errore commesso da Venier quattro anni prima a Nicaria: Dolfìn si sentiva però obbligato dalla debolezza della sua squadra a guidarla di persona²⁴.

La mattina dell'8 settembre il Capitano Straordinario, dopo aver stabilito «nel più rigoroso ordine» la linea e aver rinforzati gli equipaggi con 300 uomini tratti dalle galeotte corsare che lo avevano seguito, si lanciò all'attacco col vantaggio di un vento da SSE, puntando contro la Capitana di Istanbul, attorniata dalle tre capitane barbaresche²⁵. Intorno alle 10.30 le due formazioni furono a tiro di cannone e il fuoco iniziò simultaneamente da entrambe le parti. Un'improvvisa bonaccia bloccò però quasi subito la squadra veneziana, lasciando isolata in avanti la *Redentor* (68). Per quattro ore l'ammiraglia subì il tiro incessante di tutte e nove le sultane e delle tre capitane barbaresche, mentre le sole *Sacra Lega* (50) e *San Domenico* (50)²⁶, che la seguivano, furono in grado di portarle qualche aiuto, forse grazie al rimorchio delle proprie barche. Il tiro della *Redentor* si mantenne comunque rapido e ben regolato, grazie all'apposito addestramento che era stato dato a marinai e soldati²⁷. I turchi furono respinti e la capitana di Tripoli, non più

²² Dei ventuno corsari francesi nell'area, solo tre non obbedirono al sovrano, innalzando le insegne veneziane o portoghesi. ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 4, 17.8.1690; Slot, *Arcipelagus Turbatus*, 1, p. 237 e n.

²³ Secondo Francesco Muazzo, la vanità di Dolfìn lo spinse a cercare onori e gloria in una battaglia senza soppesarne i rischi. MUAZZO, *Storia della guerra*, cc. 181r-v.

²⁴ L'ordinanza di Dolfìn, emanata all'inizio della campagna, in BMC, ms. Morosini-Grimani 557 (ex 575), c. 36, *Ordinanza di Daniele Dolfìn, Capitano Straordinario delle Navi, 1690*.

²⁵ Si trattava delle capitane di Algeri, Tripoli e Tunisi.

²⁶ Ad esclusione della *Redentor del Mondo*, il numero dei cannoni delle navi veneziane è solo indicativo.

²⁷ Nel 1689 era stato espressamente ordinato che gli equipaggi si addestrassero in in-

in grado di reggersi, dovette essere rimorchiata fuori linea dalle galee. Queste ultime vennero a loro volta all'attacco, ma Dolfin prima le tenne a bada con le colubrine di prua poi, quando un «soffio» di vento permise alla *Redentor* di presentare il fianco, le ricacciò indietro. Non ne uscì però indenne. Una cannonata ferì gravemente alla gamba destra il capitano Giovanni Bugiè, sul cassero al suo fianco e nello stesso istante la mano sinistra del Capitano Straordinario fu maciullata da un altro colpo: le ossa vennero spezzate, i tendini lacerati e fu necessario aprire più di una vena per diminuire la pressione sanguigna²⁸. Poiché si era sparsa la voce della sua morte, Dolfin si fece riportare sul cassero «con le vene aperte spargendo sangue da tutte le parti». Per sua fortuna era ricominciato a soffiare un leggero vento da NEN, che, nonostante offrisse il sopravvento ai turchi, permise alla retroguardia veneziana di entrare in battaglia. Dopo un paio d'ore, verso le 17, le due flotte si separarono per riordinarsi. Rimaneva un periodo di luce e sembrava che i turchi, sempre sopravvento, fossero pronti a riprendere il conflitto ma essi, invece di poggiare sulle navi veneziane, orzarono verso Mitilene. Durante la notte Dolfin si diresse verso il mare aperto in modo da negare alle navi nemiche l'appoggio delle galee, a loro agio nelle tranquille acque costiere. Il giorno dopo le due squadre si rimisero in linea, pronte ad affrontarsi nuovamente, ma i turchi, ancora sopravvento, non si mossero e verso sera virarono verso Mitilene. Anche il 10 settembre gli ottomani non si allontanarono dalle coste dell'isola, mentre l'11 non vennero più avvistati; si seppe poi che si erano ritirati a Fochies.

Nello scontro i veneziani ebbero solo una decina di morti e altrettanti feriti, la maggior parte sulla *Redentor*: l'ammiraglia aveva però ricevuto circa cento cannonate tra scafo e velatura e anche altre unità avevano patito danni alle attrezzature. La conseguenza più grave fu comunque la perdita del capitano della *Redentor*, Giovanni Bugiè, uno dei più esperti dell'Armata grossa, morto di cancrena quattro giorni dopo la battaglia. Sulla nave si distinse tra gli altri l'*Ammiraglio* di Dolfin, l'inglese Tomas Seppard²⁹, mentre tra i patrizi della squadra si fece notare, alla guida della *Sacra Lega*, Fabio Bonvicini, un nome destinato a legarsi strettamente alla storia delle navi pubbliche.³⁰ I

verno al tiro navale, mentre una delle prime preoccupazioni di Dolfin quando aveva assunto il comando era stata quella di condurre un continuo esercizio al cannone. ASVe, *Senato Mar*, filza 678, 15.1.1689; *Collegio Relazioni*, b. 67, n. 17, rel. D. Dolfin, c. 2v.

²⁸ In seguito alla ferita, Dolfin perse tutte le dita salvo il pollice.

²⁹ Seppard aveva servito in quel ruolo anche con Venier.

³⁰ Bonvicini, che apparteneva ad una famiglia originaria di Rovato (Brescia) aggregatasi al patriziato durante la guerra di Candia, era partito volontario all'inizio della guerra; su

turchi persero forse una-due galee, mentre una sultana venne sicuramente disalberata e le altre subirono danni notevoli alle attrezzature³¹. Anche gli equipaggi pare soffrissero non poco, con la morte di forse 600 uomini³². Considerata la disparità delle forze in campo, la seconda battaglia di Mitilene poteva essere considerata un successo tattico per i veneziani. Rimaneva tuttavia il fatto che, quando gli ottomani riuscivano a unire alle loro forze quelle barbaresche, ottenevano una larga superiorità numerica, resa ancora più ampia dall'incapacità veneziana di concentrare tutte le unità in servizio per la grande battaglia tanto cercata. In queste condizioni, ottenere una vittoria decisiva diveniva impossibile. Anche il tentativo d'imitare i turchi chiedendo aiuto ai corsari cristiani si era rivelato illusorio, dato il logico disinteresse dei corsari per la guerra di squadra e la sempre più evidente incapacità delle loro unità a sostenere uno scontro con vere navi da guerra³³. Neppure i brulotti, sui quali i veneziani facevano molto affidamento, avevano dato buoni risultati, mostrandosi non solo di scarsa utilità in combattimento, ma anche di ostacolo alla navigazione della squadra³⁴.

La Porta aveva comunque ancor meno motivi di soddisfazione. Rispetto ai grandi sforzi fatti e alle notevoli spese sostenute per armare una flotta efficiente e per avere l'aiuto dei Barbareschi, i risultati apparivano molto deludenti. Miseroglu non aveva saputo ripetere la bella prova offerta quattro anni prima in quelle stesse acque e, nonostante una superiorità numerica di quasi tre a uno, non era riuscito a distruggere la squadra di Dolfìn, lasciandola anzi padrona del campo. Il Serasker, privo dell'appoggio navale promesso, sospese l'attacco contro l'Istmo di Corinto, mentre le recriminazioni scoppiate dopo la battaglia

di lui, e sulla serie di quadri di battaglie navali (tra cui quella di Mitilene) che dovrebbero raffigurarne le gesta, cfr. A. SECCO, *Un ciclo di battaglie navali del XVII secolo al Museo Correr*, «Atti dell'IVSLA», 156 (1997-1998), pp. 415-429.

³¹ Il giorno dopo la battaglia i veneziani osservarono solo ventinove delle precedenti trentadue navi e ventuno delle precedenti ventisei galee.

³² Si parlò di 100 morti e 60 feriti sulla sola capitana di Algeri, una delle responsabili dell'affondamento di *San Marco Grande* e *San Iseppo* in marzo. Sullo scontro, cfr. ASVe, PTM, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 5, 14.9.1690; n. 6, 28.9.1690; n.8, 20.11.1690 e all. ti; n. 9, 4.1.1691, all. costituito 11.12.1690; *Miscellanea Codici*, I, Storia Veneta 131, rel. D. Dolfìn, cc. 1v-2r; FOSCARINI, *Istoria*, pp. 346-347; SECCO, *Un ciclo di battaglie*, pp. 418-419.

³³ Era soprattutto il calibro dei cannoni delle navi corsare a risultare inadeguato. ASVe, PTM, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 9, 4.1.1691.

³⁴ ASVe, PTM, filza 1125, disp. Capitano Generale da Mar Domenico Mocenigo n. 8, 14.1.1691. Vecchi mercantili riadattati, i brulotti non avevano le qualità nautiche per poter operare insieme alle sempre più evolute navi da guerra.

innescarono incidenti tra gli equipaggi delle sultane e quelli delle unità nordafricane³⁵. Il sultano Solimano II si risentì in modo particolare, accusando i Barbareschi di essere dei vili, capaci solo di fomentare disordini e confusione. E' possibile che anche nel caso dei corsari nordafricani, si nascondesse dietro queste tensioni la riluttanza ad accettare le rigide regole del combattimento in linea di fila. Ad ogni modo il sultano – il cui regno si stava distinguendo per un rinnovato dinamismo in tutti i campi³⁶ – decise di non fare più affidamento sulle Reggenze e di puntare invece su di una flotta di navi da guerra costruite e armate dallo stato³⁷. Seppur non sviluppatasi subito³⁸, la scelta di costituire una forte squadra velica statale rappresentò una svolta nella politica navale ottomana, foriera di notevoli sviluppi per il futuro.

Il ripiegamento dei turchi a Fochies spinse Dolfìn a tornare nelle acque tra Andro e Negroponte. Nei mesi successivi, sia lui che Contarini furono impegnati esclusivamente nella raccolta dei carazi: Dolfìn si spinse fino a Taso, mai più toccata dopo il 1684, dando una qualche sostanza al successo nella battaglia di Mitilene³⁹. Mentre l'Armata grossa operava in Egeo, il Capitano Generale Corner si concentrava sull'Albania. Le operazioni iniziarono sotto i migliori auspici: il 15 settembre cadde Valona, seguita quattro giorni dopo dal vicino forte di Canina⁴⁰. Corner si diresse quindi contro Durazzo, ma lo scirocco impedì uno sbarco immediato e i turchi poterono rinforzare le difese, costringendo i veneziani ad abbandonare l'impresa. Tornato a Valona, il Capitano Generale morì improvvisamente il 1° ottobre⁴¹. La sua scomparsa fu un duro colpo non solo per le forze della Serenissima, ma anche per le ambizioni del gruppo di Valier, che vedeva interrompersi nuovamente la strategia balcanica da esso sostenuta⁴². Nonostante avesse già fallito in Dalmazia nel 1684, nuovo Capitano Generale divenne, grazie all'influente parentela e alle divisioni

³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 6, 28.9.1690.

³⁶ R. MURPHEY, *Süleyman II*, in *EI*, IX, Leiden 1997, p. 842.

³⁷ ASVe, *PTM*, filza 1123, disp. D. Mocenigo n. 17, 6.3.1691, all. lett. confidente 20.1.1691.

³⁸ Nell'inverno del 1691 vennero messe in cantiere sei nuove sultane, tre a Istanbul e tre nel Mar Nero, ma la morte di Solimano il 22 giugno 1691, seguita il 19 agosto da quella del Gran Visir Fazil Mustafa Köprülü, caduto sul campo di battaglia di Slankamen, interruppe per il momento il nuovo sviluppo della flotta ottomana. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 9, 4.1.1691 e all.ti.

³⁹ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 8, 20.11.1690.

⁴⁰ ASVe, *PTM*, filza 1123, disp. G. Corner, n. 45, 19.9.1690 e all.ti.

⁴¹ La morte fu dovuta alle conseguenze di una caduta, pare dopo una generosa bevuta. MUAZZO, *Storia della guerra*, cc. 167-168.

⁴² FOSCARINI, *Istoria*, pp. 343-345.

nel Senato, Domenico Mocenigo⁴³. Questi si mostrò incerto e avanzò la richiesta di un esplicito decreto del Senato che indicasse dove condurre le operazioni. L'assemblea, pungolata da Pietro Valier, gli ingiunse di concentrarsi sulla difesa dell'Albania⁴⁴, ma la prima mossa del nuovo Capitano Generale fu la demolizione di Canina e la richiesta di fare altrettanto con Valona. Il gruppo di Valier si oppose fermamente, ma Michele Foscarini, che nel 1684 si era schierato inutilmente contro la guerra, convinse il Senato ad approvare la demolizione di Valona e l'abbandono del litorale albanese. Sotto la copertura della squadra di dodici navi di Dolfìn, la demolizione fu completata entro la metà di marzo del 1691⁴⁵. Dopo quella di Negroponte, si chiudeva ingloriosamente un'altra operazione di ampia portata, che avrebbe potuto garantire alla Serenissima l'assoluto controllo dell'Adriatico e assicurare le sue linee di comunicazione con il Levante. Nel settore balcanico neppure gli austriaci ebbero fortuna, essendo costretti a sgombrare la Serbia dopo aver perso Nis il 9 settembre e Belgrado l'8 ottobre. Sotto la guida del nuovo Gran Visir Fazil Mustafa Köprülü, ultimo erede della grande famiglia di origine albanese, l'Impero Ottomano era riuscito a riprendersi dai disastri degli anni precedenti e a passare anzi alla controffensiva⁴⁶. Per la Lega Santa il periodo dei facili trionfi sembrava essere tramontato definitivamente, mentre i turchi apparivano adesso determinati a tener testa ai loro avversari sia sul fronte terrestre che su quello marittimo.

7.2 Il ritorno alle offensive congiunte Armata grossa/sottile e l'attacco a Creta

Liquidata la parentesi albanese, il Capitano Generale Mocenigo tornò a rivolgersi alle operazioni navali. In questo campo, la scelta di Solimano II di rinunciare all'appoggio dei Barbareschi e puntare sul rafforzamento della squadra di navi da guerra a vela apriva scenari pericolosi per la Repubblica. Mentre Miseroglu rimaneva Kapudan Pascià, un abile corsaro algerino costretto a fuggire da quella Reggenza, Hadjdji Husayn Pascià, conosciuto col soprannome italiano di *Mezzomorto*, fu nominato Fetà Kapudan e posto alla guida delle

⁴³ GARZONI, *Istoria*, I, p. 394.

⁴⁴ L'Albania non è espressamente indicata nel decreto, ma si può arguire dal contesto. ASVe, *Senato Rettori*, filza 116, 10.11.1690 e all. scr. D. Mocenigo 8.11.1690.

⁴⁵ ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 19, 14.3.1691; MUZZO, *Storia della guerra*, c. 180v; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 397-404.

⁴⁶ M. TAYYIBBİN GÖKBILGİN - R.C. REPP, *Köprülü, Fadil Mustafa Pasha*, in *EI*, V, Leiden 1986, p. 262.

sultane⁴⁷. Nel decennio successivo, Mezzomorto sarebbe stato il protagonista del riarmo navale della Porta, giungendo ad effettuare le più radicali riforme introdotte nella marina ottomana dal XVI secolo in poi. Per il momento i turchi, ancora troppo deboli per fronteggiare i veneziani senza l'ausilio dei Barbareschi, decisero di rimanere sulla difensiva in Egeo, prendendo invece l'iniziativa nei Balcani contro gli austriaci⁴⁸, ma la volontà di intraprendere un riarmo navale incentrato sulle navi non poteva non suscitare forti inquietudini in campo veneziano. Mocenigo si mostrò questa volta deciso e pose subito l'accento sulla fondamentale importanza di stroncare sul nascere il «pernicioso disegno» di far crescere una forte Armata grossa ottomana: se il processo non veniva arrestato in tempo, le grandi risorse nel campo delle forniture navali di cui disponeva la Porta rischiavano di rendere in futuro i turchi molto più forti dei veneziani anche in questo settore. Il Capitano Generale sapeva bene che il nemico avrebbe eluso lo scontro finché non si fosse sentito sufficientemente forte, ma osservava che, una volta uscite dai Dardanelli, le navi ottomane non avrebbero trovato molti porti anatolici abbastanza grandi per accoglierle; messe alle strette, non avrebbero potuto fuggire così facilmente come in passato avevano fatto le galee, soprattutto se sorprese in bonaccia o con poco vento. Quest'ultima era però una condizione che avrebbe immobilizzato anche le navi pubbliche e forse è questo il motivo che spinse il Capitano Generale a organizzare, per la prima volta dall'inizio della guerra, un'offensiva congiunta dell'Armata grossa e di quella sottile. Per quanto Mocenigo calcolasse necessarie per l'operazione tutte e ventiquattro le navi teoricamente previste per il Levante, quelle disponibili all'inizio della campagna erano quindici. L'assenza dei Barbareschi⁴⁹ concedeva comunque ai veneziani una certa superiorità, alla quale si aggiungeva la presenza dell'Armata sottile, che a sua volta poteva avvantaggiarsi

⁴⁷ Mezzomorto, originario di Castelnuovo (Bocche di Cattaro), era stato Dey di Algeri dal 1683 al 1689, resistendo ai bombardamenti francesi della città. Costretto a fuggire da una rivolta, nel 1690, era divenuto comandante della flotta ottomana del Danubio. Il soprannome derivava dal fatto che aveva rischiato di morire in seguito a una caduta. C. ORHONLU, *Husayn Pascià*, in *EI*, III, Leiden-London 1971, pp. 629-630; GARZONI, *Istoria*, I, p. 620.

⁴⁸ Il nucleo di dieci sultane venne comunque mantenuto con il varo di due navi di media grandezza, dopo che le tempeste ne avevano affondate altrettante. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 25, 6.5.1691, all. lett. confidente 12.3.1691; KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, p. 736.

⁴⁹ Nel corso della campagna arrivarono solo tre unità tripoline, portando a tredici il totale delle navi turche.

della diminuzione delle galee turche, ridotte di numero per favorire l'incremento delle sultane⁵⁰.

Un'azione congiunta tra le due componenti della flotta avrebbe però richiesto di iniziare le operazioni prima che il Meltemi rendesse problematica la navigazione, soprattutto quella delle unità a remi, ma l'Armata veneziana non riuscì a salpare prima della metà di giugno, quando i fastidiosi venti da nord avevano già cominciato a soffiare⁵¹. Mentre era impegnata in una difficile navigazione, giunse la notizia dell'affondamento della nuova nave pubblica da trasporto (un tipo di unità che tratteremo più avanti) *Montone d'Oro*, sorpresa il 12 giugno nelle acque di Saseno da otto unità barbaresche⁵². Sebbene l'agguato fosse stato favorito dalla momentanea assenza delle due navi di pattuglia nel Canale d'Otranto (*Drago Volante* e *Vittoria*), rimaneva il fatto che la *Montone d'Oro* si era dimostrata troppo lenta per sfuggire ai corsari e troppo poco armata (a bordo c'erano 216 soldati, ma solo 20 cannoni) per resistere, evidenziano come neppure questo tipo di unità ibrida potesse svolgere con sicurezza il compito di trasporto al di fuori di convogli adeguatamente scortati. In Egeo, Mocenigo si impegnò nella ricerca della flotta turca, segnalata nelle acque di Mitilene, ma senza successo. Si diresse allora a Tenedo, dove la Consulta escluse un improbabile forzamento dei Dardanelli per il timore delle batterie costiere e dalla forte corrente, scartando anche un attacco a Tenedo per demolirne la fortezza, dato che la guarnigione era stata recentemente rinforzata. Senza obiettivi alternativi all'elusiva flotta nemica e con un numero insufficiente di soldati per tentare qualche sbarco importante, il Capitano Generale retrocesse a Tine, dove il Meltemi immobilizzò per tutto agosto l'Armata sottile, ribadendo la difficoltà di far operare congiuntamente unità a vela e a remi, mentre il Capitano Straordinario Dolfìn eseguiva una nuova, sterile incursione ai Dardanelli con nove navi⁵³. Si riprodusse così la medesima

⁵⁰ I turchi avevano venti galee. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 29, 26.6.1691, all. lett. confidente 18.5.1691.

⁵¹ La flotta imbarcava un totale di 7 mila soldati. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 28, 19.6.1691 e all. Consulta 16.6.1691; filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 14, 17.6.1691.

⁵² Disalberata, la *Montone* fu costretta a gettarsi sulla costa albanese. L'equipaggio resistette tutta la notte, ma la mattina dovette darla alle fiamme e rifugiarsi a terra, dove ricevette asilo dalla popolazione locale, pur sotto sovranità ottomana. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 29, 26.6.1691, all. lett. B. Moro al Capitano Generale 14.6.1691.

⁵³ ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 31, 25.7.1691 e all.ti; n. 32, 12.8.1691; n. 34, 2.9.1691; filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 15, 13.8.1691.

situazione di stallo dei primi due anni di guerra. Pur padroni del mare, i veneziani non trovavano il modo di concretizzare la loro supremazia e la mancanza di una continuità d'azione esacerbava il problema. Chiudere l'Egeo per due-tre mesi l'anno non era sufficiente per ottenere risultati di peso, così come non lo era stato il blocco discontinuo dei Dardanelli durante la guerra di Candia; una strategia navale che potesse risultare risolutiva aveva bisogno di anni di sforzi costanti e prolungati⁵⁴, non di brevi ed estemporanee crociere estive. La presenza delle galee accanto alle navi non modificava questa realtà e anzi, per quanto utile in determinate situazioni, poneva seri problemi di coordinamento. Per non sprecare completamente la campagna, Mocenigo spedì Dolfìn a raccogliere carazi, ma nonostante gli oltre 80.000 reali (quasi 90 mila ducati) incamerati (il miglior risultato conseguito fino ad allora)⁵⁵, le navi in Levante continuarono ad avanzare tra le dodici e le quattordici paghe⁵⁶. Al suo ritorno Dolfìn, eletto Provveditore Generale in Dalmazia, venne sostituito dal Capitano Ordinario Bartolomeo Contarini⁵⁷.

Oltre agli scarsi risultati militari, i veneziani dovettero registrare in pochi mesi tre casi di ribellione da parte di alcune truppe. Il più grave fu quello del presidio di Grabusa, una delle fortezze cretesi ancora in mano alla Repubblica, che passò al nemico consegnando le chiavi della fortezza⁵⁸, ma lo stesso Capitano delle Navi Contarini subì un grave attentato. Spostatosi con la *San Andrea* nel Canale d'Otranto per pattugliare la zona, la sera del 6 settembre venne assalito dai soldati di alcune compagnie francesi che formavano il presidio della nave, i quali volevano approfittare della vicinanza di Valona per consegnare la nave ai turchi. Contarini riuscì a guadagnare il giardinetto di poppa e ad arrampicarsi poi sul cassero, dove trovò il capitano Lorenzo Bollani e alcuni marinai inglesi, sempre pronti a battersi contro i francesi. Dopo aver resistito ai rivoltosi, che si erano impadroniti della coperta e del castello, il gruppo contrattaccò con successo a colpi di granate a mano: molti ribelli si gettarono in mare, per poi annegare: alla fine ne furono catturati vivi solo 12 su 77. Un'altra sollevazione organizzata sull'*Ercole Vittorioso*, che navigava di conserva con la *San Andrea*, da soldati del medesimo reggimento (in questo caso con l'avallo

⁵⁴ Cfr. PALMER, *Command at Sea*, pp. 64-65.

⁵⁵ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfìn n. 18, 21.12.1691.

⁵⁶ A fine anno l'Armata grossa aveva un credito di 33 mila zecchini, circa 90 mila ducati. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 49, 18.1.1692.

⁵⁷ ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. D. Mocenigo n. 51, 30.1.1692.

⁵⁸ ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 45, 13.12.1691. Pare che il colpevole fosse un capitano napoletano, tale Luca della Rocca. GARZONI, *Istoria*, I, p. 432.

degli ufficiali), fu sventata dal capitano Francesco Crutta⁵⁹. Questi episodi⁶⁰, pur nella loro diversa origine, sembrano manifestare una diffusa stanchezza per la guerra, seguita al glorioso periodo di Francesco Morosini e causata anche dalla mancanza di chiari obiettivi militari. Le forze veneziane vivevano alla giornata, tra cronici ritardi di paghe e nemici che evitavano lo scontro in campo aperto ma che, come aveva mostrato la lunga resistenza di Malvasia, sapevano ora difendersi con tenacia. Anche il patriziato veneziano sembrava coinvolto in questa crisi e Mocenigo lamentò la disaffezione dei nobili della Serenissima al servizio. Il Capitano Generale se la prese soprattutto con quelli che, tramite le influenze familiari (alla cui forza peraltro doveva la propria elezione) riuscivano a ottenere dignità e avanzamenti senza mai muoversi da Venezia e senza affrontare i disagi della professione del mare. Chiese quindi che le carriere di coloro che rimanevano in patria fossero notevolmente ritardate, in modo da stimolare i giovani patrizi a venire in Levante⁶¹, ma l'evoluzione politica e sociale del patriziato spingeva ormai in tutt'altra direzione.

Molto cauti sul mare, i turchi avevano cercato di proseguire nel 1691 la controffensiva iniziata l'anno precedente nei Balcani, ma subirono una grave sconfitta da parte delle forze asburgiche a Slankamen, in Transilvania (19 agosto), perdendo sul campo lo stesso Gran Visir Fazil Mustafa Köprülü. La *débacle*, e il fatto che l'impegno contro la Francia nella guerra della Lega d'Augusta facesse preferire anche agli austriaci una pausa sul fronte danubiano, spinsero la Porta a concentrarsi nuovamente contro Venezia. La costituzione di una forte squadra di navi da guerra statale proseguì. Con quattro sultane in cantiere a Istanbul – la prima varata nel febbraio 1692 – e due in allestimento nel Mar Nero, presumibilmente a Sinope, gli ottomani speravano di poter allineare per il 1692 sedici navi da guerra anche senza l'aiuto dei Barbareschi⁶². I veneziani avrebbero potuto contare solo sulle diciannove navi pubbliche⁶³, dato che non vi era modo di trovare unità noleggiate e che sui corsari non si poteva più fare affidamento. Anche la situazione finanziaria stava peggiorando. All'inizio del 1692 l'Armata grossa avanzava almeno sedici paghe e nei mesi successivi perse

⁵⁹ I rivoltosi delle due navi si erano tenuti in contatto tramite biglietti. ASVe, *PTM*, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 39, 15.10.1691; filza 1336, disp. Capitano Ordinario delle Navi Bartolomeo Contarini 15.9.1691.

⁶⁰ La terza rivolta fu opera di alcune truppe imbarcate per il Levante su di un mercantile.

⁶¹ ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. D. Mocenigo n. 52, 9.2.1692.

⁶² Una delle sultane costruite nel Mar Nero naufragò però nel viaggio verso la capitale. ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. D. Mocenigo n. 52, 9.2.1692; n. 54, 1.3.1692.

⁶³ Vi era anche una nave pubblica da trasporto, il cui valore bellico era tuttavia limitato.

quattrocento marinai fuggiti dalla navi perché privi anche del denaro necessario per mangiare⁶⁴. Gli alleati austriaci tuttavia, temendo che la Serenissima cedesse alle lusinghe francesi e si staccasse dalla Lega⁶⁵, chiesero che le forze della Repubblica mantenessero l'iniziativa. Il Senato esortò Mocenigo all'azione⁶⁶ e il Capitano Generale, per evitare una nuova, inconcludente campagna a caccia della sfuggente flotta nemica, propose di impegnarsi in qualche conquista. Chio e Mitilene, così come diversi porti della costa anatolica⁶⁷, sarebbero state facili da prendere ma avrebbero poi richiesto presidi troppo numerosi; Rodi era ben difesa, Cipro troppo lontana. Rimaneva Creta, dove la capitale e piazzaforte principale Iraklion non avrebbe potuto resistere più di qualche mese una volta conquistate Canea e Retimo⁶⁸. Quando, alla fine di giugno, arrivarono da Venezia due successivi convogli con i rinforzi e con 200.000 ducati⁶⁹, la Consulta si trovò d'accordo per un attacco a Canea. La decisione venne presa in considerazione della debolezza dei turchi a Creta dopo anni di sostanziale isolamento⁷⁰, ma forse anche nella speranza di riconquistare l'isola prima che l'incremento della flotta ottomana potesse togliere a quella veneta il predominio navale. Il 17 luglio le forze della Repubblica sbarcarono presso la città. Mentre l'Armata sottile, forte di sei galeazze e trentaquattro galee (di cui dodici ausiliarie)⁷¹ appoggiava direttamente l'investimento della piazza, quella grossa, divisa in due squadre per un totale di diciotto navi da guerra, proteggeva al largo l'operazione⁷². L'assedio si dimostrò ben presto irto di difficoltà,

⁶⁴ ASVe, *PTM*, filza 1126, copia disp. D. Mocenigo n. 56, 18.3.1692; filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 66, 26.6.1692, c. 158v.

⁶⁵ Una missione diplomatica francese era stata inviata a Venezia per offrire una mediazione con l'Impero Ottomano.

⁶⁶ GARZONI, *Istoria*, I, pp. 451-452.

⁶⁷ L'elenco comprendeva Smirne, Fochies, Suazich (Sigacik), Cesme, Scala Nova (Kuşadası), Petron (Bodrum).

⁶⁸ ASVe, *PTM*, filza 1126, copia disp. D. Mocenigo n. 53, 11.2.1692.

⁶⁹ Causa una crisi nella disponibilità di argento, Venezia aveva inviato anche molta moneta di rame, che però né i soldati e né i mercanti locali volevano accettare. ASVe, *PTM*, filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 67, 1.7.1692, cc. 159r-v; PAPADOPOULI, *Le monete di Venezia*, 3, p. 495 e sgg.

⁷⁰ ASVe, *PTM*, filza 1124, copie disp.ci D. Mocenigo n. 69, 15.7.1692, c. 167v; n. 77, 25.9.1692, c. 194v.

⁷¹ Le galee ausiliarie erano otto maltesi e quattro pontificie. MUZZO, *Storia della guerra*, c. 203r.

⁷² L'Armata grossa aveva anche due piccoli mercantili armati, quella sottile dodici galeotte; c'erano anche due palandre e quattro navi magazzino. MUZZO, *Storia della guerra*, c. 203v.

causando la rapida diminuzione delle forze della Serenissima. I mortai fecero ancora la loro parte, danneggiando gravemente la città, ma i cannoni s'infransero contro le moderne fortificazioni costruite a suo tempo dai veneziani, decisamente superiori alle difese turche che Morosini aveva incontrato in Morea. Quest'ultimo teatro cominciò inoltre a destare forti inquietudini, soprattutto dopo che gli ottomani avevano ammassato truppe presso Tebe e minacciato l'Istmo di Corinto. Fu necessario distaccare il nuovo Capitano Ordinario Girolamo Priuli con otto navi, indebolendo così la copertura a Creta di fronte a una eventuale azione della flotta ottomana. Sebbene i turchi non avessero intenzione di rischiare ancora le loro nuove sultane, la minaccia apparve a Mocenigo particolarmente grave. Di fronte a questo pericolo, alle perdite in combattimento e per malattie, all'imperizia degli ingegneri utilizzati nell'assedio e alla «stravaganza» del comandante delle truppe, il conte Sigmund Trautmandorff, il Capitano Generale decise di abbandonare l'impresa. Nonostante il sostegno del solo Capitano Straordinario delle Galeazze Alvise Foscari⁷³, a fine agosto Mocenigo ordinò il reimbarco, effettuato il 3 settembre. Il Senato giudicò intempestiva la ritirata e destituì il Capitano Generale, declassandolo a rettore a Vicenza⁷⁴; rimaneva tuttavia il fatto che, dopo Negroponte, anche Creta si era dimostrata un obiettivo troppo ambizioso per le forze della Serenissima.

7.3 *Il secondo generalato di Francesco Morosini*

Il fallimento di Canea si associò a un ulteriore peggioramento della situazione finanziaria dell'Armata⁷⁵. Per trovare denaro, il Capitano Straordinario Contarini fu inviato in Arcipelago con otto unità⁷⁶. La missione, condotta nell'arco di ben sei mesi, ottenne alcuni risultati militari, facendo tra l'altro desistere i turchi da un attacco a Spinalonga. Le riscossioni furono però minori dell'anno precedente: 62.000 reali (meno di 70 mila ducati). Dopo aver pagato le truppe, per gli equipaggi delle navi rimase denaro sufficiente per sole cinque

⁷³ Alvise 3° Foscari di Girolamo (1635-1704). BARBARO, III-15, c. 514.

⁷⁴ Sull'assedio, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1124, copie disp.ci D. Mocenigo n. 70, 19.7.1692; nn. 74-77, 16.8, 28.8, 7.9, 25.9.1692; MUZZO, *Storia della guerra*, cc. 203r-237r; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 460, 468-470, 473.

⁷⁵ A fine settembre 1692 l'Armata grossa avanzava diciannove paghe, quella sottile tredici, per un totale era di 80.000 zecchini (circa 220 mila ducati). ASVe, *PTM*, filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 78, 27.9.1692, c. 197r.

⁷⁶ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. Capitano Straordinario delle Navi Bartolomeo Contarini n. 5, 29.9.1692.

delle venticinque paghe di cui erano creditori. Ancora in carica, il Capitano Generale Mocenigo dovette rivolgersi ai mercanti di Nauplia, ma l'unico ad aver accettato concesse un prestito di non più di 7.000 reali e anche questi dietro la garanzia del carazo di Andro, che per essere riscosso richiese l'invio nell'isola quattro navi pubbliche⁷⁷. Le entrate ricavabili localmente (ai carazi si sommavano il dazio sulle uve passe delle isole Ionie e gli introiti della Morea) non potevano supplire neppure lontanamente alle necessità delle forze in Levante. Prima di rimpatriare, Mocenigo calcolò che, su un fabbisogno mensile dell'Armata di circa 30.000 zecchini (80 mila ducati), solo un quinto fosse riscuotibile in Levante; il resto doveva arrivare da Venezia, che però aveva inviato nel 1692, su un fabbisogno di 800 mila ducati, solo 450 mila ducati, 250 mila dei quali arrivati inoltre a fine anno⁷⁸. Nonostante le speranze nutrite alla vigilia del conflitto e il pressante invito rivolto a Morosini nel 1688, la guerra di Morea non si mostrava diversa da quella di Candia, addossando sulle spalle di Venezia e della Terraferma la maggior parte del peso dello sforzo bellico.

Alla precaria condizione finanziaria corrispondeva un sempre più accentuato degrado qualitativo e morale dell'Armata, messo in risalto dal fallimento a Creta. Se la battuta d'arresto di Negroponte poteva essere attribuita alle malattie e allo scarso spirito combattivo delle truppe straniere, quella di Canea appariva una sconfitta prettamente veneziana. In questa situazione, molti videro nel ritorno al comando di Francesco Morosini un passo indispensabile per ridare vigore e fiducia alle forze della Repubblica e per rilanciare l'iniziativa militare. Quando la destituzione di Mocenigo rese necessaria l'elezione di un nuovo Capitano Generale, il Senato, che doveva proporre un candidato, scelse il Doge; venne sospesa la solita procedura di conferma da parte del Maggiore Consiglio e si decise che fosse lo stesso Senato a conferire l'incarico. Il suo organo più ristretto, il *Collegio*⁷⁹, controllato da Pietro Valier, benché fortemente contrario, dovette piegarsi alla volontà della maggioranza. Valier tentò

⁷⁷ ASVe, *PTM*, filza 1124, copie disp.ci D. Mocenigo n. 78, 27.9.1692; n. 79, 10.10.1692; n. 81, 16.10.1692; n. 97, 12.4.1693; filza 1336, disp. B. Contarini 27.1.1693; 14.4.1693.

⁷⁸ ASVe, *PTM*, filza 1124, copie disp.ci D. Mocenigo n. 85, 12.11.1692; n. 86, 1.12.1692; n. 88, 27.12.1692; n. 91, 24.1.1693.

⁷⁹ Il *Pien Collegio* (che fungeva in pratica da governo della Repubblica) si componeva di ventisei membri: il Doge, i suoi sei Consiglieri, i tre capi dei Quaranta al Criminale e i sedici Savi. Aveva il compito di discutere preventivamente e preparare le proposte di legge da sottoporre al Senato. Se non vi erano state opinioni contrastanti nel Collegio, il Senato generalmente approvava quanto gli veniva sottoposto. Cfr. *Relazione sulla organizzazione politica della Repubblica di Venezia al cadere del secolo Decimosettimo*, a cura di G. BACCO, Vicenza 1856, pp. 53-54.

di neutralizzare la nomina di Morosini facendosi eleggere Consigliere del Doge in Levante, ma la sua candidatura venne bocciata⁸⁰. Partito da Venezia il 2 giugno 1693, il Doge, arrivò a Nauplia il 30. Con sé aveva denaro equivalente a circa 550.000 ducati, quasi tre volte quanto veniva normalmente dato a un Capitano Generale al momento della partenza, che si aggiungevano ai 150.000 ducati inviati in Levante nei mesi precedenti⁸¹. Ne aveva sicuramente bisogno, perchè una volta arrivato scoprì che i 220 mila ducati che l'Armata avanzava (quasi 140 mila dei quali a carico delle sole navi pubbliche) erano il doppio di quanto calcolato a Venezia⁸². Anche la situazione del materiale non era brillante. Le navi erano diciassette (sulle ventuno in servizio), le galee in condizioni accettabili solo tre su diciotto ed era stato necessario disarmare una delle sei galeazze; le truppe in grado di combattere ammontavano a non più di sei mila fanti e cinquecento «mediocri» cavalieri⁸³. In queste condizioni Morosini (che aveva ordinato ai propri subordinati di non scrivere al Senato, riservandosi questa prerogativa)⁸⁴ comunicò a Venezia che per quell'anno non avrebbe potuto intraprendere nessuna impresa⁸⁵. Nel 1694 l'obiettivo sarebbe invece stato nuovamente Negroponte, impresa per la quale il Capitano Generale chiese rinforzi tali da giustificare l'invio in Levante del Doge⁸⁶.

La pausa doveva servire a rinfrancare e riorganizzare le forze della Serenis-

⁸⁰ Due consiglieri dovevano seguire Morosini in Levante. BNM, ms. it. cl. VII, n. 151 (8430), *consegi 1686-1693*, c. 363, 4.12.1692. Le forti spese e i molti rischi che la designazione di un Doge a Capitano Generale comportava, spinsero dopo la morte di Morosini a restringere notevolmente la possibilità di attribuire le due cariche alla stessa persona. GARZONI, *Istoria*, I, pp. 502, 512-513.

⁸¹ ASVe, *PTM*, filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 96, 26.3.1693; filza 1387, disp. Capitano Generale da Mar Francesco Morosini n. 1, 1.6.1693. Morosini aveva 170 mila zecchini (d'oro) e 82 mila ducati (d'argento). Giunto in Armata chiese che questi ultimi non gli venissero più inviati, dato che la sovrabbondanza di ducati in Levante provocava un aggio del 3% rispetto allo zecchino; chiese invece dei *Leoni*, una nuova moneta d'argento del valore di 10 lire coniata a partire dal 1688. *Ibid.*, n. 9, 31.7.1693 e n. 13, 30.8.1693; PAPADOPOLI, *Le monete di Venezia*, 3, pp. 477-478.

⁸² La nave che avanzava più denaro era la *San Vittorio*, con un credito di oltre 17 mila ducati, quella che avanzava il maggior numero di paghe, ventidue, l'*Abbondanza e Ricchezza*.

⁸³ ASVe, *PTM*, filza 1387, disp. F. Morosini n. 6, 30.6.1693 e all.ti.

⁸⁴ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini 10.4.1694.

⁸⁵ BQV, ms. cl. IV, cod. 168 (424), *Diario del Senato tenuto da Pietro Garzoni*, c. 15v, 14.8.1693. Ringrazio Piero Del Negro per avermi segnalato questa importante fonte.

⁸⁶ ASVe, *PTM*, filza 1387, disp. F. Morosini n. 9, 31.7.1693 e all.ti; GARZONI, *Istoria*, I, p. 511.

sima e Morosini si dedicò soprattutto al riordino della fanteria, nerbo di ogni futura operazione anfibia⁸⁷. Nel contempo pensò di effettuare con la flotta qualche operazione minore nella zona dello stretto di Corinto, in unione con le forze del Provveditore Generale in Morea, Antonio Zen, ma cadde malato. Ripresosi, tentò d'intercettare alcune navi algerine in rotta da Alessandria a Smirne: l'intera flotta veneziana attraversò in settembre l'Egeo portandosi fino a Chio, ma la sorpresa fallì perché i fuochi delle vedette a terra segnarono il pericolo ai Barbareschi, che si sottrassero alla trappola. In novembre, Morosini ricevette altri 200.000 ducati, insufficienti tuttavia per regolare tutti gli arretrati; sfidando il malcontento degli equipaggi, stabilì che l'Armata grossa e quella sottile ricevessero solo dei terzi di paga, in modo da conservare una parte del contante almeno fino a marzo. Per essere pronto all'inizio della primavera, decise di effettuare la conchia a Porto Trapano, presso Nauplia⁸⁸, che negli anni successivi sarebbe divenuta la base di raddobbo in Levante, ricoprendo in parte quella funzione che Morosini aveva cercato di attribuire, senza successo, a Curzola. Fu questa la sua ultima iniziativa. Il 6 gennaio 1694, dopo una nuova, rapida malattia, il Doge moriva a Nauplia⁸⁹. Mentre il comando veniva assunto interinalmente da Marino Michiel col titolo di Provveditore Generale da Mar⁹⁰, il cadavere fu imbarcato sulla nave pubblica *Rosa* (entrata in servizio da poco) e, sotto la scorta dei dodici gonfalonieri perastini che proteggevano lo stendardo di battaglia della Serenissima, inviato a Venezia⁹¹. Qui il Senato, ritornato sotto l'influenza di Valier, non spese molte lacrime per la perdita del Doge, rifiutando sia i funerali di stato⁹², sia l'erezione di un monumento⁹³.

La brevità del quarto generalato e la precaria condizione dell'Armata avevano impedito a Morosini di ripetere i brillanti risultati dei primi anni di guerra. Grazie comunque alla pausa da lui concessa e alla propria capacità or-

⁸⁷ ASVe, *PTM*, filza 1387, disp. F. Morosini n. 11, 21.8.1693. Successivamente fu la volta della cavalleria della Morea, riorganizzata in quattro forti reggimenti. BNM, ms. it. cl. VI, n. 471 (12115), *Mercuri* 1694, Venezia 9.1.1694.

⁸⁸ ASVe, *PTM*, filza 1387, disp. F. Morosini n. 10, 21.8.1693; n. 15, 7.9.1693; n. 16, 19.9.1693; n. 22, 10.11.1693; n. 24, 26.11.1693.

⁸⁹ In uno dei reni del Doge fu trovato un calcolo pesante 6 onces (quasi 250 gr). La notizia della morte arrivò a Venezia il 13 febbraio. *Mercuri* 1694, Venezia 20.2.1694; *Diario Garzoni*, c. 18v, 13.2.1694.

⁹⁰ GARZONI, *Istoria*, I, p. 511.

⁹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 713, 11.3.1694; *Mercuri* 1694, Venezia 13.3.1694; VISCOVICH, *Storia di Perasto*, pp. 316, 327.

⁹² Per l'approvazione erano necessari i quattro quinti del Senato, ma 70 patrizi votarono contro. *Diario Garzoni*, c. 19r, 17.2.1694.

⁹³ *Diario Garzoni*, c. 19r, 3.3.1694.

ganizzativa, il Doge era riuscito a riportare in salute le forze della Serenissima, nuovamente pronte a prendere l'offensiva. Purtroppo per la Repubblica, e a dispetto dei ripetuti moniti dello stesso Morosini, la prossima mossa sarebbe stata diretta contro l'obiettivo meno indicato, portando a un fallimento dalle conseguenze ben più gravi di quelle di Negroponte e Creta.

7.4 *Le navi pubbliche da trasporto*

Le esitazioni operative che segnarono l'intervallo tra i due generalati di Morosini trovano corrispondenza anche in campo costruttivo. Non solo si registrò un'ulteriore diminuzione delle navi immesse in servizio – solo nove unità tra il 1689 e il 1695, contro le quindici del periodo 1684-88 – ma va anche notato che meno della metà di esse potevano essere ricondotte alle esigenze della guerra di squadra. In particolare, le prime tre navi furono una semplice rielaborazione dei mercantili armati noleggiati dalla Serenissima. Abbiamo visto come in passato l'utilizzo nella funzione di trasporti fosse stato uno dei requisiti delle navi da guerra veneziane. I due galeoni pubblici degli anni venti e trenta avevano corrisposto in pieno a questa filosofia, ripresa anche nel progetto di *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*. In entrambi i casi tuttavia, i compiti di trasporto erano secondari rispetto alla funzione bellica. Adesso il concetto veniva invertito: unità da carico, adattabili in caso di bisogno alle necessità belliche. Già qualche tempo prima dello scoppio della guerra di Morea si era pensato di costruire in Arsenal e due «vascelli»⁹⁴ per il trasporto di soldati, biscotto e materiali vari, che in caso di bisogno potessero rinforzare l'Armata grossa⁹⁵. Poiché in quel momento l'Arsenale aveva tutti gli scali per nave occupati, la proposta non ebbe seguito, ma quando la guerra di squadra si trasformò in guerra anfibia e alle necessità di sostenere le offensive di Morosini si aggiunsero i problemi di fondale del sistema portuale veneziano, la questione venne ripresa⁹⁶. Nell'aprile 1687 i Provveditori e Patroni all'Arsenale proposero qualche bastimento di «mediocre» capacità, con forme di scafo particolarmente arrotondate per incrementare le possibilità di carico senza eccedere nel pescaggio e in grado di navigare con soli 25-30 marinai; fornito di portelli normalmente disarmati e sigillati, il bastimento avrebbe potuto essere rapidamente potenzia-

⁹⁴ La terminologia è significativa: a Venezia il termine *vascello* indicava anche uno specifico tipo di nave a vela per scopi commerciali.

⁹⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 640, 12.12.1681.

⁹⁶ Nessuna delle diciassette navi pubbliche allora in servizio era in grado di entrare e uscire dalla Lagune se non completamente – e pericolosamente – scarica.

to con un'adeguata artiglieria. Il suo costo di esercizio era calcolato a 300-400 ducati al mese, contro i 1.000-1.200 ducati che si spendevano per il noleggio di un semplice pinco e i 1.800-1.900 ducati per le navi usate in Armata quali magazzini. Naturalmente Morosini «applaudì» al nuovo genere di unità⁹⁷.

Superate alcune incertezze riguardo sia all'opportunità di costruire in Arsenale navi di limitato prestigio⁹⁸, sia al numero di cannoni da imbarcare, nel febbraio 1688 furono ordinate due unità da 30 cannoni⁹⁹, lunghe in chiglia 70 piedi (24,4 mt), larghe 29 (10,1 mt) e con un pescaggio a pieno carico limitato a 11 piedi (3,8 mt), per permettere il passaggio senza difficoltà almeno dalla bocca di Malamocco¹⁰⁰; il costo preventivato era di 20.000 ducati per nave, artiglierie escluse¹⁰¹. Sebbene l'esecuzione fosse affidata a Iseppo de Pieri e ad Antonio Filetto, un allievo di Stefano Conti, l'autore del progetto era quest'ultimo¹⁰². Il disegno delle due unità – firmato da Conti ancora come Stefano de Zuanne Michiel – è il primo, tra quelli conservatici, attribuibile con certezza a una specifica nave costruita in Arsenale¹⁰³. Non è chiaro quando i lavori siano iniziati¹⁰⁴. La nave di Filetto venne varata nel dicembre 1688¹⁰⁵ e prese il nome di *Abbondanza e Ricchezza*, ma fu completata il 15 febbraio 1689, quattro

⁹⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 669, 28.5.1687, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.4.1687.

⁹⁸ Il Senato chiese di verificare la possibilità di costruire le nuove unità in cantiere privati, anche a Curzola, dove si stavano effettuando le concie volute da Morosini. ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, reg. 17, c. 54v, 2.1.1688.

⁹⁹ Gli ex capi da Mar Andrea Valier, Girolamo Grimani e Marino Michiel avevano chiesto 40 cannoni, ritenuto il minimo per delle navi di squadra, ma i Provveditori e Patroni all'Arsenale ottennero di limitarli a 30, 22 dei quali sul ponte di coperta e 8 sul cassero.

¹⁰⁰ La loro portata era calcolata a 720 botti. Con un coefficiente di 0,48, troppo basso per navi pensate come trasporti, il dislocamento sarebbe stato di circa 450 tonnellate: 500-550 tonnellate sono probabilmente più vicine al vero.

¹⁰¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 673, 5.2.1688 e all.ti.

¹⁰² Filetto seguì fedelmente il disegno e le disposizioni di Conti, mentre de Pieri modificò non poco il progetto originale. *L'Architettura Navale*, c. 71v.

¹⁰³ Il disegno in ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, b. 545, dis. 90. Su questo e altri due disegni di navi pubbliche di questo periodo, cfr. G. CANDIANI, *Vascelli, fregate e navi pubbliche da trasporto: la ricerca di un modello polivalente e i primi disegni di navi da guerra a vela veneziane, 1687-1697*, I Convegno Nazionale di Archeologia, Storia ed Etnologia Navale, Cesenatico 4-5 aprile 2008, in corso di stampa.

¹⁰⁴ Alla fine del settembre 1688 erano entrambe a un paio di mesi dal completamento delle opere di marangone e stavano iniziando a essere calafatate. ASVe, *Senato Mar*, filza 677, 2.10.1688 e all.ti.

¹⁰⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 678, 8.1.1689 e all. Provveditori all'Armar 28.12.1688.

giorni dopo quella di De Pieri, battezzata *Montone d'Oro*¹⁰⁶. Il costo superò, seppure non di molto, le previsioni, arrivando a 21.500 ducati per la *Montone* e a 22.000 per l'*Abbondanza*¹⁰⁷. Inizialmente pare fossero imbarcati soli 24 dei 30 cannoni previsti, tutti in ferro: l'Arsenale non ne aveva più di un quarto, sicché fu necessario acquistarne da privati¹⁰⁸. I Provveditori all'Armar scelsero quali capitani i veneziani Cesare Fontana (*Abbondanza e Ricchezza*) e Bastiano dei Coghi (*Montone d'Oro*), con contratti per un equipaggio di 40 uomini¹⁰⁹; dato però che l'*Abbondanza* risultò più «capace» e che alla fine imbarcò un maggior numero di cannoni, il suo equipaggio fu elevato a 50 uomini¹¹⁰.

Le due unità vennero subito impiegate per trasportare truppe in Dalmazia, un migliaio di uomini nei primi mesi di servizio. Le stive potevano contenere 500 miliara (240 tonnellate) di biscotto, un terzo in più dei mercantili impiegati di solito. Molto soddisfatti, i Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni chiesero di costruirne altre¹¹¹. Nell'ottobre 1689 il Senato approvò una terza unità, allungata di 4-5 piedi per migliorarne le qualità nautiche, ma con un armamento invariato di 30 cannoni¹¹². I lavori iniziarono entro la fine dell'anno¹¹³, e nel marzo del 1690, per accelerarli, vennero dati in appalto a Benetto di Zan Maria Gambillo, il costruttore della *Sacra Lega*¹¹⁴. Grazie all'ap-

¹⁰⁶ BMC, ms. Cicogna 3794/I

¹⁰⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 682, 8.10.1689, all.ti.

¹⁰⁸ Ogni nave dovrebbe aver avuto 4 cannoni da 20, 16 da 12 e 4 da 6, insieme a 10 periere da 6. Quattordici cannoni da 12 furono acquistati, a 42 ducati il miliara, da Giovanni Antonio Bocchini, mentre altri quindici, usati, vennero comprati a Tommaso Memo e Pietro Zanardi, a 29 ducati il miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 676, 14.8.1688 e all.ti; filza 678, 11.11.1688, all. Provveditori alle Artiglierie 9.11.1688; 16.12.1688 e all.ti.

¹⁰⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 678, 8.1.1689 e all. Provveditori all'Armar 28.12.1688; 5.2.1689 e all.ti.

¹¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 679, 10.3.1689 e all. Provveditori all'Armar 7.3.1689. Il fatto che la *Montone* avesse un volume interno inferiore pare confermare che Iseppo de Pieri progettasse linee di scafo più tagliate, ispirate alle costruzioni di Paolo Corso.

¹¹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 681, 7.9.1689, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 27.8.1689. Gli Esecutori erano la magistratura incaricata di organizzare i convogli che rifornivano le forze veneziane oltremare.

¹¹² L'allungamento doveva essere effettuato nella parte centrale dello scafo, senza aumentare il pescaggio. ASVe, *Senato Mar*, filza 682, 8.10.1689 e all. periti Arsenale 3.10.1689.

¹¹³ ASVe, *Senato Mar*, filza 683, 21.1.1690, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 19.1.1690.

¹¹⁴ Il costo dell'appalto fu di 1.500 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 683, 18.2.1690; filza 684, 16.3.1690 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 17.3.1690.

palto la nave, che prese il nome di *Nettuno*, venne varata ai primi di maggio 1690, con due mesi e mezzo di anticipo sui tempi preventivati¹¹⁵. L'armamento era nel frattempo salito a 38 cannoni¹¹⁶, un aumento che preluse alla trasformazione della *Nettuno* in una vera nave da guerra. La spinta offensiva di Morosini si era ormai esaurita, mentre l'Armata grossa aveva appena subito un duro colpo con la perdita della *San Marco Grande* e della *San Iseppo* e aveva bisogno di essere rinforzata. La *Nettuno*, lunga in chiglia 83,5 piedi (29,1 mt), non era molto più corta rispetto a una vera nave da guerra come la *Drago Volante* e aveva il ponte di corridoio a un'altezza sufficiente per poter far fuoco anche con mare agitato. Fu deciso di tagliare nel corridoio altri otto portelli per lato, da aggiungere ai tre già presenti, portando l'armamento complessivo a 50 cannoni¹¹⁷. A giugno venne firmato col capitano Francesco Longo il contratto per un equipaggio di 100 marinai: non erano molti, considerato che in quei giorni la *Pace* e *Abbondanza*, di soli 44 cannoni, vedeva il suo equipaggio aumentato a 120 marinai, ma probabilmente non si era del tutto convinti del valore dell'unità¹¹⁸. I timori risultarono in parte fondati, perché la *Nettuno* dimostrò di non rispondere bene al timone e per sistemare il problema, fu necessario inviare a Rovigno, dove era riparata, lo stesso Stefano Conti¹¹⁹. La costruzione delle tre navi pubbliche da trasporto rappresentò l'ultimo impegno dell'Arsenale in mezzi non strettamente militari, retaggio di un'epoca in cui i cantieri pubblici si occupavano anche della flotta mercantile di stato. Legato sia a necessità contingenti, sia a un riflusso dell'interesse verso le navi di squadra, l'esperimento non venne più ripetuto e da quel momento l'Arsenale si dedicò esclusivamente (fatta eccezione per il *Bucintoro*) alla costruzione di mezzi bellici¹²⁰.

¹¹⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 685, 26.4.1690 e all.ti.

¹¹⁶ Vi erano 4 cannoni da 20, 24 da 14 e 10 da 9, oltre a 6 periere da 6.

¹¹⁷ I lavori, comprese alcune modifiche al magazzino delle polveri, richiesero solo due settimane. ASVe, *Senato Mar*, filza 685, 27.5.1690, all. periti Arsenale s.d.

¹¹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 686, 10.6.1690, all. Provveditori all'Armar 1.6.1690; 17.6.1690, all. Provveditori all'Armar 14.6.1690.

¹¹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 687, 6.9.1690, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.9.1690. Il timone rimase comunque un problema anche successivamente. *Ibid.*, filza 753, 27.5.1700, all. n. 1.

¹²⁰ Va quindi respinta l'idea che nell'ultimo secolo di vita della Repubblica, l'Arsenale, in crisi di commesse militari, sia scivolato verso una cantieristica di tipo civile. Sull'ultimo *Bucintoro*, completato nel 1729, cfr. A. SECCO, *Regesto di fonti relative all'ultimo Bucintoro (1704-1760)*, in corso di stampa.

7.5 *La ripresa della costruzione di navi da guerra e il trattato di architettura navale di Stefano Conti*

Esauritesi, con la fine del generalato di Francesco Morosini, le spinte che avevano condotto all'esperimento delle navi pubbliche da trasporto, nella primavera del 1690 (in concomitanza con la trasformazione della *Nettuno*) venne ripresa in considerazione l'opportunità di impostare due autentiche navi da guerra. Il fatto però che fosse quasi un decennio che non s'impostavano nuovi vascelli ripropose, una volta di più, la questione del modello a cui ispirarsi. Va sottolineato a questo punto come le ripetute discussioni sul modello che punteggiano la storia delle costruzioni navali della Repubblica nascessero da precise esigenze tecniche, legate alle caratteristiche distintive dell'architettura navale veneziana. Nei secoli precedenti si era sviluppato in Laguna un sistema di progettazione, chiamato delle *partizioni*, che presentava rilevanti aspetti di 'scientificità' basato com'era su regole di carattere puramente matematico-geometrico¹²¹. Molto adatto alla riproduzione in serie di unità dalle caratteristiche similari, il sistema presentava il limite di non permettere grandi variazioni rispetto a modelli precedenti, in quanto impediva di sviluppare qualcosa di diverso partendo da specifiche predefinite basate su nuove evidenze o su esigenze diverse. Se ciò non costituiva un grosso problema per le galee, tipologia di unità giunta a piena maturazione e comunque facilmente riproducibile in numerosi prototipi, nel caso delle navi si trattava invece di un freno notevole, dato che il loro costo ne permetteva la replica solo in un ridotto numero di esemplari, offrendo scarse possibilità di prove comparative tra l'altro proprio in un periodo nel quale la forte competizione navale alimentava un'accentuata evoluzione tecnologica. I problemi legati al sistema delle partizioni spiegano la continua, quasi ossessiva, ricerca veneziana di modelli di riferimento, assolutamente necessari per garantire la riuscita delle unità successive: la scelta di un modello sbagliato avrebbe messo infatti a repentaglio per molto tempo lo sviluppo delle navi pubbliche e, di conseguenza, la capacità operativa della flotta.

Abbiamo visto come lo scarso successo delle navi impostate negli anni settanta avesse spinto a riproporre nel 1684 i due precedenti modelli, rappresentati dalla *Giove Fulminante* per le navi più grandi e dalla *Drago Volante* per quelle medie, entrambe opera del defunto Paolo Corso. Al momento però di scegliere la tipologia delle nuove navi, i periti dell'Arsenale, tra cui Stefano Conti, adesso sottoproto dei Marangoni, e Iseppo de Pieri, misero in evidenza i difetti dei due modelli. La *Giove* pescava troppo, un problema acuito da una

¹²¹ Sulle caratteristiche del sistema delle *partizioni*, che oggi sarebbe considerato ideale per il disegno al computer, cfr. ALERTZ, *The Naval Architecture*, pp. 144-148.

lato dalla necessità, emersa con la guerra, di dare alle navi pubbliche un'ossatura più robusta e dall'altro dalla diminuzione dei fondali in Laguna; la *Drago* era troppo corta, cosa che pare provocasse un notevole attrito dell'acqua sulla prua, usurando un settore dello scafo particolarmente delicato. I periti elogiarono invece la *Redentor del Mondo* di Iseppo de Pieri, indicandola quale nuovo modello di riferimento. Si trattava nella sostanza di un attacco alla filosofia costruttiva di Paolo Corso, che non a caso coincideva con l'assunzione da parte di Conti dell'effettiva direzione dei lavori in Arsenale. Il Senato raccolse il suggerimento dei periti e nel giugno del 1690 decise la costruzione di due nuove navi sul modello della *Redentor del Mondo*¹²². Per garantire una maggior robustezza rispetto al passato, le loro ordinate sarebbero state più grosse di 2 dita (43 mm) e molto più allungate¹²³; la scelta poteva aggravare la cronica mancanza di stortami e braccioli, ma si sperava di ovviarvi con le risorse offerte dalle nuove conquiste, come l'isola di Santa Maura e alcune aree della Morea¹²⁴. Si poteva inoltre contare su una relativa abbondanza di rovere stagionato, determinata dalla riduzione dell'attività cantieristica degli anni precedenti¹²⁵.

Benché le nuove navi fossero messe subito in cantiere¹²⁶, i lavori andarono inizialmente a rilento, tanto che dopo cinque mesi gli scafi erano ancora a meno di un terzo dell'opera. I Provveditori e Patroni all'Arsenale chiesero di darle in appalto, ma il Senato preferì prima impiegare le maestranze anche nei giorni festivi e poi far selezionare a Stefano Conti e Iseppo de Pieri quaranta marangoni che lavorassero dall'alba al tramonto su ciascuna nave¹²⁷. Da questo

¹²² ASVe, *Senato Mar*, filza 686, 3.6.1690, all. periti Arsenale 29.5.1690.

¹²³ In base a documenti successivi, analizzati da Alberto Secco, le nuove ordinate dovrebbero essere state spesse 10 dita (22 cm): il loro costo era maggiore (16 lire contro 12 per la segatura di ciascuna ordinata), ma veniva compensato dal minor numero richiesto. ASVe, *Senato Mar*, filza 686, 8.7.1690 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.6.1690.

¹²⁴ I boschi erano presso Patraso e Castel Tornese. ASVe, *Senato Mar*, filza 686, 3.6.1690 e all. periti Arsenale 4.5.1690.

¹²⁵ Quando, nel corso della costruzione, si registrò una carenza di larice, si scelse il rovere anche nella copertura del primo ponte. ASVe, *Senato Mar*, filza 688, 25.11.1690 e all.ti.

¹²⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 690, 12.7.1690, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.6.1690.

¹²⁷ Invece del consueto aumento di un quarto della paga (svantaggioso per le maestranze più giovani, che guadagnavano 24-30 soldi al giorno contro i 40-50 di quelle più anziane, ma che lavoravano più intensamente) venne fissato un aumento giornaliero uniforme di 10 soldi. Ai marangoni si aggiungevano 30 calafati da *fizzer*, 12 *seghe*, 4 *battadori* (martellatori) e 24 facchini, per un totale di 122 operai per ciascuna nave. ASVe, *Senato Mar*, filza 688, 14.11.1690 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 8.11.1690; 25.11.1690 e all.ti. I

momento la fabbrica proseguì speditamente: alla fine di gennaio del 1691 venne varata l'unità di Iseppo de Pieri, battezzata *Leon Coronato*¹²⁸, entro la metà di febbraio seguì la nave di Stefano Conti¹²⁹, chiamata *San Lorenzo Giustinian* in onore del primo patriarca di Venezia, «santo di regime» canonizzato l'estate precedente dopo un lungo lavoro diplomatico¹³⁰; per la fine di marzo la *Leon Coronato* era già uscita dall'Arsenale¹³¹.

La rapidità della fase finale della costruzione portò a Stefano Conti e Iseppo de Pieri un aumento giornaliero della paga di 10 soldi¹³². Alcuni mesi dopo Conti ottenne comunque un riconoscimento ben maggiore, venendo autorizzato a insegnare, con l'aiuto del figlio Michele, costruzione navale agli apprendisti dell'Arsenale. Il proto, che aveva lamentato (forse esagerando) la mancanza di giovani che si applicassero alla costruzione di navi, si riproponeva di gettare le basi per una futura scuola di costruzioni navali sul modello di quelle istituite in Francia a partire dal 1680¹³³. Proprio quell'anno Conti era stato nominato Capitano del Bosco del Montello e aveva cominciato a impiegare i momenti lasciati liberi dall'incarico per stendere un trattato di architettura navale basato sulla tradizione veneziana. L'obiettivo era descrivere ogni tipo di bastimento «con le regole più fondate» e con gli insegnamenti appresi nei tredici anni di navigazione che avevano preceduto il suo ingresso in Arsenale. Ri-

calafati veneziani si dividevano in due categorie, da *fizzer* e da *maggio*. I primi erano operai addetti all'inchiodatura, prevalentemente in ferro, delle varie parti delle strutture della nave e alla messa in opera del fasciame; i secondi alla calafatura vera e propria, con stoppa e pece. LANE, *Navires et Constructeurs*, pp. 89-90.

¹²⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 690, 3.2.1691, all. periti Arsenale 31.1.1691.

¹²⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 690, 21.2.1691, all. Provveditori alle Artiglierie 16.2.1691.

¹³⁰ G. CRACCO, *Nel solco di Roncalli e de Luca. Prospettive di ricerca su Lorenzo Giustiniani*, «Rivista diocesana del Patriarcato di Venezia», 68 (1983), pp. 3-7 dell'estratto. La scelta del nome deve essere avvenuta in concomitanza ai solenni riti per la canonizzazione di Giustinian, celebrati a Venezia l'8 gennaio 1691. Sulla vicenda, favorita dall'ascesa al soglio pontificio del cardinale veneziano Pietro Ottoboni (Alessandro VIII), cfr. A. NIERO, *Pietà popolare e interessi politici nel culto di San Lorenzo Giustiniani*, «Archivio Veneto», 112 (1981), pp. 197-224, in particolare pp. 213-222. Tra l'altro, Alessandro VIII poteva vantare tra i propri antenati un comandante di nave, distintosi contro i turchi nel 1470. DAVIS, *The Decline*, p. 112.

¹³¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 691, 31.3.1691, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.3.1691.

¹³² ASVe, *Senato Mar*, filza 696, 24.1.1692.

¹³³ Scuole di questo genere erano state create a Rochefort, Brest, Tolone e, pare, anche Dunquerque. LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 52.

entrato a Venezia dal Montello, Conti aveva perfezionato il lavoro, nell'attesa che il figlio divenisse sufficientemente grande per aiutarlo nell'insegnamento, evitando che i 'segreti di famiglia' cadessero nelle mani di qualche altro capo d'Opera. Nel momento in cui l'erede era divenuto maestro dei Marangoni, il proto offriva allo stato l'opera quale testo base per il nuovo corso. L'iniziativa venne senz'altro approvata dal Senato¹³⁴ ma, dopo un promettente inizio¹³⁵, non pare che abbia incontrato particolare successo, forse per l'ostilità degli altri capi d'Opera. Cinque anni dopo Conti – ora proto dei Marangoni – chiese una nuova autorizzazione, proponendo l'istituzione di una scuola ufficiale da gestire in Arsenale ancora insieme al figlio. Questa volta neppure le autorità sembrarono particolarmente interessate (l'istanza attese sei mesi prima di essere discussa) e il progetto seguì il destino del precedente, anche perché l'influenza di Conti stava cominciando a declinare¹³⁶.

Nel frattempo il proto aveva trasformato in un manoscritto organico quella che in origine era una semplice raccolta di fogli e disegni sparsi. Conservata oggi alla *British Library* di Londra¹³⁷, l'*Architettura Navale* è l'unica opera del genere realizzata a Venezia nel XVII secolo. Il testo, datato 1686 ma in realtà completato una decina di anni più tardi¹³⁸, si occupa molto di galee, galeazze, navi mercantili e unità minori. La parte relativa alle navi da guerra è tuttavia importante per i raffronti tra la cantieristica veneziana e quella delle altre potenze marittime e mostra come in Arsenale si conoscessero le diverse impostazioni costruttive straniere. Conti dedica brevi ma significativi paragrafi alle navi inglesi, olandesi e francesi¹³⁹, nonché a quelle di Genova, città nella quale

¹³⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 699, 17.5.1692 e all.ti. Un'altra testimonianza del favore goduto da Conti fu la concessione di indossare la veste di proto dei Marangoni pur essendo ancora sottoproteo, in modo da ottenere un maggior rispetto da parte delle maestranze. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 705, 14.3.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 24.2.1693.

¹³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 701, 29.9.1692, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 26.9.1692.

¹³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 16.3.1697 e all.ti.

¹³⁷ Si tratta del citato ms. Additional 38655, *L'Architettura Navale di Stefano de Zuanne Michiel*. Il manoscritto fu acquistato a un'asta ai primi del Novecento. Stefano Tosato ne ha rintracciato un'altra copia, più chiara ma meno completa, presso la Biblioteca Civica di Treviso.

¹³⁸ Precisi riferimenti interni fanno spostare la data almeno al 1691-92, mentre il fatto che Conti firmi ancora come Stefano de Zuanne Michiel pongono il termine *ad quem* al 1694.

¹³⁹ Le navi inglesi, in passato assai «brutte» e «mal accompagnate nel corpo di sopra», erano state notevolmente perfezionate, sebbene il bordo mancasse ancora di «vaghezza»; quelle olandesi, data la necessità di pescare il meno possibile, risultavano lente e «trava-

si fabbricavano navi pensate per il mercato ma del tutto simili a vere unità da guerra¹⁴⁰. L'aspetto forse più interessante è però la rivendicazione che anche nel campo delle unità a vela, e non solo in quello remiero, esistesse un'originale scuola costruttiva veneziana, che per di più consentiva di realizzare «con regole scientifiche e sicure» navi di «tutta perfezione», diversamente da quanto avveniva nelle altre nazioni, dove si impiegava più la «pratica e l'occhio»¹⁴¹. Secondo Conti, la base della «scientificità» veneziana stava nel disegno, al quale il maestro doveva attenersi scrupolosamente durante la costruzione¹⁴². L'affermazione potrebbe non stupire, se si considera che il disegno navale aveva avuto la sua probabile origine proprio a Venezia¹⁴³; tuttavia, i disegni inseriti nei manoscritti veneziani dei secoli precedenti rappresentavano solo un'illustrazione esplicativa, senza alcun rapporto con la fase ideativa del progetto. Le prime novità in questa direzione erano venute dall'inglese Matthew Baker, negli anni settanta e ottanta del Cinquecento, ma solo con il trattato di L. Dassié, del 1677, il disegno sembra aver assunto un significato inerente al progetto¹⁴⁴. Per la verità i disegni contenuti nel manoscritto di Conti non sono particolarmente innovativi (forse anche per il desiderio di mantenere i propri 'segreti'), ma le esplicite affermazioni del proto e la sicura presenza, almeno dagli anni settanta del Seicento, di disegni e modelli delle navi in costruzione in Arsenal, evidenziano un'evoluzione dell'architettura navale veneziana analoga a quella che si stava registrando nel resto d'Europa. Ciò contrasta con la tradizionale immagine di un Arsenal in grave ritardo tecnologico: ancorati a sistemi tradizionali ed empirici, i maestri non avrebbero maturato quella cultura 'scientifica' che sarebbe andata imponendosi nel continente e di conseguenza bloccato l'evoluzione della progettualità. A questo proposito non va taciuto il fatto che il proto mescoli le rivendicazioni sulla validità dell'architettura navale veneziana con quelle di una propria, radicale originalità rispetto agli altri maestri dell'Arsenal, ma le diversità da lui indicate sembrano collegarsi più al campo delle

gliose»; le francesi erano buone veliere ma pescavano molto e non erano particolarmente robuste, anche se negli ultimi anni quest'aspetto era stato migliorato. *L'Architettura Navale*, cc. 58v-64r.

¹⁴⁰ Tra la fine degli anni ottanta e l'inizio degli anni novanta del Seicento si registrò una ripresa della cantieristica genovese, un fenomeno che sta indagando Luca Lo Basso. Sulla ripresa, cfr. CALCAGNO, *La navigazione convogliata*, pp. 313-314.

¹⁴¹ *L'Architettura Navale*, cc. 18r, 21v.

¹⁴² Importante era soprattutto il disegno della coperta. *L'Architettura Navale*, c. 39v.

¹⁴³ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, 2, p. 7; ALERTZ, *The Naval Architecture*, p. 143.

¹⁴⁴ Per questa evoluzione, cfr. E. RIETH, *De la Fabrica di Galere (XV siècle) au traité de C. Dassié (1677): rupture ou tradition?*, in *L'invention du vaisseau de ligne, 1450-1700*, par M. ACERRA, Paris 1997, pp. 15-27.

scelte preliminari che non a quello della concreta progettazione e realizzazione. In particolare, Conti rinnova le critiche alla scuola di Paolo Corso (pur non direttamente citato), imputata di creare navi dall'opera viva troppo tagliata, che necessitavano di molta zavorra per essere stabili e che quindi avevano un pescaggio elevato. Egli attribuisce però il miglior equilibrio non alle 'panciute' navi olandesi, giudicate poco veliere, ma a quelle inglesi, cui pure Corso si era ispirato. Considerata l'abilità dei costruttori veneziani nell'ideare le complesse linee di prua e di poppa, secondo Conti sarebbe stato sufficiente che le navi della Serenissima avessero una maggior larghezza del fondo¹⁴⁵, elemento che sembra indicare come il proto conoscesse la polemica che aveva diviso in Francia, nel decennio precedente, la scuola di Laurent Coulomb (padre) da quella di Blaise Pangalo¹⁴⁶, e prendesse posizione in favore del primo.

Se l'aspetto più sorprendente del manoscritto è la rivendicazione di una scientificità della scuola veneziana, quello più singolare è la predilezione di Conti per le «fregate» e la conseguente convinzione che le navi da guerra della Serenissima non dovessero superare i 90 piedi di lunghezza di chiglia: c'è una certa ironia nel fatto che il costruttore della grande *San Lorenzo Giustinian*, destinata ad essere il modello di tutte le future navi da battaglia veneziane, nutrisse scarsa simpatia per il vascello di linea. Il proto non era peraltro isolato nella sua inclinazione verso le «fregate». In quel periodo anche Anthony Deane andava sostenendo che la nave di linea fosse già divenuta obsoleta e proponeva un ritorno alle veloci fregate degli anni cinquanta e sessanta¹⁴⁷. L'inconclusività che si stava manifestando in campo tattico suscitava più di un dubbio sull'effettivo valore dei grandi vascelli progettati e costruiti per la linea.

Anche se la scuola per la quale *L'Architettura navale* era stata concepita non decollò mai, le proposte di Conti ebbero l'effetto di accentuare la supervisione pubblica sulle costruzioni in Arsenal. In seguito alla prima richiesta d'insegnamento, i Provveditori e Patroni dell'Arsenale chiesero che modelli e disegni relativi alle navi pubbliche fossero conservati in un luogo sicuro, in modo da poterli utilizzare anche dopo la morte dei maestri¹⁴⁸; i primi ad essere messi sotto chiave furono probabilmente il modello della *San Lorenzo Giustinian* e le carte con la registrazione di tutte le sue misure, eseguiti entrambi dallo

¹⁴⁵ *L'Architettura Navale*, cc. 46v-47r, 70v-71r.

¹⁴⁶ Cfr. PETER, *Le port de Toulon*, pp. 110-118.

¹⁴⁷ La proposta di Deane è del 1690. LAVERY, *The Ship of the Line*, 1, p. 59.

¹⁴⁸ Modelli e disegni dovevano essere conservati in un «luogo serrato», con una chiave nelle mani di un Patrone dell'Arsenale e l'altra in quelle del maestro interessato. ASVe, *Senato Mar*, filza 699, 17.5.1692, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.5.1692.

stesso proto¹⁴⁹. Assicurarsi in esclusiva i progetti che i capi d'Opera conservavano gelosamente faceva parte di un processo di maggior controllo statale sulla costruzione navale, che a Venezia era già stato attuato nei confronti delle galee e delle galeazze e che si stava imponendo in altri paesi per le navi¹⁵⁰.

Riportando il discorso sulle due nuove navi, in base ai dati forniti da Conti la *San Lorenzo Giustinian* e la *Leon Coronato* erano lunghe in chiglia 112 piedi e larghe 34 (38,9x11,8 mt)¹⁵¹, con un dislocamento che si può calcolare sulle 1.100-1.200 tonnellate¹⁵². Si trattava delle navi più grandi costruite fino ad allora, le prime che si erano potute giovare pienamente dell'allargamento del Rio dell'Arsenale e le prime che potrebbero essere considerate come una classe. Conti aveva seguito regole ispirate a quelle francesi, trovando forse qualche spunto nei quattro vascelli da 70 cannoni che François Coulomb (figlio) aveva costruito a Tolone nel 1689-90¹⁵³. L'*Architettura navale* riporta il disegno della *Stella Maris*, l'unità immediatamente successiva alla *San Lorenzo* e sostanzialmente analoga a quest'ultima¹⁵⁴. La nave ha 14 portelli per lato su entrambi i ponti e tutti i portelli del ponte di coperta, insieme ai due più a poppa dei sei del cassero, sono chiusi da mantelletti, segno che entrambi i ponti erano (l'uno totalmente, l'altro parzialmente) coperti¹⁵⁵. La poppa appare piuttosto alta, con un ponte in più rispetto alle pari classe francesi e inglesi, mentre gallerie

¹⁴⁹ Il modello della *San Lorenzo* era lungo circa 4 piedi, probabilmente in una scala di 1/28. ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 16.3.1697, all. supplica 4.9.1696.

¹⁵⁰ In Inghilterra, l'amministrazione centrale aveva progressivamente incrementato la supervisione sui progetti a partire dalla metà del secolo. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 7.

¹⁵¹ *L'Architettura Navale*, c.55v.

¹⁵² Il calcolo è basato su di un pescaggio (prudenziale) di 14-15 piedi (4,9-5,2 mt) come le successive *Iride* e *San Sebastiano* e un coefficiente di blocco di 0,48.

¹⁵³ Conti fissò una lunghezza di chiglia pari a tre volte la larghezza più 10 piedi (34x3+10=112); in realtà, la regola approvata dal ordinanza francese del 1689 seguiva un procedimento inverso, fissando prima la lunghezza e stabilendo poi la larghezza come un suo rapporto. Compresi gli slanci di prua e di poppa, le navi veneziane erano lunghe 134 piedi veneti, combacianti con i 143 piedi francesi dei vascelli di Coulomb; la larghezza restava però inferiore, 36,4 piedi francesi contro 39. Rispetto all'inglese *Breda*, un vascello da 70 cannoni del 1692, le navi veneziane erano più lunghe (127,8 feet in chiglia contro 126) ma ancora una volta più strette (38,7 feet contro 40,5). *L'Architettura Navale*, c.55v; BMC, ms. Cicogna 3794/I; LEMINEUR, *Les vaisseaux*, p. 63, 158; LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 163.

¹⁵⁴ La *Stella Maris* (carta 63 del manoscritto) era mezzo piede più lunga della *San Lorenzo*.

¹⁵⁵ LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, p. 57.

e decorazioni risultano nettamente inferiori. In effetti, intagli e indoratura di *San Lorenzo* e *Leon* costarono 300 ducati, abbastanza per lo standard veneziano ma poco per quello di altre marine¹⁵⁶. Considerata la robustezza delle nuove unità, venne ventilata la possibilità di aumentare il calibro dei cannoni, passando per il corridoio dal genere da 20 a quello da 30, di poco inferiore ai calibri in uso nelle principali marine straniere¹⁵⁷. Pur sostenuta da molti capitani e dai periti dell'Arsenale, la proposta fu ignorata¹⁵⁸, non da ultimo per le rinnovate difficoltà nel reperire cannoni in ferro. Sessantadue dei sessantasei pezzi inizialmente previsti per ciascuna unità avrebbero dovuto essere di questo metallo, ma la situazione internazionale creatasi con lo scoppio della guerra della Lega di Augusta rendeva adesso problematico importare cannoni dall'Inghilterra. Impegnata in un grandioso duello con la flotta francese, la marina inglese assorbiva infatti tutta la produzione nazionale; inoltre, la rivoluzione del 1688 aveva portato al trono Guglielmo d'Orange, che la Serenissima, timorosa delle reazioni di Luigi XIV, non aveva ancora riconosciuto come sovrano legittimo. Il mercato veneziano offriva solo una cinquantina di cannoni di ferro dei calibri adatti e, poiché in Arsenale vi erano numerosi cannoni di bronzo catturati ai turchi in Morea, i Provveditori alle Artiglierie suggerirono di rifondere questi ultimi. Il Senato, abituatosi ai costi inferiori dei cannoni di ferro, non avrebbe voluto acconsentire, ma quando il numero dei pezzi delle due navi venne portato a 74, si rassegnò alle rifusioni¹⁵⁹.

La raccolta degli equipaggi delle nuove navi s'intersecò con una più generale penuria di marinai per la flotta. L'usura della guerra cominciava a farsi

¹⁵⁶ Gli intagli furono appaltati ad Andrea Longo. ASVe, *Senato Mar*, filza 689, 24.1.1691, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.1.1691; filza 691, 5.4.1691, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 27.3.1691. Nel 1700 il *Navy Board* fissò a 130 sterline (circa 750 ducati) il tetto di spesa per le decorazioni di una nave da 70 cannoni. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 60.

¹⁵⁷ Il genere da 30 corrispondeva all'incirca a un 20 pdr. I *3rd Rates* inglesi da 60-64 cannoni avevano pezzi da 24 pdr, calibro che nel 1703 sostituì il 32 pdr anche negli altri *3rd Rates*. LAVERY, *Arming and Fitting*, pp. 99-100. Secondo l'ordinanza del 1689, i *3^e rangs* francesi da 60 cannoni utilizzavano nel primo ponte un misto di pezzi da 24 e 18 *livres*, equivalenti a 26 e 19,5 pdr. Cfr. BOUDRIOT, *L'artillerie de mer*, 103 (1971), p. 34.

¹⁵⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 687, 26.8.1690 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.8.1690.

¹⁵⁹ In un primo momento erano stati previsti 30 pezzi da 20 (4 colubrine di bronzo e 26 cannoni di ferro), 30 pezzi da 14 (*idem*) e 14 cannoni di ferro da 12, per un volume di fuoco 1.188 libbre (790 lbs); alla fine, i cannoni di ferro furono molti di meno. ASVe, *Senato Mar*, filza 687, 23.9.1690 e all. Provveditori alle Artiglierie 20.9.1690; filza 688, 5.10.1690, all. Provveditori alle Artiglierie 28.9.1690; filza 689, 20.1.1691 e all.ti.

sentire, gli arretrati spingevano gli uomini alla fuga e i risarcimenti parziali non bastavano a trattenerli. Alla fine del 1689 le sedici navi pubbliche in Armata mancavano di oltre un quinto dei marinai previsti e il Capitano Generale Girolamo Corner segnalava che almeno quattro-cinque capitani erano di scarso valore e tenevano assai male navi ed equipaggi¹⁶⁰. I Provveditori all'Armar incaricarono altrettanti capitani veneziani d'ingaggiare marinai in città, con l'intesa che una volta in Levante, Corner avrebbe dato loro il comando delle navi tolte ai colleghi meno bravi¹⁶¹; dopo essersi tenuti i marinai però, il Capitano Generale concesse solo due navi. Tornati delusi a Venezia, i tre capitani esclusi chiesero quale risarcimento che il comando delle due nuove unità fosse riservato a loro¹⁶². Poiché era necessaria un'altra leva di 300 marinai per il Levante, che sarebbe stata favorita se chi l'effettuava avesse avuto il prestigio di un comando, il Senato acconsentì a scambiare navi con uomini. Le due nuove unità furono promesse a Lorenzo Bollani e Giovanni Morelli, sostenuti dal nuovo Capitano Generale Domenico Mocenigo¹⁶³. Portata a termine con successo la leva per l'Armata, Bollani ebbe il comando della *San Lorenzo Giustinian*, Morelli quello della *Leon Coronato*. L'equipaggio previsto era di 130 marinai, numero a cui era nel frattempo salita l'ammiraglia *San Vittorio*¹⁶⁴, ma le dimensioni, e soprattutto la numerosa artiglieria, spinsero ad accrescerlo a 150 marinai¹⁶⁵. Le due unità riuscirono a salpare da Venezia troppo tardi per partecipare all'inconcludente campagna del 1691 in Egeo e si congiunsero all'Armata grossa solo dopo la metà di settembre. La *San Lorenzo Giustinian*, più maestosa ma anche più veloce e veliera della *Leon Coronato*, fu scelta subito quale ammiraglia dal Capitano Straordinario Daniele 4° Dolfin¹⁶⁶.

¹⁶⁰ Vi erano 1.367 marinai su 1.760, 19 mozzi su 96; aggiungendo le navi pubbliche da trasporto *Montone d'Oro* e *Abbondanza e Ricchezza* e le palandre, i marinai erano 1.520 su 1.938, i mozzi 88 su 112. L'equipaggio meglio in ordine era quello della *San Nicolò* di Alessandro Mostrato (97 marinai su 100), il peggiore quello della *San Domenico* di Andreas Endrich (70 marinai su 120): non a caso Mostrato proveniva dall'isola di Argentario, mentre Endrich era estraneo all'ambiente marittimo dell'Egeo. ASVe, *PTM*, filza 948, disp. G. Corner n. 21, 26.11.1689 e all. ristretto equipaggi 22.11.1689.

¹⁶¹ I cinque capitani raccolsero 358 marinai. ASVe, *Senato Mar*, filza 685, 6.4.1690, all. Provveditori all'Armar 5.4.1690.

¹⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 688, 5.10.1690 e all.ti.

¹⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 689, 29.12.1691 e all.ti; 13.1.1691.

¹⁶⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 691, 17.3.1691 e all. Provveditori all'Armar 10.3.1691.

¹⁶⁵ Per raggiungere il numero previsto, Bollani e Morelli impiegarono 40 dei 300 marinai che avevano ingaggiato per le altre navi in Levante. ASVe, *Senato Mar*, filza 691, 28.4.1691.

¹⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1335, disp. D. Dolfin n. 17, 18.9.1691. L'unico difetto della

La ripresa della costruzione di navi da guerra ebbe un contrappeso nella demolizione della *Giove Fulminante*. Rientrata come visto a Venezia nel 1687 e tirata a secco, l'anno successivo fu oggetto di un acceso dibattito sull'opportunità o meno di conciarla. Di fronte alla spesa (preventivata in 16-18 mila ducati) e alla durata dei lavori (almeno un anno e mezzo), la maggioranza dei periti, tra cui Stefano Conti, chiese la sua demolizione e l'utilizzo del materiale recuperato in una nuova costruzione. A essi si contrapposero sia il Patrone all'Arsenale Antonio Canal¹⁶⁷ sia Domenico Corso, figlio del defunto costruttore della *Giove*, che proposero invece di raddobbarla in appalto: Canal temeva soprattutto che si creasse un pericoloso precedente in base al quale, dopo soli diciotto anni (l'età della *Giove*), una nave pubblica potesse andare demolita. La questione rimase in sospeso fino all'estate del 1689, mentre la nave, abbandonata in un volto, si piegava in chiglia sotto il proprio peso¹⁶⁸. Una seconda perizia vide l'intervento di Gasparo Vecchia, che aveva collaborato con Paolo Corso alla costruzione della *Giove* e che, lavorando adesso in cantieri privati, assicurava fosse possibile riportarla al suo stato originario con una spesa inferiore a quella di una nuova unità. I maestri dell'Arsenale insistettero però per la demolizione, respingendo anche l'idea di Conti di una demolizione/ricostruzione¹⁶⁹. Benché Provveditori e Patroni dessero loro ragione e consigliassero l'immediato disfaccimento¹⁷⁰, si dovettero attendere altri tre anni e mezzo perché esso venisse eseguito¹⁷¹.

Leon segnalato fu l'eccessiva altezza della soglia dei portelli. Gli affusti dei cannoni dovettero essere elevati di circa mezzo piede (quasi 20 cm), incrementando il rinculo e di conseguenza il rischio di un ribaltamento del pezzo al momento dello sparo. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 691, 8.3.1691, Provveditori alle Artiglierie 8.3.1691.

¹⁶⁷ Dovrebbe trattarsi di Antonio di Francesco Canal (1646-?), appartenente a un ramo della famiglia diverso da quello di Cristoforo da Canal che a metà Cinquecento aveva introdotto anche nella marina veneziana l'impiego dei forzati. BARBARO, II-7, c.225.

¹⁶⁸ Sui danni riportati dalle navi francesi tirate a terra nell'arsenale di Rocherfort, sul rifiuto di Colbert di autorizzare simili operazioni e sulla spinta che questi problemi diedero alla costruzione di un nuovo bacino di carenaggio negli anni ottanta del Seicento, cfr. MÉMAIN, *La marine de guerre*, pp. 145-151.

¹⁶⁹ La marina inglese, dove la ricostruzione diverrà una prassi normale, applicherà con regolarità il sistema solo qualche anno dopo. Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, pp. 64-66.

¹⁷⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 686, 12.7.1690, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.6.1690.

¹⁷¹ Prima della demolizione, vennero realizzati un disegno e un modello della *Giove*, che però non ispirarono alcuna costruzione successiva. ASVe, *Senato Mar*, filza 711, 3.12.1693 e all.ti; 19.12.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 14.12.1693. Dal

La demolizione della *Giove* eliminò l'esemplare di navi pubblica che si discostava maggiormente dai principi progettuali di Conti e rafforzò la preminenza di quest'ultimo in Arsenal. Il successo del proto ebbe però un impatto limitato sulle costruzioni, perchè in quegli anni il cantiere di stato continuò a mantenere un'attività ridotta, dovuta all'incerto andamento della guerra. Nell'aprile del 1691, appena completata la *San Lorenzo Giustinian*, il Senato ordinò la costruzione di altre due navi pubbliche, ma l'insuccesso della campagna navale di quell'anno raffreddò gli entusiasmi e non venne iniziato alcun lavoro. L'assemblea chiese anzi di verificare quanti volti d'acqua potessero essere adattati alle navi da lasciare in riserva una volta terminata la guerra, eventualità che la disfatta turca di Slankamen faceva supporre non troppo lontana¹⁷². Solo nel maggio 1692, quando risultò evidente che gli ottomani erano decisi a riarmarsi sul mare (ma anche per mantenere occupate le maestranze), arrivò un ordine per due nuove unità. Su suggerimento dello stesso Doge Francesco Morosini, che voleva che tutte le navi pubbliche fossero costruite in base a due soli modelli e non ai tre indicati in passato, si stabilì che la più grande dovesse ispirarsi alla *San Lorenzo Giustinian* e l'inferiore ancora alla *Drago Volante*¹⁷³: è curioso notare come Conti venisse preso ad esempio per i vascelli maggiori e non per le unità più piccole, a dispetto della sua propensione per queste ultime. A seguito di questa scelta, la grande unità che doveva ispirarsi alla *San Lorenzo* venne affidata al proto, mentre l'altra fu data a Iseppo de Pieri¹⁷⁴. La nave di Conti, battezzata *Stella Maris*¹⁷⁵, venne varata nel gennaio 1693, in uno stato di lavorazione meno avanzato del solito in quanto la mole dello scafo consigliava di metterla in acqua prima che il peso a terra risultasse eccessivo.

disfacimento si ricavarono 55 miliara (26 t) di ferramenta. *Ibid.*, filza 718, 27.1.1695, all. Proto dei Calafati 14.1.1695.

¹⁷² Si individuarono otto volti d'acqua già usati per le galee. Negli anni successivi sette di essi furono ristrutturati, elevandone il tetto di 8 piedi (quasi tre metri). ASVe, *Senato Mar*, filza 700, 3.7.1692 e all. ti (la richiesta d'informativa è del 23.10.1691); *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 20, rel. Savio agli ordini all'Arsenale Francesco Corner, 30.3.1696, all. nota volti.

¹⁷³ Quale eventuale modello intermedio, l'Arsenale aveva suggerito la *Sacra Lega* di Benetto Gambillo. ASVe, *Senato Mar*, filza 699, 22.5.1692 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.5.1692. L'accenno a Morosini in *ibid.*, filza 718, 8.1.1695, Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.1.1695.

¹⁷⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 700, 19.7.1692 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.7.1692.

¹⁷⁵ *Maris Stella* era il lumino che veniva acceso ogni sera davanti all'immagine della Madonna, principale patrona della gente di mare veneziana. A. GORLATO, *Vita e tradizioni dei pescatori istriani*, «Pagine Istriane», s. 5, 42 (1978), n. 3, p. 23.

Ai primi di febbraio scese in acqua anche l'unità di de Pieri, nominata *Rosa*¹⁷⁶. Per entrambe mancano indicazioni archivistiche su dimensioni e armamento: la *Stella Maris* dovrebbe aver ricalcato la *San Lorenzo*, con un armamento di una settantina di cannoni, mentre da alcuni dati sembrerebbe che la *Rosa* dovesse imbarcarne 54¹⁷⁷. Le due navi avrebbero dovuto avvalersi dall'avvio a Sarezzo, presso Brescia, di una importante produzione di cannoni di ferro grazie all'impegno di un imprenditore locale, Tiburzio Bailo¹⁷⁸: tuttavia il ritardo nell'arrivo dei pezzi a Venezia, provocato soprattutto dall'insufficiente sistema di trasporti della Terraferma, rese necessario rivolgersi nuovamente al mercato, con l'acquisto di una quarantina di cannoni da privati. Le difficoltà non furono poche, anche perché il mercante inglese Robert Vursten, che ne aveva la maggior parte, pretendeva il pagamento di 3.400 ducati di crediti arretrati¹⁷⁹. Tra gli altri furono comprati quattro cannoni di ferro da 30 per la *Stella Maris*, che potrebbe essere così stata la prima nave pubblica armata con cannoni di questo calibro¹⁸⁰.

L'allestimento delle due navi si inserì nei grandi preparativi per il ritorno in Levante di Francesco Morosini. Il Doge doveva prendere imbarco sulla *Rosa*, prima nave pubblica a essere destinata al trasporto della massima carica dello stato, e per questo motivo una cura particolare fu impiegata nelle decorazioni dell'unità¹⁸¹; alla fine Morosini preferì viaggiare sulla galea generalizia ma,

¹⁷⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 703, 10.1.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.1.1693; filza 704, 14.2.1693, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 6.2.1693.

¹⁷⁷ L'unica cosa sicura è che la *Rosa* presentava l'abituale difetto di una batteria inferiore troppo bassa sull'acqua. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 18, 11.8.1695. In base a quanto riportato nell'*Architettura Navale* di Stefano Conti, la *Stella Maris* era più lunga e più larga di mezzo piede rispetto alla *S. Lorenzo Giustinian*, arrivando a 112,5x35,5 piedi.

¹⁷⁸ Su quest'impresa, la prima del genere attestata in Italia, cfr. G. CANDIANI, *Tiburzio Bailo e i cannoni di Sarezzo. Politica navale e forniture militari nella Repubblica di Venezia durante la prima guerra di Morea (1684-99)*, «Società e Storia», 102 (2003), pp. 677-706.

¹⁷⁹ Vursten aveva quarantadue cannoni (trentotto torniti, a 60 ducati il miliara, e quattro ordinari, a 42 ducati il miliara). Altri due mercanti veneziani avevano sedici cannoni, di cui 12 usati. ASVe, *Senato Mar*, filza 704, 28.2.1693, all. scrittura Savio Cassier 27.2.1693.

¹⁸⁰ Non si può peraltro escludere che in precedenza qualche nave abbia imbarcato, per iniziativa dei comandanti in Levante, pezzi da 30. Per la *Stella Maris* furono sicuramente acquistati anche nove cannoni di ferro da 20 torniti: tutti e tredici i pezzi vennero pagati 60 ducati il miliara. ASVe, *Senato Mar*, filza 707, 26.5.1693, all. Provveditori alle Artiglierie 23.5.1693.

¹⁸¹ La camera personale di Morosini era profilata in oro zecchino, con la porta arabescata d'oro, mentre la scala principale della nave era color cenere; dorate erano anche le otto

come detto, la *Rosa* riportò a Venezia il corpo del Doge. Riguardo ai capitani, la *Stella Maris* fu affidata al veneziano Giovanni Pignatta, il terzo escluso due anni prima dalla scelta dei capitani di *San Lorenzo Giustinian* e *Leon Coronato*, mentre la *Rosa* andò all'anziano Battista Zuecca, ultimo capitano della *Giove Fulminante*: i rispettivi contratti prevedevano un equipaggio di 150 e 120 uomini¹⁸². La necessità di riarmare altre tre navi pubbliche venute a Venezia per la concia aggravò i problemi nella raccolta dei marinai, tanto più che molti degli uomini licenziati si erano imbarcati sui più remunerativi mercantili, noleggiati in gran numero per il convoglio che doveva portare Morosini in Levante. Nonostante mancassero ancora una settantina di marinai, a metà maggio le due navi furono fatte uscire in mare aperto per sfruttare il periodo di maree favorevoli¹⁸³, aggregandosi poi al convoglio del Doge, salpato il 2 giugno.

7.6 *Alternative costruttive*

Anche se la *San Lorenzo Giustinian* sembrava essersi imposta quale principale punto di riferimento per le navi da guerra veneziane, il dibattito sui modelli era lungi dall'essere esaurito. Alla fine del 1693 l'Arsenale aveva sufficiente legname stagionato per iniziare altre due unità e i Provveditori e Patroni proposero di riprodurre senz'altro la *San Lorenzo*, ma, a dispetto della loro irritazione nel constatare che venissero continuamente messe in discussione le scelte già fatte, il Senato volle prima conoscere le precise differenze tra *San Lorenzo* e *Giove Fulminante*¹⁸⁴. L'aspetto più controverso era la velocità. Conti e gli altri maestri riconobbero la minor velocità della *San Lorenzo*, ma ribadirono che la nave, più larga di fondo, rimaneva in assetto anche senza zavorra e poteva quindi entrare e uscire da Malamocco con l'artiglieria in batteria; inoltre la sua maggior robustezza le consentiva d'imbarcare cannoni da 30 in corridoio e da 20 in coperta, mentre la *Giove* era limitata a pezzi da 20 e da 14.

figure sullo sperone, insieme ai balconcelli della galleria. L'appalto fu stipulato con Matteo Bravi per 100 ducati. La *Rosa* era uscita dall'Arsenale il 23 marzo, sicché le indorature dovrebbero essere state completate al di fuori del cantiere di stato. ASVe, *Senato Mar*, filza 706, 2.4.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 31.3.1693; 8.4.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 3.4.1693; filza 707, 7.5.1693, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.4.1693.

¹⁸² ASVe, *Senato Mar*, filza 705, 14.3.1693 e all. Provveditori all'Armar 5.3.1693; filza 707, 9.5.1693 e all. Provveditori all'Armar 26.3.1693.

¹⁸³ ASVe, *Senato Mar*, filza 707, 20.5.1693.

¹⁸⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 711, 3.12.1693 e all.ti; 19.12.1693 e all. 14.12.1693.

In sostanza, la *San Lorenzo* rappresentava un'autentica nave da battaglia ideata per gli scontri con le sultane e si può pensare che i patrizi che la sostenevano avessero quale obiettivo il mantenimento della supremazia navale anche di fronte al riarmo navale ottomano. Il gruppo che chiedeva una riproposizione della *Giove* doveva invece essere interessato soprattutto alla difesa dei traffici mercantili e considerava più importante la costante minaccia dei corsari barbareschi piuttosto che il momentaneo pericolo della flotta del sultano. Contro i corsari, la velocità appariva vitale, mentre l'armamento di un'unità come la *Giove*, comunque non trascurabile, ne avrebbe consentito l'eventuale impiego anche nella linea di battaglia.

Se l'ipotesi è fondata, vincitori dello scontro furono inizialmente i sostenitori della guerra di squadra (tra i quali Pietro Valier): nel gennaio del 1694 il Senato confermò la *San Lorenzo* quale modello per le navi maggiori, mantenendo la *Drago Volante* per quelle inferiori. Quando però, alcuni mesi dopo, si decise finalmente di mettere in cantiere le due nuove navi e i Provveditori e Patroni all'Arsenale chiesero che almeno una replicasse la *San Lorenzo*, l'assemblea ordinò che entrambe ricalcassero invece la *Drago*¹⁸⁵. La decisione rappresentava un'indubbia sconfitta per i sostenitori dei grandi vascelli di linea ed era stata probabilmente presa sotto una rinnovata spinta della minaccia corsara. L'impegno bellico in Levante aveva deteriorato pericolosamente la situazione nelle acque più vicine a Venezia. Nonostante nel 1689 fosse stata creata una squadra composta da due mercantili armati noleggiati per pattugliare costantemente il Canale d'Otranto¹⁸⁶, nel solo 1692 i Barbareschi avevano catturato tra basso Adriatico e le Isole delle Sapienze venti mercantili; a questi se ne erano aggiunti altri diciannove fermati dai corsari francesi, portati nella zona dalle vicende della guerra della lega di Augusta¹⁸⁷. Venne ventilata la reintroduzione del sistema dei convogli, ma gli armatori vi si opposero, non da ultimo perché i mercantili veneziani continuavano a frequentare i porti turchi sotto altre bandiere con la complicità delle autorità locali, cosa che sarebbe stata impossibile a

¹⁸⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 711, 28.1.1694 e all.ti; filza 715, 9.6.1694 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.6.1694.

¹⁸⁶ Gli armatori pagavano un contributo di circa 10 mila ducati l'anno per il mantenimento di queste due unità. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696.

¹⁸⁷ Nel 1690, Luigi XIV aveva concesso patenti per la cattura in Levante di mercantili inglesi e olandesi. Solo quattro delle diciannove prede fatte dai francesi vennero effettivamente confiscate, ma questo non diminuiva la preoccupazione e l'irritazione del mondo armatoriale veneziano per la nuova minaccia. ASVe, *Senato Rettori*, filza 117, 23.11.1690; filza 121, 20.12.1692 e all.ti.

un convoglio scortato da navi da guerra¹⁸⁸. Agli inizi del 1693 il Senato decise di modificare la composizione della squadra nel Canale d'Otranto sostituendo ai due mercantili armati, noleggiati normalmente dalla primavera all'autunno, altrettante navi pubbliche, che dovevano stare in mare tutto l'anno; nel contempo, il Capitano Generale Mocenigo venne invitato a spostare quando necessario altre navi nelle acque tra le Sapienze e Corfù¹⁸⁹. Ciò non fece altro che aggravare la tensione tra le necessità più propriamente militari e quelle della protezione del traffico, privando l'Armata grossa di preziose unità anche nei momenti di maggiore impegno¹⁹⁰, senza peraltro riuscire ad assicurare un pattugliamento costante, reso a sua volta impossibile dalle esigenze belliche.

Il dilemma tra guerra di squadra e protezione al traffico non era facilmente risolvibile, in quanto i due compiti richiedevano sforzi diversi e scelte spesso contrastanti. I limiti finanziari costringevano la Serenissima a scegliere (come già era accaduto all'Inghilterra un sessantennio prima)¹⁹¹ tra una flotta da battaglia indirizzata alla supremazia navale e una flotta d'incrociatori orientata alla difesa del commercio. Poiché la prima non era in grado di garantire da sola la seconda, diventava inevitabile lo scontro – già intravisto nel dibattito sull'intervento in guerra – tra i gruppi per i quali il futuro della Repubblica si giocava ancora nei traffici marittimi e coloro che ritenevano invece che un'espansione politico-militare avrebbe assicurato anche la prosperità commerciale. I patrizi legati all'ambiente mercantile non erano sufficientemente forti per imporre un modello ambivalente come la *Giove Fulminante* (mezza nave di linea e mezzo incrociatore), ma lo erano abbastanza per bloccare la costruzione di vascelli pensati esclusivamente per la guerra di squadra come la *San Lorenzo*. Dato che la protezione del commercio era in ogni caso una necessità riconosciuta da tutti, e considerata l'inclinazione di Conti (la voce più autorevole dell'Arsenale) per le navi minori, si ha una spiegazione della scelta di un modello ispirato alla *Drago*, la cui utilità non poteva essere esplicitamente negata da nessuno.

Le due nuove navi furono poste subito in cantiere¹⁹². La prima, destinata

¹⁸⁸ La situazione era ulteriormente complicata dai maneggi di alcuni trafficanti veneziani, che segnalavano ai corsari partenze e rotte dei mercantili e che poi si recavano nelle Reggenze ad acquistare le prede sottocosto: a Tripoli una marciliana del valore di 4.000 reali fu comprata per 1.200 reali. ASVe, *Senato Mar*, filza 717, 4.11.1694 e all. supplica 27.9.1694.

¹⁸⁹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 121, 28.1.1693 e all.ti.

¹⁹⁰ Come accadde nell'estate del 1694, in piena offensiva contro Chio. ASVe, *Senato Mar*, filza 716, 5.8.1694.

¹⁹¹ Cfr. RODGER, *The Safeguard of the Sea*, pp. 393-394.

¹⁹² ASVe, *Senato Mar*, filza 715, 3.7.1694.

a prendere il nome di *Fede Guerriera*, venne affidata a Stefano Conti¹⁹³, mentre l'altra (battezzata poi *Fenice*) toccò al nuovo sottoproto dei Marangoni Iseppo de Zuanne de Pieri, figlio del defunto costruttore della *Costanza Guerriera* e nipote di Iseppo de Pieri¹⁹⁴. Sebbene dovesse ispirarsi alla *Drago Volante*, Conti riuscì a trasformare il progetto in qualcosa di originale, facendo leva sia sull'assenza di disegni e di un modello in scala della *Drago*, sia sulla possibilità di portare la chiglia da 90 a 95 piedi (33,1 mt)¹⁹⁵. La larghezza passò da 29 a 30 piedi (10,4 mt), con un dislocamento calcolabile sulle 820 tonnellate¹⁹⁶, mentre l'armamento fu di 54 cannoni contro i 48 della *Drago*¹⁹⁷. Della *Fede Guerriera* è rimasto il disegno firmato da Conti, il primo che sicuramente riproduce una vera nave da guerra veneziana e che è contemporaneo ai primi piani di vascelli inglesi effettivamente identificabili¹⁹⁸.

L'opportunità di poter finalmente realizzare il tipo di nave in cui aveva sempre creduto spinse Conti ad aprire una polemica su alcune recenti scelte costruttive veneziane, ispirate ai metodi inglesi e olandesi. La più discutibile, secondo il proto, era l'uso introdotto nel 1690 di ricoprire di fasciame anche l'interno dello scafo dalla chiglia fino al ponte di stiva¹⁹⁹. Inglese e olandesi adottavano il fasciame interno (del medesimo spessore di quello esterno) in

¹⁹³ I lavori erano però effettivamente seguiti dal capo d'Opera Giacomo de Zorzi Grando. ASVe, *Senato Mar*, filza 713, 20.3.1694 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 8.2.1694.

¹⁹⁴ Iseppo di Zuanne de Pieri si era distinto nel 1677 per essersi immerso per riparare una falla causata da un fulmine che aveva colpito una galeazza nell'isola di Saseno, presso Valona. Nel 1682 era proto dei marangoni in Armata, nel 1685-89 aveva ricoperto lo stesso incarico a Corfù. ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 7.12.1697, all. supplica 13.9.1697. La sua nomina a sottoproto può essere spiegata con l'influenza dello zio, ma suggerisce anche come quest'ultimo, legato all'opera di Paolo Corso, dovesse aver trovato la strada sbarrata dall'ascesa di Conti.

¹⁹⁵ Ricordiamo che alla scarsa lunghezza della *Drago* era attribuita l'eccessiva usura delle strutture della prua.

¹⁹⁶ Con un pescaggio di 14 piedi e un coefficiente di blocco di 0,48. Nel 1707 la nave pescava 14,5 piedi.

¹⁹⁷ Le nuove navi avevano portelli per 56 pezzi: ciascuno dei due ponti principali allineava dodici portelli per lato, il cassero quattro. ASVe, *Senato Mar*, filza 715, 15.7.1694 e all.ti.

¹⁹⁸ Quale il *Triumph* da 90 cannoni del 1698. Cfr. LAVERY-STEPHENS, *Ship Models*, p. 26.

¹⁹⁹ L'uso era stato introdotto insieme all'aumento degli spessori delle ordinate. Poiché le navi del 1690, *San Lorenzo Giustinian* e *Leon Coronato*, erano state ideate dallo stesso Conti, la fodera interna doveva essere frutto dell'intervento di altri maestri e forse anche di qualche patrizio.

quanto impiegavano chiodature in legno (caviglie) che si dovevano bloccare da entrambi i lati affinché il mare non le smuovesse; francesi, spagnoli e genovesi usavano invece, come i veneziani, le più forti chiodature di ferro e si accontentavano di più modeste controcinte, disposte internamente in una serie di strisce²⁰⁰. Conti giudicava inutile e costosa la fasciatura interna completa, che inoltre rendeva difficile individuare eventuali falle, soprattutto nel caso di qualche cannonata sotto la linea di galleggiamento e creava un'intercapedine con il fasciame esterno che si riempiva di sporcizia facendo marcire, in mancanza di una buona ventilazione, le ordinate. I Provveditori e Patroni all'Arsenale, con il sostegno di quattro dei cinque ex Capitani delle Navi riuniti in un'apposita Conferenza, volevano applicare alle due nuove navi le modifiche chieste da Conti²⁰¹. Incontrarono però la dura opposizione del quinto membro, Marco Loredan²⁰², che, appoggiato da molti dei capitani presenti a Venezia, sostenne con forza le ragioni dei «nordici» (da lui intesi non solo come inglesi e olandesi, ma anche come danesi e svedesi), affermando che navi senza un adeguato fasciame interno sarebbero risultate troppo deboli. Per quanto concerne gli altri problemi sollevati da Conti, bastava appoggiare l'orecchio e grazie al rumore dell'acqua capire dove era una falla, mentre la sporcizia poteva essere eliminata praticando (sempre come i nordici) degli ombrinali che facessero scorrere l'acqua nella sentina²⁰³. La polemica sembra confermare la presenza a Venezia di due scuole di pensiero riguardo alle costruzioni navali, una d'ispirazione settentrionale e un'altra più mediterranea, con probabili punti di contatto soprattutto con la Provenza. La scuola mediterranea trovava nel proto un prestigioso sostenitore²⁰⁴ ed era presumibilmente appoggiata anche dalla parte più consistente del patriziato

²⁰⁰ Sebbene in apparenza più robusta, la chiodatura in ferro era più pesante e molto meno durevole di quella in legno, in quanto ferro e rovere reagivano male tra di loro. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 222.

²⁰¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 717, 20.11.1694 e all.ti.

²⁰² Ricordiamo che Marco di Paolo Loredan (1627-1697) aveva avuto la direzione delle navi pubbliche nella fase finale della guerra di Candia. Cfr. BARBARO, IV-19, c. 338. Gli altri quattro membri della Conferenza erano Marco Bembo, Girolamo Grimani, Alessandro Molin e Lorenzo Donà.

²⁰³ Per ridurre ulteriormente il problema, Loredan suggerì di usare quale zavorra, al posto della ghiaia, ciottoli raccolti nel letto del fiume Piave. I ciottoli erano usati anche dalle navi inglesi. LAVERY, *The Arming and Fitting*, pp. 186-187.

²⁰⁴ Una conferma dell'avversione di Conti per le marine settentrionali potrebbe essere rappresentata dalla sua trasformazione in forma quadrata dei portelli della *San Andrea*, una parte dei quali era rotonda, secondo i canoni inglesi. ASVe, *Senato Mar*, filza 703, 20.12.1692, all. periti Arsenale 15.12.1692.

interessato ai problemi marittimi, ma incontrava molto meno favore negli altri maestri dell'Arsenale, più attenti alle tendenze – e forse anche alle mode – delle potenze navali più prestigiose. Il contrasto si rinnovò in Senato, dove alla fine fu presa la salomonica decisione di permettere a Conti di sperimentare le proprie idee sulla nave che stava seguendo personalmente, mantenendo invece il fasciame interno di stile nordico in quella di de Pieri²⁰⁵.

Allo scopo di avere pronte le due unità per la prossima campagna, nel novembre 1694, quando gli scafi erano completati solo per un quarto, si passò al lavoro dall'alba al tramonto e nei giorni festivi, attribuendo inoltre a ciascuna nave le settanta maestranze migliori²⁰⁶. La costruzione ebbe una forte accelerazione e per la terza decade del marzo 1695 le navi erano già uscite dall'Arsenale²⁰⁷. Rispetto al passato, le artiglierie avrebbero dovuto destare minori preoccupazioni (mancavano solo diciotto cannoni da 20), ma le difficoltà nel far riprendere la produzione di cannoni di ferro a Sarezzo, interrotta dopo un promettente inizio per alcuni problemi tecnici²⁰⁸, costrinse a rivolgersi nuovamente al mercato privato, oltre ad impiegare parte dei pezzi della *San Giovanni Battista Grande*, venuta alla concia²⁰⁹. Per il comando i Provveditori all'Armar, ignorando la lista dei candidati iscritti, convocarono d'ufficio i tre migliori capitani presenti a Venezia, ma nessuno si mostrò disponibile e fu necessario ripiegare su quelli messi in nota. La *Fede Guerriera* andò a Francesco Negri, la *Fenice* a Pietro Ivanusich²¹⁰. Probabilmente la difficoltà di trovare capitani nasceva dalla decisione di imbarcare su ciascuna nave ben 250 marinai (120 di equipaggio e 130 quale rinforzo per l'Armata)²¹¹. La raccolta, aiutata dagli ormai consueti quattro ducati di donativo per marinaio, poté comunque essere considerata un successo: alle rassegne la *Fede Guerriera* ebbe 236 marinai, la

²⁰⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 718, 11.12.1694 e all.ti.

²⁰⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 717, 20.11.1694 e all.ti.; filza 718, 4.12.1694.

²⁰⁷ Entrambe le navi furono varate il 24 gennaio 1695. BNM, ms. it., cl. VI, 471 (12115), *Mercuri* 1695, c.113v, Venezia 29.1.1695.

²⁰⁸ Questi problemi portarono tra l'altro ad uno scontro tra il proprietario della fonderia Tiburzio Bailo e Sigismondo Alberghetti. CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, pp. 685-686. E' comunque probabile che *Fede* e *Fenice* abbiano imbarcato alcuni dei pezzi prodotti a Sarezzo nel 1693 e arrivati a Venezia troppo tardi per essere impiegati su *Stella Maris* e *Rosa*.

²⁰⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 720, 16.4.1695 e all. Provveditori alle Artiglierie 14.4.1695.

²¹⁰ Entrambi servivano da lungo tempo sulle navi pubbliche: Negri da una quarantina d'anni, per la maggior parte dei quali in qualità di nocchiere. ASVe, *Senato Mar*, filza 719, 9.2.1695 e all. Provveditori all'Armar 4.2.1695.

²¹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 719, 9.2.1695 e all. Provveditori all'Armar 3.1 [2].1695.

Fenice 210²¹², numeri mai raggiunti in passato sulle navi pubbliche. Le due unità vennero fatte uscire da Malamocco verso la fine di aprile 1695 per non perdere le alte maree e si ancorarono a Pello Rosso²¹³, da dove salparono per il Levante in tempo per partecipare alla nuova campagna.

7.7 *Aspetti organizzativi e di standardizzazione*

Sul piano strutturale e organizzativo, il prolungarsi del conflitto aggravò i precedenti problemi, ma non in modo uniforme. Riguardo al personale, la disponibilità di marinai rimase, nonostante le difficoltà segnalate, un aspetto sotto controllo, sia perchè le nuove navi furono relativamente poche, sia perchè alcuni segnali indicano che la gente di mare della Serenissima era in quel periodo in aumento²¹⁴. All'accrescersi del serbatoio di potenziali marinai si sommò l'incremento nella raccolta di fanciulli, orfani e/o vagabondi prelevati dagli ospedali veneziani o dalle strade della città e imbarcati come mozzi. I risultati forniti da questi ragazzi pare siano stati nel complesso buoni e molti di loro si trasformarono in ottimi marinai²¹⁵. In condizione più critica, sia sotto il profilo numerico sia sotto quello qualitativo, rimase invece una componente specialistica come i bombardieri. Le *scuole* avrebbero dovuto fornire personale estratto dal mondo artigiano (fabbri, carrettieri, falegnami, tagliapietra e arti simili), ma poiché ben pochi volevano abbandonare casa e famiglia per servire sulla flotta, venivano mandate in Levante grazie a immunità e privilegi le persone più disperate e sovente di capacità molto limitate. Per cercare di ovviare al problema, nel 1689 venne ordinato che durante l'inverno i marinai migliori si esercitassero con gare

²¹² Gli altri marinai avevano preso la caparra ma non si erano presentati. ASVe, *Senato Mar*, filza 721, 4.5.1695, all. Provveditori all'Armar 29.4.1695.

²¹³ ASVe, *Senato Mar*, filza 720, 23.4.1695 e all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 23.4.1695.

²¹⁴ L'incremento era, almeno in parte, legato all'introduzione di nuove tecniche di pesca. A Chioggia, tra il 1681 e il 1702, i marinai iscritti alla Scuola di San Nicolò passarono da 97 a 219 e i pescatori di quella di San Andrea da 928 a 1600. ASVe, *Milizia da Mar*, b. 31, reg. 33, c. 10r; reg. 37, c. 21v, cit. in S. PERINI, *Aspetti dell'amministrazione finanziaria del Comune di Chioggia nel secondo Seicento*, «Archivio Veneto», s. 5, 122 (1991), p. 80. La pesca delle sardine con le tratte valse a creare nel giro di pochi anni eccellenti marinai. PIZZETTI, *Con la bandiera*, I, p. 252.

²¹⁵ Venne calcolato che tra il 1684 e il 1697 fossero stati inviati in Armata 2.042 mozzi. ASVe, *Senato Mar*, filza 680, 30.6.1689, all. Magistrato alla Sanità 14.6.1689; filza 684, 4.3.1690, all. Magistrato alla Sanità 28.2.1690; filza 689, 13.1.1691, all. Magistrato alla Sanità 10.1.1691; filza 733, 2.4.1697, all. Provveditori alla Sanità 28.3.1697; *PTM*, filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 79, 10.10.1692, c. 200r.

di tiro mensili. Si pensò anche di sostituire l'inutile prova con cannoni di piccolo calibro che le maestranze dell'Arsenale effettuavano ogni anno al Lido, con un corso di artiglieria navale per un'ottantina di esse, ma la proposta non ebbe seguito²¹⁶. Va sottolineato come la Serenissima abbia sempre cercato di mantenere un addestramento generalizzato per i bombardieri, che in teoria dovevano imparare il tiro in campagna, quello dalle mura delle fortezze e quello dalle navi²¹⁷. Lo scopo era favorire l'intercambiabilità dei ruoli, ma questo impediva la formazione di un nucleo stabile di personale specializzato nel difficile tiro in mare, costringendo a ricorrere agli artiglieri stranieri.

Riguardo al materiale, l'usura di scafi e attrezzature rimase un punto delicato. In seguito alle forti spese sostenute per la concia a Curzola, il Senato richiamò la flotta ad una maggior attenzione. In risposta, l'allora Capitano Ordinario delle Navi Marco Pisani, dopo aver ricordato che le unità veneziane, a differenza di quelle straniere, navigavano sovente tutto l'anno, attribuì i difetti alla cattiva qualità delle forniture inviate dall'Arsenale. Le vele duravano una sola stagione e si rompevano al momento di forzare l'andatura, tanto che sull'ammiraglia *San Vittorio* si preferiva impiegare una vecchia vela di maestra olandese in dotazione sin dall'inizio, comunque migliore di una vela nuova veneziana; perdurava anche il problema dell'incatramatura di cavi e gomene, per cui Pisani mise nuovamente sotto accusa l'uso della stufa²¹⁸. L'Arsenale negò che qualità e taglio delle vele veneziane fossero marcatamente inferiori a quelle ponentine – peraltro irreperibili in città – ma non poté controbattere sull'uso della stufa²¹⁹. A dispetto di queste difficoltà, l'utilizzo continuò a svilupparsi e un decennio dopo si segnalava la presenza di stufe anche fuori dall'Arsenale²²⁰.

²¹⁶ Data la storica rivalità tra le maestranze dell'Arsenale e i bombardieri della Scuola di Venezia, venne ribadito che i due gruppi continuassero a esercitarsi separatamente. ASVe, *Senato Mar*, filza 678, 15.1.1689 e all. Provveditori alle Artiglierie 12.1688. A Venezia, all'epoca, la Scuola aveva 12 compagnie di 50 uomini ciascuna. *Diario Garzoni*, c. 16r, 5.9.1693.

²¹⁷ Cfr. a questo proposito il manuale del 1788 del Sergente Maggiore Domenico Gasperoni, *Doveri militari ed istruzioni ad uso di ogni individuo delle urbane squadre della Dominante*, Venezia 1788, in particolare pp. 40 e sgg.

²¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1334, disp. M. Pisani n. 48, 29.1.1689.

²¹⁹ Nonostante la ricordata assunzione di un esperto inglese nel 1684, il procedimento d'incatramare i singoli filacci che componevano il cavo non era riuscito a causa della sottigliezza che rendeva molto complesso il lavoro. Si era allora cercato di avere da Genova operai esperti nell'operazione, ma le loro richieste salariali erano state ritenute eccessive. ASVe, *Senato Mar*, filza 680, 8.6.1689, all.ti.

²²⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 16.3.1697, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.3.1697.

I contrasti tra Arsenale e Armata erano un tema ricorrente, ma in quest'occasione emerse un comune impegno per una maggiore standardizzazione del materiale dell'Armata grossa. Pisani aveva ribadito che sartiami e armizi non tenevano conto delle diverse dimensioni delle navi pubbliche e aveva quindi ripreso l'idea – già avanzata nel 1684 – di dividere le navi pubbliche in tre ranghi, attribuendo loro un'attrezzatura proporzionata²²¹. L'*Ammiraglio* dell'Arsenale, Stefano Antipa²²², sostenne che le attrezzature delle navi pubbliche erano già realizzate secondo tre diverse categorie e che se le forniture non rispettavano le dimensioni delle unità, ciò era dovuto alle contingenze, che obbligavano a distribuire quanto disponibile al momento²²³. Quella di Antipa è la prima testimonianza di una divisione in ranghi delle navi pubbliche, sull'esempio di quanto veniva praticato da qualche decennio dalle marine inglese e francese²²⁴. Per quanto la ripartizione non venisse ufficializzata subito²²⁵, essa divenne la base per la futura suddivisione dell'Armata grossa. A paragone delle classificazioni adottate all'estero, quella veneziana inseriva nel primo rango unità che i francesi avrebbero attribuito al secondo rango e gli inglesi al terzo e così a seguire. Derivata dalla mancanza delle unità a tre-ponti che caratterizzavano i

²²¹ Delle diciannove navi in servizio in quel momento, tre avrebbero dovuto essere di primo rango (*Redentor del Mondo*, *San Vittorio* e *San Giovanni Battista Grande*), sette di secondo rango (*San Marco Grande*, *Venere Armata*, *San Andrea*, *San Nicolò*, *San Domenico*, *Sacra Lega* e *Valor Coronato*) e nove di terzo rango (*Fama Volante*, *Drago Volante*, *San Giovanni Battista Piccolo*, *San Antonio da Padova*, *Madonna della Salute*, *Pace e Abbondanza*, *Ercole Vittorioso*, *Vittoria* e *San Iseppo*). ASVe, PTM, filza 1334, disp. M. Pisani n. 48, 29.1.1689;

²²² Antipa era stato *Comito* (in pratica vice capitano) sulle galeazze durante la guerra di Candia, partecipando nel 1651 alla battaglia di Paro, nel corso della quale erano state catturate le tre sultane divenute poi le prime navi pubbliche. Cfr. ASVe, *Cariche da Mar*, *Processi*, 57, 4.10.1651.

²²³ ASVe, *Senato Mar*, filza 680, 8.6.1689, all.ti. Le vele di maestra per le navi di 'primo rango' risultavano essere di 32 ferzi, per quelle di 'secondo rango' di 28 ferzi e per quelle di 'terzo rango' di 27 ferzi. I ferzi (*ferse* in veneziano) erano le strisce di tela che, cucite in senso verticale, formavano le vele. *Ibid.*, PTM, filza 1335, disp. D. Dolfin n. 3, 3.7.1690 e all; filza 1336, disp. Capitano Straordinario delle Navi Bartolomeo Contarini n. 31, 15.1.1697.

²²⁴ Nel 1618 le navi della flotta inglese erano state divise in quattro classi e negli anni quaranta in sei ranghi, ma fu solo negli anni cinquanta, con l'introduzione della tattica della linea di fila, che la classificazione divenne importante. Cfr. LIVERY, *The Ship of the Line*, 1, pp. 14, 27. In Francia la classificazione, in cinque ranghi, fu introdotta nel 1670. PETER, *Le port de Toulon*, p. 74.

²²⁵ Si può notare che in quegli anni un analogo tentativo di standardizzare la flotta svedese in tre classi di navi da guerra non ebbe successo. GLETE, *Navies and Nations*, 1, pp. 44-45.

primi ranghi inglesi e francesi, la suddivisione rispondeva anche a necessità di prestigio: almeno nominalmente, la Repubblica poteva vantare i suoi *1st Rates* e l'immagine di forza che essi suscitavano. Non a caso, per mantenere meglio la finzione, Venezia evitò sempre di distinguere i ranghi in base al numero dei cannoni imbarcati, così come avveniva nelle altre marine²²⁶.

La manutenzione delle navi era un ambito nel quale le questioni del materiale e quelle del personale si saldavano. L'esperienza negativa di Curzola aveva lasciato irrisolto il problema delle concie. Nel 1691 il Capitano Generale Domenico Mocenigo propose di spostare a Venezia il sistema di rotazione che Morosini aveva pensato per l'isola dalmata, riducendo da otto a sei le navi da mandare ai lavori alla fine di ciascuna campagna. Il Senato autorizzò l'invio annuale di quattro o più navi, scelte tra quelle maggiormente bisognose²²⁷, e le prime quattro unità giunsero a fine anno²²⁸. Mocenigo aveva sottolineato il risparmio che si sarebbe ottenuto raddobbandole le navi a Venezia, dove non si dovevano pagare gli equipaggi durante le concie come avveniva invece in Levante. Allungata da una parte, la coperta si accorciava però dall'altra, perché a Venezia nasceva il problema di trattenere fino al successivo riarmo i marinai licenziati. Come in passato, l'espediente adottato fu quello di sborsare mensilmente una parte del denaro di cui gli uomini andavano creditori, in modo da costringerli a rimanere in città fino al reimbarco²²⁹. Anche per quel che riguarda le concie stesse, il passaggio a Venezia non sempre risultava vantaggioso. Quando alla fine del 1692 arrivarono dall'Armata cinque navi, fu necessario mandarne due a Poveglia²³⁰. Qui i lavori erano meno curati e più costosi rispetto all'Arsenale, in quanto era necessario trasportarvi il materiale e le maestranze e aumentare il salario di queste ultime; d'altra parte l'isola, facilmente raggiungibile da Malamocco, permetteva di ridurre le lunghe perdite di tempo causate dagli carichi/scarichi e dall'attesa delle alte maree necessarie per accedere all'Arsenale.

²²⁶ In origine anche la marina inglese aveva introdotto la classificazione in sei *rates* quasi sicuramente per fissare non tanto l'armamento, quanto la dimensione degli equipaggi e la relativa paga. *Deane's Doctrine*, p. 105; BAUMBER, *General-at-Sea*, p. 74.

²²⁷ ASVe, PTM, filza 1125, disp. D. Mocenigo n. 8, 14.1.1691; *Senato Mar*, filza 693, 7.7.1691 e all.ti.

²²⁸ Erano la *San Giovanni Battista Grande*, *Drago Volante*, *Madonna della Salute* e *San Antonio da Padova*. ASVe, *Senato Mar*, filza 695, 13.12.1691 e all. periti Arsenale 11.12.1691.

²²⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 695, 20.12.1691 e all. Provveditori all'Armar 20.12[?].1691.

²³⁰ Le navi erano *San Giovanni Battista Piccolo*, *Sacra Lega*, *San Andrea*, *Venere Armata* e *Vittoria*. ASVe, PTM, filza 1124, copia disp. D. Mocenigo n. 82, 20.10.1692, c. 204v; *Senato Mar*, filza 703, 20.12.1692 e all.ti.

Le concie rappresentavano solo l'ultima fase di una triplice catena, i cui primi due ingranaggi erano composti dalla manutenzione ordinaria da parte delle maestranze di bordo e dai lavori svolti ogni inverno in Levante dagli operai inviati dall'Arsenale. Solo se le prime due fasi venivano svolte con regolarità la nave poteva essere mantenuta in buona efficienza nei tre-quattro anni che separavano una concia dall'altra, evitando lunghe e costose riparazioni a Venezia. Ogni autunno, circa centocinquanta maestranze lasciavano Venezia per effettuare in Levante i raddoppi dell'Armata, sia grossa che sottile. Quest'impegno sottraeva personale per almeno cinque mesi l'anno e caricava il cantiere di stato delle spese di viaggio e di soggiorno oltremare; inoltre il desiderio di trattenere gli operai con maggior abilità ed esperienza, sommato alla scarsa disponibilità degli uomini a lasciare la città, faceva sì che spesso partisero gli elementi più giovani e meno qualificati, abbassando il livello dei raddoppi in Armata²³¹. Per evitare questi problemi, accompagnati da favoritismi e malumori, nella primavera del 1693 venne deciso di portare le maestranze su ciascuna nave pubblica da due a quattro, integrando quelle già presenti con altre estratte dall'Arsenale²³². In questo modo si sperava di costituire, insieme alle maestranze di galeazze e galee, un corpo di centosessanta specialisti in grado non solo di assicurare la manutenzione giornaliera, ma di effettuare anche adeguati raddoppi invernali; all'idea di un arsenale avanzato a Curzola si sostituiva quella di un corpo di genieri navali che avrebbe mantenuto in efficienza la flotta pur senza la disponibilità di importanti attrezzature fisse. Dietro l'iniziativa si intravedeva la mente organizzativa di Francesco Morosini e al Doge, in partenza per il Levante, furono aggregati due maestri dell'Arsenale per dirigere le maestranze dell'intera flotta²³³. Tuttavia, una prima estrazione di 35 marangoni e 36 calafati provocò subito forti tensioni in Arsenale. Gli estratti lamentarono sia la bassa paga, ricalcata su quella erogata nei galeoni pubblici di inizio secolo (10 ducati vitto compreso, contro i 15-16 ducati delle maestranze ingaggiate dai capitani), sia la ferma di cinque anni, nonostante molti di loro avessero moglie e figli. Le proteste sortirono qualche effetto e la ferma venne ridotta a tre anni, mentre fu stabilito che metà paga sarebbe stata corrisposta direttamente

²³¹ Vi erano casi come quello della *Venere Armata*, inviata in Arsenale perché considerata quasi irreparabile e che invece avrebbe potuto essere sistemata in Levante se le maestranze fossero state all'altezza. ASVe, *Senato Mar*, filza 702, 8.11.1692 e all.ti.

²³² Una nave pubblica doveva adesso avere due marangoni e due calafati, con un assistente per ogni categoria. Una galea, che pure non navigava quasi mai in inverno, aveva tre maestranze (un marangone, un calafato e un assistente).

²³³ ASVe, *Senato Mar*, filza 705, 12.3.1693 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.3.1693.

alle famiglie a Venezia e che in futuro sarebbe stato scelto solo personale senza familiari a carico²³⁴. In novembre, presumibilmente su questi principi, venne fatta un'altra estrazione di 40 maestranze²³⁵. Anche a queste condizioni, l'esperimento si mostrò fallimentare. La gran parte degli estratti si disperse in pochi mesi; alcuni, non avendo mai ricevuto gli stipendi, tornarono a Venezia per proprio conto mentre altri si arruolarono tra i soldati, che pur guadagnando molto meno, venivano almeno pagati con regolarità; ci fu perfino chi si offrì come rematore sulle galee. A Venezia le famiglie, senza *fedi di vita* (gli attestati che garantivano che l'individuo fosse ancora in servizio) non potevano riscuotere la metà paga, venendo così a trovarsi in gravi difficoltà. Nel giugno del 1694 fu fatta una completa marcia indietro, ridando nuovamente il compito di reperire le maestranze di bordo al capitano e rinunciando all'idea di un corpo pubblico di genieri della flotta²³⁶.

L'insuccesso del tentativo di spostare in Armata il peso dei raddoppi lasciò invariato il sistema di rotazione delle concie. Se la rotazione a Venezia significava costi maggiori e tempi più lunghi, il fatto di dover rientrare in Laguna aveva anche dei risvolti positivi, sia per gli equipaggi che per lo stato. I marinai potevano ottenere gli arretrati di paga (o almeno una parte di essi) e ricongiungersi alla famiglia, scegliendo poi se riprendere il servizio oppure trovare altri impieghi; talvolta, il momentaneo disarmo serviva anche ad ottenere la sostituzione di un capitano indesiderato²³⁷. Da parte sua, lo stato non solo risparmiava le paghe dei marinai mentre la nave era ai lavori, ma poteva anche regolare situazioni per lui svantaggiose. Nel 1693 il ritorno a Venezia della *San Vittorio* consentì di normalizzarne l'assegnamento *pro capite*, che correva ancora a 11,5 ducati (contro i 10 ducati *standard*) in base al privilegio spuntato nel 1684

²³⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 707, 14.5.1693; filza 710, 10.10.1693 e all.ti.

²³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 710, 20.11.1693, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 12.11.1693.

²³⁶ Il capitano doveva ingaggiare del personale volontario dell'Arsenale, ma se questo non fosse stato in numero sufficiente poteva scegliere altri, previo controllo della loro abilità da parte dei Provveditori all'Armar. ASVe, *Senato Mar*, filza 715, 9.6.1694 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.6.1694.

²³⁷ Nel 1693, le proteste degli equipaggi portarono alla sostituzione dei capitani della *Sacra Lega*, Stefano Penzo, e della *San Antonio da Padova*, Matteo Reati. A quest'ultimo fu imputato un comportamento particolarmente violento, con accoltellamenti e percosse gravi anche verso gli ufficiali, oltre che una pessima alimentazione dell'equipaggio. Entrambi i capitani ottennero comunque in seguito il comando di altre navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 706, 2.4.1693 e all. Provveditori all'Armar 27.3.1693; filza 711, 17.12.1693, all. Provveditori all'Armar 15.12.1693; 31.12.1693 e all. Provveditori all'Armar 29.12.1693. Il processo a Reati in *Provveditori all'Armar*, 407.

dall'allora capitano Lorenzo Picco. Il caso della *San Vittorio* evidenzia alcuni dei problemi che nascevano dalla sovrapposizione di competenze nella gestione delle navi pubbliche. L'assegnamento maggiorato della nave era stato mantenuto dai Provveditori all'Armar anche con i due primi successori di Picco, ma l'attuale capitano, il fiumano Francesco Rosso, era stato scelto in Levante dal Capitano Generale Domenico Mocenigo²³⁸, che di propria iniziativa gli aveva concesso gli 11,5 ducati. Tornata la nave a Venezia e accortisi della discrepanza grazie a una lettera di Mocenigo al Commissario d'Armata (che ordinava di bonificare gli arretrati di Rosso sulla base degli 11,5 ducati), i Provveditori emanarono subito una terminazione a sfavore del capitano. Questi doveva però avere buone entrate, perché un *ministro* (commesso) della stessa magistratura, nell'atto di estendere la terminazione, aggiunse «per errore o per arbitrio» una nota che citava la lettera in questione: su questa base, i Tre Savi sopra Conti fecero una nuova terminazione, che cassava la precedente e ristabiliva la correttezza dell'assegnamento maggiorato. Il contenzioso finì in Senato, il quale diede naturalmente ragione ai Provveditori: la *San Vittorio* tornò ad essere pagata come le altre navi pubbliche, mentre Rosso venne senz'altro sostituito²³⁹. Anche i marinai potevano cercare di sfruttare l'accavallarsi di competenze tra magistrature, ma in questo caso lo stato non lasciava spazio ad ambiguità. Nel novembre 1691 un marinaio della *Montone d'Oro*, appena licenziato dai Provveditori all'Armar perché giudicato inabile, si presentò ai *Giudici al Forestier*²⁴⁰ e ottenne una sentenza esecutiva che ordinava al capitano Cesare Fontana di saldargli paghe arretrate per 350 lire (14 ducati secondo il cambio in moneta d'Armata). Di fronte al rischio dell'apertura di un vortice che avrebbe potuto inghiottire tutto il sistema di gestione degli equipaggi, basato in gran parte sulla continua dilazione e diluizione dei pagamenti, il Senato stabilì che i capitani non fossero tenuti a rimborsare i propri debiti verso i marinai se prima lo stato non regolava i propri conti con i capitani²⁴¹: dato che nulla poteva obbligare le autorità a pagare, i capitani si trovavano automaticamente garantiti contro eventuali rivendicazioni del proprio equipaggio.

²³⁸ Mocenigo aveva nominato proprio *Amminaglio* il precedente capitano, sostituendolo con Rosso. Nei documenti quest'ultimo è chiamato anche Francesco Rosa; potrebbe forse essere il padre del citato Pietro di Francesco Rosa, capitano della *Vittoria*.

²³⁹ Il sostituto fu Matteo Reati, che era stato rimosso l'anno prima per le lamentele dell'equipaggio. ASVe, *Senato Mar*, filza 711, 30.1.1694, all. Provveditori all'Armar 26.1.1694; filza 713, 13.3.1694 e all.ti.; 29.4.1694.

²⁴⁰ Questa magistratura si occupava delle cause tra capitani ed equipaggi della marina mercantile.

²⁴¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 691, 10.1.1692 e all.ti.

CAPITOLO VIII

L'IMPRESA DI CHIO E LA SVOLTA DELLA GUERRA (1694-95)

8.1 *L'attacco a Chio*

La morte di Francesco Morosini aveva lasciato senza guida le forze veneziane in Levante. Dopo il rinvio del 1693, il vuoto di potere rischiava di far arenare anche l'offensiva che il defunto Doge aveva pianificato per il 1694 e rendeva urgente la necessità di trovare un sostituto. Il comando *ad interim* era stato assunto da Marino Michiel, Provveditore Straordinario d'Armata. Sarebbe stato probabilmente logico che fosse lui, capace ed esperto, a essere eletto Capitano Generale, coronando così una brillante carriera politico-militare; gli venne invece preferito l'allora Provveditore Generale in Morea Antonio Zen. Nel suo diario, Pietro Garzoni afferma che non vi fu alcun «ufficio o insistenza» in Senato a favore di Zen e che tuttavia il Maggior Consiglio lo confermò senza difficoltà. Oltre al fatto di aver goduto della stima e considerazione di Francesco Morosini¹, Zen, che aveva dimostrato la sua forza politica facendosi assolvere l'anno prima dal Senato da gravi accuse di frode, poté contare per l'elezione sull'appoggio dalla nobiltà minore, sempre pronta a contrapporsi al patriziato più ricco e prestigioso². La sua nomina dovette comunque scontentare non solo i patrizi più influenti a Venezia, ma anche i comandanti della flotta. In effetti, Morosini aveva notato che quando Zen veniva convocato alle consulte in qualità di Provveditore Generale della Morea, i capi da Mar evitavano di trovarsi insieme a lui sulla galea generalizia. Si trattava di una di quelle questioni di precedenza tipiche del periodo³, che però mascherava forse anche la scarsa considerazione verso un patrizio le cui uniche esperienze di

¹ *Diario Garzoni*, c. 18v, 14.2.1694; *Acquisto di Scio*, p. 10; P.P. ARGENTI, *The Occupation of Chios by the Venetians (1694)*, London 1935, pp. xvii-xix.

² GARZONI, *Istoria*, I, p. 460; MUZZO, *Storia della guerra*, c. 259v.

³ I capi da Mar negavano che sulla flotta il Provveditore Generale della Morea potesse avere l'onore del secondo posto dopo il Capitano Generale da Mar. ASVe, *PTM*, filza 1387, disp. F. Morosini n. 18, 16.10.1693. Se i comandanti erano ostili a Zen, pare che invece gli equipaggi «applaudissero molto» l'elezione di Zen a Capitano Generale. *Mercuri* 1694, Venezia 8.5.1694.

comando navale risalivano al primo periodo della guerra di Candia⁴. Sentendo presumibilmente il peso dei propri limiti, il nuovo Capitano Generale si affidò ai consigli del Provveditore d'Armata Pietro Querini⁵, che divenne una specie d'eminenza grigia del comandante in capo.

La riorganizzazione attuata da Morosini aveva rimesso in salute le forze della Serenissima, lasciando in eredità truppe efficienti e rifornimenti abbondanti⁶. Entro i primi di aprile del 1694 sia l'Armata sottile che quella grossa completarono i raddoppi a Nauplia, comprese le otto navi che per sei mesi avevano raccolto carazi in Egeo agli ordini del Capitano Straordinario Bartolomeo Contarini⁷. Con le rilevanti forze a sua disposizione, Zen si mise a cercare una grande impresa per dissolvere le perplessità sollevate dalla propria nomina e accrescere il suo prestigio⁸. Le motivazioni personali s'intrecciavano con la necessità di distruggere la nuova 'Armata grossa' ottomana prima che divenisse troppo forte e con la ricerca di qualche importante pegno in vista di eventuali trattative di pace. Inghilterra e Olanda stavano mediando

⁴ Antonio Lorenzo di Francesco Zen (1628-1697) era stato Governatore di Nave (aveva tra l'altro diretto la *San Marco*, prima nave pubblica) e poi Almirante. Nel 1654 si era distinto nella battaglia dei Dardanelli alla guida della nave noleggiata *Margherita*, ma la sua carriera marittima si era interrotta nel 1667, quando aveva dovuto rinunciare alla carica di Capitano delle Galeazze a causa del matrimonio che stava per contrarre con Beatrice di Lorenzo Bragadin. La ricca moglie aveva sottoscritto una polizza nella quale autorizzava l'impiego dei propri beni (fino a un importo di 10.000 ducati) per le spese di servizio solo nel caso in cui Zen fosse stato eletto a cariche in Terraferma, escludendo espressamente quelle in Armata o nei territori del Levante. Ciò lascerebbe sospettare che anche l'influenza femminile contribuisca a spiegare le sempre maggiori difficoltà che incontrava la Repubblica nel trovare patrizi disposti a ricoprire incarichi lontani e/o pericolosi. BARBARO, VII-34, c. 367; ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, VIII, c. 315v; *Senato Secreto, Materie Miste Notabili*, n. 149, c. 5v; *Notarile Atti*, 6929, notaio Flaminio Giberti, 15.3.1680, scr. 26.1.1667, cc. 22v-23v; BNM, ms. it. Cl. VII, 847 (8926), *Consegi dal 1665 fino 1669*, reg. n. 35, 13.9.1665.

⁵ Pietro Michele di Giovanni Querini (1653-1697) era nipote di Giacomo Querini, il Bailo la cui relazione nel 1676 aveva dato un fondamentale contributo allo sviluppo delle navi pubbliche. Un altro zio, Vincenzo, era stato Governatore della *Madonna della Salute*, l'unica veneziana tra le navi noleggiate all'inizio della guerra di Candia. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 285r; BARBARO, VI-29, c. 345; ASVe, *PTM*, filza 935, disp. A. Mocenigo n. 29, 16.9.1648.

⁶ GARZONI, *Istoria*, I, p. 573.

⁷ Durante la missione, la *San Lorenzo Giustinian* finì in secca nel Golfo di Casandra, in Calcidica, e rischiò di naufragare. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini 10.4.1694.

⁸ Cfr. GARZONI, *Istoria*, I, p. 574.

tra l'Austria e la Porta per permettere alla prima di concentrare tutte le proprie forze contro la Francia, sicché Venezia avrebbe potuto essere chiamata quanto prima al tavolo del negoziato. La debole posizione di Zen impedì tuttavia di trovare rapidamente un obiettivo. Nonostante le sue pressioni sulla Consulta, il Capitano Generale dovette attendere i primi di giugno per trovare un accordo di massima sul nome di Chio⁹. L'isola, la più importante e popolosa tra quelle dell'Egeo, rappresentava il nodo centrale del traffico marittimo ottomano in Mediterraneo ed era inoltre il punto di raccolta di truppe e rifornimenti per Negroponte, Creta e le altre posizioni turche in Egeo. A parte il valore della conquista, ottima pedina di scambio per eventuali trattative di pace, c'era la speranza che una minaccia così grave costringesse la flotta ottomana ad accettare battaglia per essere poi distrutta in maniera definitiva¹⁰. Il tempo stringeva, in quanto l'arrivo del Meltemi avrebbe reso molto difficile l'attraversamento dell'Egeo. Tuttavia, le forti perplessità degli altri capi da Mar (la vicinanza di Chio alle basi ottomane e la sua lontananza da quelle veneziane avevano sempre fatto escludere l'isola dagli obiettivi di Morosini), unite ai limiti dell'autorità di Zen, determinarono nuove dilazioni. Si perse un altro mese prima che il Capitano Generale potesse comunicare a Venezia che Chio sarebbe stato l'obiettivo dell'azione congiunta dell'Armata grossa e di quella sottile, la seconda del genere dopo quella del 1691. Alla spedizione vennero destinati i due terzi delle truppe veneziane presenti in Levante, mentre il resto rimase a proteggere la Morea, coadiuvato dalle milizie locali¹¹. L'attesa del nuovo Generale in Capo Steinau¹² e di altri rinforzi fece perdere un altro mese. Solo ai primi di agosto, in seguito all'arrivo di un importante convoglio e delle

⁹ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 5, 26.4.1694; n. 10, 28.6.1694, all. Consulta 6.6.1694.

¹⁰ Chio, che aveva allora circa 80 mila abitanti (20 mila dei quali nel capoluogo), forniva al sultano intorno ai 200 mila reali (220 mila ducati) l'anno di tributi, oltre a 27 milioni di mastice, il cui albero si trovava soltanto nell'isola; era anche una base importante per le galee ottomane destinate a raccogliere i carazi in Egeo. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 15, 29.9.1694; *Senato Rettori*, filza 125, 20.1.1695, lett. Capitano Straordinario delle Galee Alvisi Mocenigo, 1.12.1694; *Mercuri* 1694, Venezia 13.11.1694; PANZAC, *La carovane marittime*, pp. 192-197; S. SOUCEK, *The Strait of Chios and the Kapitanpaşa's Navy*, in *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, ed. by E. ZACHARIADOU, Rethymon 2002, pp. 141-142, 144.

¹¹ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 10, 28.6.1694.

¹² Adam Heinrich conte di Steinau aveva combattuto in Ungheria agli ordini di Carlo di Lorena. B. BOTEN, *Steinau, Adam Heinrich*, in *ADB*, 35, Leipzig 1893, pp. 682-684. Il *Generale in Capite* era il comandante di tutte le truppe di terra, agli ordini del Capitano Generale da Mar. *Acquisto di Scio*, p. 20.

forze ausiliari pontificie e maltesi, Zen diede finalmente il via all'operazione. Nessuna offensiva veneziana era cominciata così tardi e ciò vanificava gran parte del lavoro organizzativo effettuato da Morosini¹³. Quando finalmente la flotta salpò con ventuno navi pubbliche, sei galeazze e trentaquattro galee¹⁴, il Meltemi ostacolò notevolmente la navigazione¹⁵. Solo dopo quattro settimane di faticosi tentativi i veneziani riuscirono ad attraversare l'Egeo e ad ancorarsi, il 7 settembre, davanti all'omonimo capoluogo di Chio. Il giorno successivo effettuarono lo sbarco, prendendo rapidamente possesso della città; nel giro di una settimana, i mortai fecero cadere anche la fortezza¹⁶, consegnando nelle mani della Serenissima l'antico possedimento genovese.

L'Armata sottile aveva fornito a Zen quella forza anfibia che nel 1684 era mancata all'allora Capitano delle Navi Alessandro Molin per attaccare efficacemente l'isola, ma se dieci anni prima non esisteva una marina ottomana in grado di minacciare la conquista, adesso la situazione era molto diversa. Il nuovo sultano Ahmed II aveva proseguito la politica 'navalista' del predecessore Solimano II, riuscendo (grazie anche all'aiuto di numerosi rinnegati francesi) a portare da tredici a venti il numero delle sultane in servizio¹⁷. Il 15

¹³ In quei mesi il nuovo Capitano Generale aveva cercato di trarre qualche profitto dall'intervallo forzato effettuando con l'Armata sottile un'incursione contro le galeotte turche che infestavano l'Egeo, ma l'Armata grossa era rimasta completamente inoperosa, venendo anzi indebolita dall'invio di due unità (*San Giovanni Battista Grande* e *San Nicolò*) nel Canale d'Otranto. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 9, 9.6.1694; n. 11, 8.8.1694; filza 1336, disp. B. Contarini 22.6.1694 e all.ti.

¹⁴ Delle navi pubbliche, una era da trasporto; tra le galee, ventidue erano veneziane, sette pontificie e cinque maltesi. L'Armata, che comprendeva anche due palandre e trenta trasporti, imbarcava quasi 15 mila soldati, compresi 1.800 delle forze ausiliarie. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 12, 8.8.1694; *Mercuri* 1694, Venezia 28.8.1694.

¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 13, 28.8.1694.

¹⁶ Vennero impiegate quattro batterie di mortai da 500. L'isola era difesa da poco più di 3 mila combattenti. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 14, 12.9.1694; n. 15, 29.9.1694; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 581-583.

¹⁷ Ahmed viene descritto come debole e dedito all'alcol, ma sembra aver avuto un genuino interesse per le materie navali. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 5, 26.4.1694; R. MANTRAN, *Ahmad II*, in *EI*, I, Leiden 1986, p. 268. L'andamento delle costruzioni navali ottomane durante il decennio 1684-94 non è chiaro. In base alle fonti veneziane, nel 1683 c'erano in cantiere dieci navi e pare che altre dieci siano state impostate l'anno successivo. Non più di sedici di queste venti unità dovrebbero essere entrate in servizio, mentre nel 1690 vennero impostate altre nove sultane. Si può azzardare l'ipotesi che delle venti unità in squadra nel 1694, nove fossero il lotto del 1690, sette appartenessero al lotto del 1684 e quattro a quello del 1683; altre cinque navi potrebbero essere naufragate e quattro non essere mai entrate in servizio.

settembre, quando le trattative di resa del presidio di Chio erano ancora in corso, le venti sultane vennero avvistate (insieme a diciassette galee) presso le due isolette di Spalmadori (Oinousses) dal Capitano Straordinario Contarini, in avanscoperta con undici navi¹⁸. Apparentemente le unità a vela ottomane formavano una squadra poderosa (alcune navi avevano 75-80 cannoni, le più piccole ne imbarcavano almeno 50), guidata dall'abile Mezzomorto che, pur avendo la carica di Fetà Kapudan, di fatto comandava tutta la flotta per far fronte all'inesperienza del Kapudan Pascià, Sarhoş Hüseyin¹⁹. La forza reale era però largamente inferiore, perchè sebbene Sarhoş avesse quasi svuotato i presidi di Tenedo e Mitilene e imbarcato a Fochies truppe dell'Anatolia, gli equipaggi erano ridotti al minimo, in quanto molti soldati erano stati spostati sulle galee in un tardivo tentativo di portare rinforzi a Chio²⁰. La comparsa della flotta ottomana rese comunque subito evidente la fragilità della posizione veneziana e l'errore di essere sbarcati senza averla prima neutralizzata. I soldati veneziani (che, ricordiamo, rappresentavano una parte rilevante degli equipaggi delle unità navali) prima risultarono insufficienti per completare la conquista di Chio e armare nel contempo la flotta, poi dovettero ritardare l'imbarco a causa del mare agitato. Zen ordinò a Contarini di rimanere sulla difensiva fino a quando non lo avesse potuto raggiungere con le altre navi e con l'Armata sottile. Nonostante la superiorità numerica, neppure i turchi erano peraltro sicuri dei propri mezzi. Pare che Mezzomorto fosse deciso ad attaccare comunque, ma il Kapudan Sarhoş, preoccupato dei limiti della squadra, preferì ritirarsi momentaneamente verso il Golfo di Smirne²¹.

Pungolati dalla notizia della resa della fortezza di Chio, i turchi riapparvero il 18 settembre davanti a Spalmadori. Vedendo la flotta veneziana riunita, le galee ottomane girarono le prue e si diressero a voga arrancata in direzione di Mitilene, da dove successivamente rientrarono ai Dardanelli. Rimaste sole, le sultane tentarono di ripiegare verso Smirne, ma furono prima

¹⁸ Le due piccole isole di Spalmadori erano poste tra Chio e la costa anatolica. Lo spazio che le separava formava una grande rada protetta dai venti da nord e rappresentava un ottimo ancoraggio per qualsiasi tipo di flotta. GARZONI, *Istoria*, I, p. 585.

¹⁹ Secondo una di queste fonti, Mezzomorto «aveva pochi pari nella cognizione e nell'uso de' venti, intento a stancare con caute dilazioni l'empito di ogni armata superiore alla sua; pronto e forte ad attaccarne ogni eguale». *Acquisto di Scio*, p. 80. Su Sarhoş Hüseyin, cfr. DANIŞMEND, *Osmanlı Devlet Erkani*, pp. 202-203.

²⁰ Ogni sultana aveva a bordo solo 100 *levanti*, un ibrido tra marinai e truppe di marina che nel Seicento costituivano la componente principale degli equipaggi ottomani. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 8, 18.5.1695, all. costituito 18.5.1695; GARZONI, *Istoria*, I, p. 620; PLANHOL, *L'Islam et la mer*, pp. 217-218.

²¹ Cfr. SOUCEK, *The Strait of Chios*, p. 145.

rallentate dalla tramontana e poi bloccate da una bonaccia. L'alba del 19 le sorprese immobili, 10-12 miglia a nord dei veneziani; in mancanza del vento, la presenza dell'Armata sottile dava a questi ultimi un grande vantaggio e sembrava che fosse finalmente giunta l'occasione per distruggere la nuova Armata grossa turca. Le galee presero a rimorchio le navi pubbliche, portandole fin quasi a tiro di cannone, poi Zen ordinò di spiegare lo stendardo di battaglia e sparare la tradizionale cannonata di sfida. I turchi, i cui equipaggi erano formati in gran parte di personale di scarsa esperienza, apparivano smarriti: molti presero a raccomandarsi agli schiavi cristiani imbarcati come marinai, nel tentativo di avere salva la vita di fronte all'imminente catastrofe. Ma, sebbene avesse iniziato a spirare un leggero vento a favore, Zen, tra la costernazione generale, ordinò a Contarini di arrestarsi, sostenendo che l'ora – erano circa le cinque di pomeriggio – fosse troppo avanzata per ingaggiare battaglia. Invano il Capitano Straordinario, appoggiato dal comandante della squadra ausiliaria maltese, cercò di farlo recedere, mentre dalla flotta si levavano numerose voci di protesta. Le due armate si osservarono «come se fossero state amiche», poi, all'arrivo dell'oscurità, Zen fece calare lo stendardo di battaglia. La bonaccia proseguì anche il 20 settembre, tenendo bloccate le sultane, ma Zen non mostrò maggior energia del giorno precedente e quando verso sera cominciò a spirare un discreto vento da NEN, i turchi poterono poggiare verso Smirne. Le navi veneziane si lanciarono all'inseguimento, tuttavia il Capitano Generale ordinò nuovamente a Contarini di fermarsi. Il 21 le sultane erano a dieci miglia da Smirne, ostacolate ora da un vento da NEE, ma ancora una volta Zen non mostrò particolare fretta e le lasciò rifugiarsi sotto il forte che proteggeva l'ingresso del porto. Contarini avrebbe voluto forzare l'entrata con le navi pubbliche, mentre Muttoni chiese di usare i mortai per distruggere il forte: Zen respinse entrambe le iniziative. Il Capitano Generale sostenne in seguito di aver voluto evitare un pericoloso incidente diplomatico, dato che i consoli francese, inglese e olandese gli avevano chiesto di non intraprendere azioni che potessero danneggiare i mercantili presenti in rada e gli interessi dei connazionali in città.

Nella sua veste di storico ufficiale, Pietro Garzoni attribuì le maggiori responsabilità dello scarso spirito offensivo della flotta al Provveditore Straordinario d'Armata Pietro Querini, come già sottolineato il più ascoltato consigliere del Capitano Generale. Si potrebbe sospettare che l'eccessiva prudenza di Querini nascesse dalla difficoltà di far giocare all'Armata sottile, di cui egli era uno dei principali comandanti, un ruolo di primo piano nell'eventuale battaglia. Le indecisioni sembrano in effetti evidenziare l'imbarazzo dell'*entourage* del Capitano Generale di fronte al nuovo e difficile compito di far combattere congiuntamente navi di linea e unità a remi. Durante la guerra di Candia, le

navi avevano operato in maniera analoga a quella delle galee, distribuendosi in linea di fronte e fungendo, come le galeazze, da centri di fuoco avanzato per rompere lo schieramento avversario. Con l'introduzione della linea di fila, le navi erano invece obbligate a operare in una formazione ben definita e rigida, nella quale non c'era posto per le galee e per le loro fragili e disarmate fiancate. Le galee potevano essere ancora utili per rimorchiare i vascelli in posizione o per tenersi di riserva in una delle estremità della linea, pronte a sfruttare qualche opportunità, come avevano tentato di fare i turchi a Mitilene nel 1690²²; si trattava però di ruoli subordinati, che mal si conciliavano con la prestigiosa tradizione dell'Armata sottile e col fatto che il Capitano Generale avesse le sue insegne su una unità a remi e non a vela. Insieme al desiderio di non passare in secondo piano, a Zen doveva anche essere mancata la fiducia in un'azione autonoma dell'Armata grossa. Il Capitano Generale era rimasto impressionato dalla forza delle sultane, più grandi e meglio armate della maggior parte delle navi pubbliche, tanto da consigliare subito al Senato di intraprendere un consistente programma di costruzioni di navi da guerra. Non avendo assistito né ai progressi compiuti dai turchi negli anni precedenti, né all'evoluzione tattica avvenuta in Levante, Zen tendeva a sovrastimare il nemico. In realtà la nuova squadra ottomana nascondeva molte debolezze, soprattutto nel campo dell'addestramento, e i capi dell'Armata grossa erano rimasti molto meno colpiti dalla sua forza. Essi accusarono apertamente, Contarini per primo, il Capitano Generale di codardia, e tra gli equipaggi l'acredine nei riguardi di Zen e di Querini fu particolarmente forte²³.

Mancata l'occasione di venire a battaglia con la flotta ottomana, i veneziani videro rapidamente materializzarsi i pericoli derivati da una dispersione delle forze in teatri d'operazione troppo eccentrici. Dalla Beozia, truppe turche avanzarono contro Argo e Zen dovette inviare in tutta fretta Querini nelle acque del Golfo di Saronico con sei navi, tre galeazze e dieci galee, affidandogli inoltre 2.000 soldati²⁴. L'offensiva si rivelò di poco conto, ma mostrò quanto influisse una qualsiasi minaccia alla Morea sulle operazioni a Chio. A Venezia,

²² Un analogo compito di rimorchiatori sarebbe stato attribuito nel XIX secolo alle prime unità a vapore. Cfr. A. LAMBERT, *The Introduction of Steam*, in *Steam, Steel & Shellfire*, ed. by R. GARDINER, London 1992, pp. 14-29.

²³ Per le inconcludenti manovre di settembre, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 16, 29.9.1694; filza 1336, disp. B. Contarini, 25.9.1694; *Acquisto di Scio*, pp. 41-56; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 585-590.

²⁴ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 18, 14.10.1694; *Mercuri 1694*, Venezia 4.12.1694.

dove si era rimasti all'oscuro sull'evolversi della situazione²⁵, pochi si congratularono per la conquista dell'isola, che richiamava l'inquietante precedente di Tenedo, presa e poi rapidamente perduta nel 1657. Il Senato avrebbe preferito ricevere la notizia di una grande vittoria navale, ma nessuno osò proporre l'abbandono di Chio. Le accuse di Contarini a Zen e le deboli giustificazioni di quest'ultimo fecero ventilare l'invio di un Inquisitore in Levante, tuttavia gli appoggi politici su cui poteva contare il Capitano Generale neutralizzarono la minaccia²⁶. Anche l'errore di non aver eliminato la flotta ottomana si manifestò ben presto. Rientrate a loro volta ai Dardanelli, le venti sultane salparono nuovamente ai primi di novembre, dirigendosi verso Smirne insieme a ventiquattro galee. L'Armata grossa e quella sottile dovettero nuovamente mobilitarsi, imbarcando in fretta e furia le truppe. Era evidente che la cattiva stagione non avrebbe fatto desistere i turchi dal tentativo di recuperare Chio, tanto più che a Istanbul si cominciava ad avvertire scarsità di diverse merci tra le più necessarie e abituali, come riso, caffè e lino, tutti prodotti provenienti dall'Egitto e il cui afflusso era interrotto dalla presenza veneziana nell'isola; un potente stimolo alla riconquista veniva dalla stessa corte, dove la sultana madre, di cui Chio era un feudo, premeva per un'azione anche nel pieno dell'inverno²⁷. La lontananza dei veneziani dalle proprie basi ritardava invece l'arrivo di rifornimenti e rinforzi, mentre la scarsità di denaro faceva nuovamente aumentare gli arretrati delle paghe, quasi completamente saldate sotto Morosini²⁸. Sultane e galee ottomane riuscirono a raggiungere Smirne indisturbate, spostandosi poi verso Capo Kömür, non lontano da Spalmadori. La loro presenza costrinse la flotta veneziana a rimanere in mare per cinquanta giorni di fila, incrociando continuamente al largo di Spalmadori, mentre gli ottomani rimanevano ancorati in attesa dell'occasione propizia. L'usura delle unità veneziane, in particolare di quelle a remi, divenne notevole. Alla fine la Consulta volle convincersi che i turchi non avrebbero tentato nulla per quell'inverno e l'8 gennaio 1695

²⁵ In un primo momento a Venezia si credette che fosse stata presa Mitilene. *Mercuri* 1694, Venezia 25.9.1694.

²⁶ GARZONI, *Istoria*, I, pp. 597-598.

²⁷ A Istanbul venne vietato di vendere riso e caffè a greci ed ebrei. A Salonico, già bombardata nel 1688, la colonia ebraica temeva un nuovo attacco e si preparava ad abbandonare la città. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 20, 30.11.1694; n. 19, 28.11.1694, all. lett. al Capitano Generale 14.10.1694; *Senato Rettori*, filza 125, 20.1.1695, all. lett. A. Mocenigo 1.12.1694; GARZONI, *Istoria*, I, p. 620; *Mercuri* 1694, Venezia 15.1.1695; SOUCEK, *The Strait of Chios*, pp. 147-150.

²⁸ Le navi avevano un ritardo di sette paghe, le unità a remi di cinque. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 19, 28.11.1694.

l'Armata sottile fu mandata a raddobbarsi a Chio, mentre le venti navi agli ordini di Contarini rimanevano a Spalmadori²⁹.

8.2 *Le due battaglie di Spalmadori e la perdita di Chio*

Nel frattempo, la situazione dei rifornimenti in campo veneziano stava diventando sempre più fragile. Chio, «parchissima di viveri», non era in grado di sostenere l'Armata, mentre la minaccia della flotta ottomana impediva di distaccare qualche squadra per rifornirsi o almeno per andare a raccogliere carazi con i quali acquistare vettovagliamenti, sopperendo così alla mancanza di denaro, ormai esauritosi³⁰. Da Venezia era atteso con ansia un importante convoglio guidato dal nuovo Capitano Ordinario delle Navi Bartolomeo Ruzzini³¹. Giunse invece la notizia che una tempesta al largo della costa albanese aveva spaventato a tal punto Ruzzini da fargli abbandonare il mercantile su cui era imbarcato e riparare fortunosamente a Otranto; il convoglio era andato disperso e, sebbene i trasporti (compreso quello abbandonato da Ruzzini) si fossero salvati, non c'era nessuna speranza che qualche soccorso potesse giungere a breve³². La necessità di rifornire urgentemente l'isola aveva costretto a inviare gli aiuti nella stagione peggiore, durante la quale le navi a vela non erano ancora in grado di assicurare quelle regolari comunicazioni che un'operazione così complessa e lontana avrebbe richiesto: i timori che avevano sempre convinto Morosini a escludere imprese del genere, trovavano piena conferma. Sembra-

²⁹ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 21, 15.1.1695; filza 1336, disp. B. Contarini n. 1, 11.2.1695; BMC, ms. Correr 555, cc. 165-167, lett. B. Contarini a un senatore, cit. in ARGENTI, *The Occupation of Chios*, pp. 196-197.

³⁰ Gli ottomani avevano evitato con cura che qualche rifornimento potesse arrivare all'isola dai propri territori. AE, *CP Turquie*, 28, disp. 11.10.1694, cc. 134r-v; ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 23, 15.1.1695; n. 25, 4.2.1695; *Senato Rettori*, filza 125, 20.1.1695, all. lett. A. Mocenigo 1.12.1694. Due mercanti greci in procinto di salpare da Creta, furono costretti a giurare e a produrre dei garanti per assicurare i turchi che le proprie navi non sarebbero andate a Chio. M. GREENE, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, «Past and Present», 174 (2002), pp. 60-61.

³¹ Bartolomeo di Marco Ruzzini (1660-1707) era fratello di Carlo, futuro Doge, che nel 1679 aveva proposto con successo l'ampliamento del piano di costruzione di navi pubbliche. In qualità di Patrone all'Arsenale, Bartolomeo aveva sovrinteso alla costruzione della *Stella Maris*. BARBARO, VI, 30, c. 489; ASVe, *Senato Mar*, filza 705, 12.3.1693.

³² La tempesta si scatenò nella notte tra il 7 e l'8 novembre 1694. Ruzzini aveva con sé più di 250 mila ducati. ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. Capitano Ordinario delle Navi Bartolomeo Ruzzini n. 5, 10.11.1694; n. 6, 27.11.1694.

va comunque che anche i turchi aspettassero la buona stagione. Le sultane vennero divise tra Smirne e Fochies e le galee rimandate ai Dardanelli³³. Di fronte all'apparente inattività del nemico ci fu un cambio di consegne alla testa dell'Armata grossa e il Capitano Straordinario Bartolomeo Contarini cedette il comando a Girolamo Priuli³⁴. Contarini, come aveva fatto quarant'anni prima Lazzaro Mocenigo, si trattenne sulle navi pubbliche in qualità di volontario, scegliendo di rimanere sulla *San Lorenzo Giustinian*³⁵.

Le settimane a cavallo tra gennaio e febbraio 1695 videro i veneziani impegnati più a festeggiare il carnevale che a controllare il nemico. Il clima festoso venne bruscamente interrotto la mattina dell'8 febbraio, martedì grasso, allorché la flotta ottomana apparve improvvisamente al largo di capo K  m  r con venti sultane e ventiquattro galee. Il comandante in capo era adesso il Serasker Miseroglu³⁶, gi   Kapudan Pasci   nei primi anni del conflitto, ma le navi erano guidate ancora da Mezzomorto, sulla cui perizia i turchi facevano particolare affidamento: il sultano Ahmed II gli aveva ordinato personalmente di rinforzare le navi con quanti pi   soldati possibile e di combattere a tutti i costi³⁷. Le sultane apparivano in effetti molto meglio equipaggiate rispetto a quattro mesi prima. Escluso Mezzomorto e uno dei capitani, tutti gli altri comandanti sembra fossero rinnegati francesi, inglesi, olandesi e italiani; anche i marinai erano un misto di greci, schiavi occidentali e rinnegati, mentre tra i soldati vi era il fior fiore dei giannizzeri³⁸. Si erano inoltre potuti ingaggiare molti artiglieri inglesi e olandesi provenienti dai mercantili bloccati a Smirne, Istanbul e Salonico in conseguenza della presenza veneziana a Chio, uomini che, di fronte all'inattivit   forzata, non avevano saputo resistere alla forte paga offerta

³³ *Mercuri* 1695, c. 130r, Venezia 2.4.1695.

³⁴ Girolamo Giovanbattista di Zaccaria Priuli (1646-1695). Un prozio, Lorenzo, era stato ambasciatore in Spagna e in Francia e Cardinale, un altro, Alvise, Provveditore Generale in Dalmazia e a Candia. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, IX, 128v; BARBARO VI-28, c. 254.

³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 1, 11.2.1695.

³⁶ L'inesperto Kapudan Pasci   era stato posto ai suoi ordini. Cfr. SOUCEK, *The Strait of Chios*, p. 148.

³⁷ ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 8, 18.5.1695, all. costituito 18.5.1695. La trascrizione dell'ordine imperiale in SOUCEK, *The Strait of Chios*, p. 150. Kapudan Pasci   era stato nominato Amdjazade (Amcazade) H  sey  n Pasci  , nipote di Mehemed K  pr  l   e futuro Gran Visir. *Ibid.*, p. 148.

³⁸ La capitana di Mezzomorto aveva 960 *levanti* e 50 schiavi, questi ultimi impiegati alle manovre delle vele, la *Reale* e la *Patrona* 700 *levanti* e 40 schiavi, le altre navi 500 *levanti* e 25 schiavi.

loro dai turchi³⁹: quegli stessi nordici che un cinquantennio prima avevano aiutato la Serenissima a conseguire il predominio navale in Levante, stavano ora per contribuire a sottrarglielo. Da un punto di vista materiale, la squadra ottomana aveva già impressionato nel settembre precedente. Quattro sultane più vecchie, completate nel 1683, non si trovavano in buone condizioni, ma le altre sedici erano state costruite con calma negli anni successivi, utilizzando legname ben stagionato. Le tre ammiraglie erano unità da 90 cannoni, le rimanenti ne avevano 60 e una sola 48; l'armamento era standardizzato su calibri maggiori di quelli veneziani mentre, eccettuate le quattro navi più vecchie che imbarcavano pezzi di ferro, le altre avevano tutti cannoni di bronzo; le munizioni erano sufficienti per sei giorni di battaglia, contro i tre normalmente imbarcati dalle marine occidentali⁴⁰. Per due settimane la flotta si era esercitata al combattimento, eseguendo finte battaglie e uscendo due volte nel Canale di Smirne per manovrare in formazione. Il 6 febbraio era infine salpata da quel porto e solo una bonaccia aveva evitato che sorprendesse le navi pubbliche ancora all'ancora.

Nonostante l'incredulità di molti ufficiali veneziani alla notizia della comparsa della flotta nemica, Zen fece subito imbarcare le truppe sull'Armata sottile; salpato con cinque galeazze e venti galee, il Capitano Generale arrivò a Spalmadori la mattina successiva (9 febbraio). In quel momento Miseroglu stava catechizzando i propri capitani, mostrando un *Khatt-i-sherif*⁴¹ di Ahmed II che minacciava tutti di morte se non si fossero battuti fino all'ultimo sangue⁴²; fu poi la volta di Mezzomorto, che distribuì una paga all'armata per eccitarne lo spirito combattivo. La formazione di battaglia prevedeva che le sultane guidassero la flotta, con le tre ammiraglie pronte a gettarsi contro le

³⁹ Le fonti veneziane parlano di 100 reali di donativo e 120 reali al mese di paga (rispettivamente circa 110 e 130 ducati).

⁴⁰ I cannoni del primo ponte erano da 14 *okka* (40 pdr) sulle tre ammiraglie e da 9 o 7 *okka* (25 o 20 pdr) sulle altre unità; il secondo ponte delle ammiraglie aveva cannoni da 9 *okka* (25 pdr), quelli delle altre unità da 7 o 5 *okka* (20 o 14 pdr). Ricordiamo che i veneziani avevano solo cannoni equivalenti a 14 e 9 pdr, a parte qualche nave più grande che poteva imbarcare alcuni pezzi analoghi a dei 20 pdr: in pratica, i veneziani si trovavano nelle stesse condizioni di inferiorità nel calibro delle artiglierie in cui si erano trovati alcuni decenni prima gli olandesi rispetto agli inglesi. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 27, ...2.1695, all. costituito 27.2.1695; BMC, ms. PD, 152c, lett. di anonimo, cc. 342v-343r., cit. in ARGENTI, *The Occupation of Chios*, pp. 202-203; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 620-621; *Mercuri* 1695, c. 132v, Venezia 2.4.1695.

⁴¹ Decreto scritto dal sultano di sua penna. C. ORHONLU, *Khatt-i-Humayun*, in *EI*, IV, Leiden 1997, p. 1131.

⁴² Il sultano morì a Edirne tre giorni prima della battaglia.

parigrado nemiche, mentre un distaccamento di quattro navi era incaricato di impegnare le cinque galeazze; le galee, destinate a battersi con quelle della Serenissima, sarebbero rimaste in seconda linea.

I turchi, sopravvento grazie alla lieve brezza da nord, avanzarono nel canale che separa la più orientale delle isolette di Spalmadori dalla costa anatolica, mentre il grosso delle ventuno navi pubbliche⁴³ rimaneva senza vento, coperto sia dalla flotta ottomana, sia dalle due piccole isole. Il nuovo Capitano Straordinario Priuli, invece di attendere che il nemico gli sfilasse davanti e gli scadesse sottovento, decise di avanzare a sua volta, aiutato dal rimorchio delle galee. Il timore mostrato dagli ottomani a settembre doveva fargli credere che anche questa volta essi fossero pronti a virare di bordo e fuggire e voleva quindi costringerli al combattimento. Tuttavia, calcolate male le distanze, ordinò di mollare i cavi troppo presto: solo cinque navi si trovarono a ridosso del nemico, mentre le altre sedici rimasero indietro, ulteriormente allontanate verso sud dalla corrente. Oltre a trovarsi isolato, Priuli commise l'errore di far sparare dall'ammiraglia *Stella Maris* (70) a distanza eccessiva la prima bordata – solitamente la più efficace, perché i cannoni erano caricati e puntati meglio –, vanificandone l'effetto e spingendo le unità che erano con lui a sparare a loro volta anticipatamente⁴⁴: il Capitano Straordinario pagava probabilmente lo scotto di aver assunto da poco il comando. Confortati dalla scarsa efficacia del fuoco nemico, gli ottomani continuarono ad avanzare, iniziando verso mezzogiorno il tiro alla «giusta» distanza. L'importanza della posta in palio li faceva combattere con rabbia e decisione. Sfruttando la larga superiorità numerica rispetto all'avanguardia veneziana, quattro sultane⁴⁵ attaccarono la *Stella Maris* e altrettante la *San Vittorio* (64) dell'Almirante Nicolò Pisani. Dopo un paio d'ore la determinazione dei turchi fu premiata dall'incendio sviluppatosi sulla prima unità, forse a causa di uno stoppaccio infiammato arrivato insieme a una palla di cannone lanciata dalla capitana ottomana⁴⁶. Il fuoco, iniziato dai giardinetti

⁴³ Si trattava di *Stella Maris* (70), *San Lorenzo Giustinian* (66), *Redentor del Mondo* (66), *Leon Coronato* (66), *San Vittorio* (64), *Sacra Lega* (58), *San Andrea* (56), *Valor Coronato* (52), *Madonna della Salute* (51), *Rosa* (50), *San Domenico* (50), *Vittoria* (46), *Drago Volante* (48), *Pace e Abbondanza* (48), *Nettuno* (48), *Venere Armata* (44), *San Giovanni Battista Piccolo* (42), *Ercole Vittorioso* (40), *Fama Volante* (40), *San Antonio da Padova* (40), *Abbondanza e Ricchezza* (da trasporto, 30?); la *San Giovanni Battista Grande* (62) e la *San Nicolò* (54) erano rimaste in Adriatico. Il numero dei cannoni è in parte dedotto da fonti successive.

⁴⁴ Le altre navi pubbliche insieme al Capitano Straordinario erano la *San Vittorio* (64), *Leon Coronato* (66), *Drago Volante* (48) e *Madonna della Salute* (51).

⁴⁵ Tra cui le tre ammiraglie ottomane.

⁴⁶ MEHMET RAŞID, *Tarih*, Istanbul 1282, p. 306, cit. in SOUCEK, *The Strait of Chios*, p. 151; HAMMER, *Storia dell'Impero Ottomano*, XI, pp. 524-525.

di poppa, pur avanzando lentamente, non poté essere domato; la nave sospese il tiro, ma dopo una mezz'ora anche le sartie s'incendiarono e la *Stella Maris* apparve perduta. Nel tentativo di salvare almeno l'equipaggio, Priuli chiamò in aiuto la *Leon Coronato* (66): un errore del pilota fece però accostare quest'ultima sottovento e le fiamme della *Stella* si propagarono immediatamente alle vele della *Leon*, estendendosi rapidamente all'attrezzatura e allo scafo. Verso le 15 la *Leon Coronato* saltò in aria, seguita poco dopo dalla *Stella Maris*: sulle due unità morirono circa mille uomini, compreso Priuli⁴⁷. Passò meno di un'ora e, mentre alcune delle navi veneziane rimaste più indietro cercavano di farsi sotto, anche la veterana *Drago Volante* (48) saltò in aria per l'esplosione delle munizioni, a causa di una cannonata o per un errore nel maneggio della polvere, sparendo «con orrido muggito» in una grande fiammata. Tre delle migliori navi pubbliche si erano volatilizzate con la maggior parte degli equipaggi in una delle peggiori ore della storia navale della Serenissima⁴⁸.

Gli ottomani, che pensavano di sottomettere facilmente anche le due superstiti unità dell'avanguardia nemica, aggredirono la *San Vittorio*, ma il disastro non aveva abbattuto completamente i marinai della Serenissima. Sulla nave, l'Almirante Pisani non solo si portò nei punti più esposti per esortare e rincorare gli uomini, ma si mise anche a provocare il nemico fino a che, centrato da tre moschettate in rapida successione, cadde esanime, riscattando con la propria morte le colpe dello zio Marco, che cinque anni prima non aveva saputo soccorrere *San Marco Grande* e *San Iseppo* al largo di Malvasia⁴⁹. In questo critico momento arrivò in soccorso della *San Vittorio* la *San Lorenzo Giustinian* (66) di Bartolomeo Contarini (trattenutosi come detto in qualità di venturiere), che aveva coperto in precedenza le galeazze minacciate dalle quattro sultane distaccate per attaccarle⁵⁰. Pur seriamente ferito, Contarini, vedendo la *San Vittorio* circondata da cinque unità nemiche, con i pennoni abbattuti, perforata da tutti i lati e con i cannoni silenziosi, aveva spinto nella mischia la *San Lorenzo*: con veloci passate e ripassate, agevolate dal vento girato

⁴⁷ Scomparvero anche i capitani delle tre navi, Giovanni Pignatta (*Stella Maris*), Giovanni Morelli (*Leon Coronato*) e Luca Drago (*Drago Volante*). ASVe, *Senato Mar*, filza 728, 5.5.1696, all. supplica 12.12.1695.

⁴⁸ La catastrofe richiamava alla memoria quanto accaduto a Zonchio quasi due secoli prima, ma almeno allora una delle unità distrutte era stata turca.

⁴⁹ Per la carriera di Nicolò di Benedetto Pisani, che nel corso della guerra aveva partecipato anche a numerose imprese terrestri, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 721, 26.5.1695.

⁵⁰ Una galeazza, danneggiata gravemente agli alberi e al palamento da una sultana che le si era affiancata, era rimasta immobilizzata. Nella difesa delle galeazze, Bartolomeo Contarini venne ferito due volte e perse un'ottantina di uomini.

ora a favore dei veneziani, la nave pubblica produsse un tale volume di fuoco da costringere le sultane ad allontanarsi. Ciò permise alla *San Vittorio* – colpita secondo un testimone oculare da oltre due mila cannonate – di ritirarsi con il suo carico di morti e feriti⁵¹, seguita dall'ultima unità della sfortunata avanguardia veneziana, la *Madonna della Salute* (51), disimpegnatasi a fatica dalla morsa dei turchi.

Alla sinistra delle navi pubbliche, l'Armata sottile combatté la sua personale battaglia anch'essa con poco ordine, soffrendo perdite tra gli equipaggi di alcune galee, mentre altre si sottraevano allo scontro. Alle unità a remi si può però attribuire l'unico successo veneziano della giornata. Due galeazze fermarono l'attacco condotto dal Serasker Miseroglu, lanciato a voga arrancata contro la galea generalizia di Zen, e costrinsero i turchi a ritirarsi dopo aver perso probabilmente due galee. I combattimenti proseguirono per circa un'ora dopo il tramonto, esaurendosi intorno alle 18; i turchi si portarono quindi verso nord, ancorandosi presso capo Kömür, a circa cinque miglia dai veneziani. Per questi ultimi la battaglia era stata la più sanguinosa dai tempi di Lepanto, con la perdita di circa 2.500 tra morti e feriti, almeno un quarto delle forze imbarcate. Alcune fonti attribuiscono ai turchi 4 mila tra morti e feriti in questa e nella battaglia successiva, ma sembra più probabile che le perdite siano state inferiori non solo a questa cifra, ma anche a quelle dei veneziani⁵². In ogni caso, per la prima volta dopo Prevesa (1538), una battaglia tra le due flotte al completo finiva con una chiara vittoria ottomana, conseguita oltretutto, a differenza del passato, senza il concorso delle forze barbaresche. La potenza turca tornava a farsi minacciosa sul mare, grazie all'interesse di alcuni sultani e all'opera di Mezzomorto, corroborati dal tradizionale impiego di rinnegati e stipendiati occidentali.

⁵¹ Oltre all'alberatura pressoché demolita, la *San Vittorio* aveva la poppa rovinata. Secondo una fonte, che afferma che 300 turchi fossero saliti a bordo ma fossero stati respinti, alla nave erano rimasti solo 32 tra marinai e soldati incolumi. La *San Vittorio* fu rimorchiata fuori linea dalla galea del Provveditore d'Armata Pietro Querini.

⁵² Fonti indirette parlano di 1.700 morti veneziani. Oltre agli equipaggi scomparsi con le tre unità bruciate si erano avuti 465 morti e 603 feriti, di cui 142 morti e 300 feriti sulle restanti diciassette navi e 323 morti e 303 feriti sulle unità a remi, che avevano anch'esse sofferto pesantemente. Per la battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 26, 15.2.1695 e all. 12.2.1695; filza 1336, disp. B. Contarini n. 1, 11.2.1695; filza 1228, difesa di Pietro Querini, 7.5.1696, cap. 55; AE, *CP Turquie*, 28, disp. 23.3.1695, cc. 262v-264r; *Acquisto di Scio*, pp. 83-99; ARGENTI, *The Occupation of Chios*, pp. 148-158, 195-199, 204-206; *Mercuri 1695*, cc. 130r-131r, 2.4.1695; T. CATANEO, *Orazione in lode di Nicolò Pisani*, Venezia 1697, pp. 50-53; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 622-628; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 219.

Nei dieci giorni successivi le due flotte si fronteggiarono a distanza, intente a riparare i danni⁵³. La mattina del 19 febbraio le venti sultane si mossero nuovamente, risolte a rinnovare l'azione dopo il successo conseguito. Per fronteggiarle Bartolomeo Contarini, che aveva ripreso il comando delle navi al posto dello scomparso Priuli, aveva adesso solo sedici unità⁵⁴. Mezzomorto, sfruttando la velocità garantitagli dalla forte tramontana e radendo, rotta ovest, le rive meridionali di Spalmadori, riuscì a insinuarsi tra l'Armata grossa e quella sottile, ancorata nella rada che separava le due piccole isole. Contarini però, sebbene molte delle navi pubbliche avessero l'alberatura danneggiata dalla battaglia precedente, guadagnò con la sua avanguardia il sopravvento. Le due squadre si disposero allora in linea – i turchi esibendo una formazione ancora migliore rispetto allo scontro del 9 – e fecero due o tre bordi senza aprire il fuoco. Verso le 13, il Capitano Straordinario strinse verso il nemico e diede inizio al combattimento, che proseguì per tre ore, con veloci passate, durante le quali le due linee si tagliarono reciprocamente più volte: si sparò a «bruccia casaca» (a tiro di pistola, meno di cinquanta metri), poi l'agitazione del mare costrinse ad interrompere il fuoco. Nell'azione Contarini fu ostacolato dalla diversità di prestazioni veliche delle navi pubbliche, ulteriormente aggravate dai danni. Le unità più lente scaddero progressivamente sottovento e la formazione perse compattezza. Rimasta isolata, la *Fama Volante* (40) venne affiancata da due sultane; da quella postasi sopravvento, una quarantina di turchi si lanciarono all'abbordaggio – uno dei rari casi del genere nel corso della guerra – e spada alla mano occuparono i ponti superiori: dopo una dura lotta vennero ricacciati fuoribordo, ma i danni e la forza del vento costrinsero la *Fama* a poggiare, abbandonando l'Armata e riparando a Chio⁵⁵. Alla fine della giornata i veneziani contarono 132 morti, tra cui il capitano della *San Lorenzo Giustinian*, l'esperto ex-corsaro Raffaele Bianchi, che venne ucciso da una cannonata insieme al fratello; non si conoscono le perdite degli ottomani, salvo che due sultane risultarono disalberate. Anche sulle navi pubbliche furono le alberature a soffrire

⁵³ ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 1, 11.2.1695.

⁵⁴ Oltre alla tre navi affondate il 9 febbraio, i veneziani erano privi della *San Vittorio*, rimasta fuori uso. La linea veneziana era così disposta: *Vittoria* (46), *San Lorenzo Giustinian* (66, nave ammiraglia), *San Domenico* (50), *Valor Coronato* (52), *Ercole Vittorioso* (40), *Madonna della Salute* (51), *San Andrea* (56), *Sacra Lega* (58), *Fama Volante* (40), *San Antonio da Padova* (40), *Nettuno* (48), *Pace e Abbondanza* (48), *Venere Armata* (44), *San Giovanni Battista Piccolo* (42), *Rosa* (50), *Redentor del Mondo* (66). BMC, Stampe E 69, c. 14r.

⁵⁵ La nave incassò una sessantina di cannonate. Il capitano – il roviginese Gregorio Colucci – ebbe il mento reciso, mentre un fratello perse un braccio. ASVe, *Senato Mar*, filza 722, 11.6.1695, all. Patrone Arsenale S. Zen 8.6.1695.

di più, essendo i bersagli più facili nel mare agitato. Le condizioni del mare impedirono inoltre l'intervento delle unità a remi: le galee turche rimasero un paio di miglia a nord di Spalmadori, l'Armata sottile si rintanò nella rada da dove le galeazze, nonostante molte sultane passassero e ripassassero a tiro di cannone, non aprirono il fuoco.

Se sul piano tattico nessuna delle due parti poteva vantare in questo secondo combattimento risultati di qualche rilievo, su quello strategico le cose apparivano molto diverse. Nell'intervallo tra le due battaglie gli ottomani avevano riparato le navi e rinforzato gli equipaggi con soldati prelevati dalla terraferma anatolica; la flotta veneziana, invece, non aveva invece potuto né rimpiazzare le perdite, né riparare i danni: la lontananza di Chio dalle basi veneziane e la sua vicinanza a quelle ottomane faceva da demoltiplicatore alle forze della Serenissima. Mentre i turchi tornavano al loro precedente ancoraggio presso Capo Kömür, pronti a una terza battaglia, le navi pubbliche dovettero retrocedere nel Canale di Chio, seguite dall'Armata sottile che gettò le ancore nel porto dell'isola. Qui Zen, secondo quanto scrisse al Senato, ricevette dal Capitano Straordinario Contarini l'avviso che l'Armata grossa era praticamente fuori combattimento, non avendo modo di riparare i danni e riportare in efficienza gli equipaggi. Poiché lo stesso Capitano Generale riconosceva che dalle unità a vela dipendeva anche la salvezza di quelle a remi, il giorno successivo (20 febbraio) la Consulta decise l'abbandono dell'isola⁵⁶.

La flotta veneziana salpò da Chio nella notte sul 22 febbraio. In testa c'erano i trasporti, seguiti dall'Armata sottile, cui era stata aggregata la danneggiata *San Vittorio*, mentre sei miglia più dietro le altre navi coprivano la ritirata. L'abbandono dell'isola provocò la perdita della nave pubblica da trasporto *Abbondanza e Ricchezza*, arenatasi mentre usciva dal porto⁵⁷: due galee tentarono inutilmente di disincagliarla, poi l'abbandonarono al suo destino. I turchi non inseguirono il nemico e i veneziani arrivarono in pochi giorni a Nauplia senza ulteriori incidenti⁵⁸. Il comando di Zen non sopravvisse alla sconfitta. Il 12

⁵⁶ Sulla seconda battaglia di Spalmadori e sull'abbandono di Chio, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 27, ...2.1695; ARGENTI, *The Occupation of Chios*, pp. 199-200, 210-213.

⁵⁷ I marinai avevano lasciato incautamente in bando la vela di trinchetto. GARZONI, *Istoria*, I, p. 631.

⁵⁸ Ad attendere l'Armata a Nauplia c'era Bartolomeo Ruzzini con il convoglio che avrebbe dovuto soccorrere Chio. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 2, 7.3.1695; filza 1129, disp. A. Zen n. 27, ...2.1695; n. 30, 31.3.1695; GARZONI, *Istoria*, I, pp. 628-631. Anche nel 1172 i veneziani avevano dovuto abbandonare Chio dopo averla strappata ai bizantini e aver svernato nell'isola, ma allora la causa del ritiro era stata una grave epide-

maggio il Capitano Generale passò le consegne ad Alessandro Molin⁵⁹ e il 21 salpò per rientrare in patria a bordo della *Vittoria*. Arrivato a Zante, fu posto agli arresti sulla nave e condotto sotto scorta a Venezia per esservi processato. Sulla flotta la continuità di comando fu assicurata da Bartolomeo Contarini, che ricevette l'ordine di mantenere la carica di Capitano Straordinario⁶⁰.

8.3 *La controffensiva ottomana*

Il ritiro veneziano da Chio lasciò l'iniziativa nelle mani dei turchi. Questi ultimi volevano approfittare dello sbandamento del nemico per un immediato attacco coordinato da terra e dal mare contro la Morea, stimolati dalla scarsa considerazione in cui tenevano le forze navali della Repubblica dopo le battaglie di febbraio. Tuttavia la situazione logistica giocava adesso a loro sfavore. I danni subiti nella campagna invernale avevano obbligato la flotta a rientrare a Istanbul, dove fu necessario mandare ai lavori diciassette delle venti sultane e dove la mancanza di alberi di ricambio (che dovevano venire dal Mar Nero) costrinse a un'attesa di oltre due mesi. Neppure Mezzomorto, nominato Kapudan Pascià dopo la grande vittoria, poteva sopperire alla carenza di materiali e alla scarsità di denaro⁶¹. Nonostante la flotta fosse per il momento fuori gioco, le forze terrestri avanzarono egualmente dalla Beozia, ma vennero duramente battute il 10 giugno davanti ad Argo dal nuovo Capitano Generale Alessandro Molin, che aveva sbarcato dall'armata veneziana parte dei soldati per rinforzare le truppe a terra⁶².

La vittoria, oltre a salvare la Morea, concesse alla Serenissima un po' di respiro per tentare di raddrizzare la situazione anche sul fronte marittimo. Il Senato pretendeva che il predominio navale fosse recuperato subito, infliggendo ai turchi perdite talmente gravi da farli finalmente desistere dalla politica di

mia e la flotta della Serenissima aveva potuto salpare con calma, asportando dall'isola tesori e reliquie. RAVEGNANI, *Tra due imperi*, p. 56.

⁵⁹ Ricordiamo che Molin aveva guidato l'Armata grossa nelle prime due campagne della guerra.

⁶⁰ ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 35, 30.6.1695; filza 1336, disp. B. Contarini n. 5, 3.5.1695.

⁶¹ AE, *CP Turquie*, 28, disp. 23.3.1695, cc. 257r-v; ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 8, 18.5.1695, all. costituito 18.5.1695; n. 9, 3.6.1695; n. 18, 11.8.1695.

⁶² Nella battaglia si fronteggiarono circa 18 mila turchi e 11.200 veneziani. Pare che i primi abbiano perso almeno 5 mila uomini, contro i 300 tra morti e feriti dei secondi. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 7, 11.6.1695; *Mercuri* 1695, c. 162r, Venezia 16.7.1695.

riarmo navale perseguita negli anni precedenti⁶³. Una grave sconfitta avrebbe non solo reso molto difficile per la Porta ricostituire velocemente la propria marina velica, ma avrebbe anche fiaccato la sua volontà di proseguire nella nuova politica navale, soprattutto in considerazione del fatto che una squadra di navi di linea richiedeva quel tipo d'impegno permanente che era estraneo alla tradizione marittima dell'Impero Ottomano (e più in generale di tutti gli stati mussulmani)⁶⁴. La flotta veneziana si andò riorganizzando a Nauplia. L'Armata grossa venne rinforzata dalle due nuove unità progettate da Stefano Conti, *Fede Guerriera* e *Fenice*⁶⁵, alle quali si aggiunsero almeno sette mercantili armati ingaggiati tra Venezia e il Levante, portando il totale a venticinque navi⁶⁶. Le navi noleggiate erano comunque unità lente e con artiglierie di calibro troppo piccolo per tenere testa alle sultane, mentre anche le più vecchie tra le diciotto navi pubbliche lasciavano molti dubbi sul loro effettivo valore⁶⁷. Anche lo sforzo di compensare le perdite umane subite a Chio ebbe successo più sul piano quantitativo che qualitativo. Molti dei rimpiazzati inviati da Venezia non avevano mai visto il mare o erano ancora dei ragazzi e una volta giunti in Levante si ammalarono, contagiando anche gli altri. Furono incorporati numerosi schiavi di origine russa liberati dalle galee turche trovate al momento della conquista di Chio, personale che però risultò «rozzo e inetto». Gli stessi marinai di rinforzo provenienti dall'Arcipelago risultarono per lo più «villani rozzi e inesperti», uomini che non valevano i 5 reali che le isole scalavano dal carazo in cambio di ciascuno di loro⁶⁸.

Mentre i veneziani si rivolgevano nuovamente ai mercantili armati, i turchi poterono tornare a contare sul tradizionale appoggio dei Barbareschi.

⁶³ ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 4, 26.4.1695.

⁶⁴ Cfr. PLANHOL, *L'Islam et la mer*, pp. 59-63.

⁶⁵ *Fama Volante* e *Pace e Abbondanza* furono costrette a rientrare a Venezia per riparare i danni subiti in battaglia. ASVe, *PTM*, filza 1129, disp. A. Zen n. 33, 16.4.1695; filza 1336, disp. B. Contarini n. 7, 11.6.1695.

⁶⁶ In settembre risultavano in servizio *Gerusalemme*, *San Bonaventura* (32), *Sibilla Europa* (36), *Leon d'Oro* (40), *Trionfo* (40), *Fattor* e *Scala*. La *Sibilla* fu noleggiata con 60 uomini per 1.570 ducati al mese, la *Trionfo* con 80 uomini e per 2.000 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 720, 9.4.1695; filza 721, 4.5.1695; *Mercuri* 1695, cc. 143r-v, Venezia 14.5.1695; c. 150v, Venezia 11.6.1695.

⁶⁷ I mercantili armati avevano al massimo cannoni da 12. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 10, 18.8.1695.

⁶⁸ I migliori tra i marinai greci preferivano servire gli ottomani o dedicarsi alla guerra di corsa con le galeotte turche. Nel complesso, non più di trenta marinai per nave erano realmente validi. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 13, 18.6.1695; n. 15, 10.7.1695; n. 18, 11.8.1695.

Quando la loro flotta uscì dai Dardanelli, l'8 luglio, le diciannove sultane (la ventesima era rimasta probabilmente a Istanbul per continuare le riparazioni) erano affiancate da quattro navi algerine da 60-70 cannoni e da nove unità barbaresche più piccole, per un totale di trentadue navi appoggiate da ventisette galee. Il rinforzo dei Barbareschi era però neutralizzato dalla qualità degli equipaggi delle sultane, che, come nel caso delle navi veneziane, appariva inferiore a quella di febbraio. Mezzomorto aveva sostituito tutti i capitani rinnegati con turchi di nascita e anche gli altri specialisti occidentali dovevano essere in numero ridotto. Il successo conseguito a Chio faceva probabilmente ritenere già matura una flotta velica pienamente ottomanizzata, ma nella realtà la sua efficienza restava ancora limitata⁶⁹. Mezzomorto ottenne comunque di spostare le insegne di Kapudan dalla galea generalizia a una sultana, rimarcando la decisa svolta in favore delle navi. Molin rimase invece su di una galea e ciò ostacolò non poco la sua capacità di dirigere la flotta.

Ottemperando alla volontà del Senato, il Capitano Generale prese l'iniziativa, ma per molte settimane il Meltemi gli impedì di avanzare oltre le Cicladi, frustrando tre tentativi consecutivi di entrare nell'Egeo centrale⁷⁰. Ai primi di settembre riuscì finalmente a salpare da Andro e a dirigersi verso Chio, dove si era portata la flotta ottomana, ma il Meltemi lo disturbò nuovamente, costringendolo a poggiare su Samo. Il 14 settembre Molin avvistò la flotta turca a nord dell'isola. Nel tentativo di guadagnare il sopravvento, il Capitano Generale si diresse verso nord ovest, ma la mattina del 15, doppiato Capo Teke, punta meridionale della penisola di Cesme, il vento, girato da SE⁷¹, divenne così impetuoso da costringerlo a riparare con le unità a remi nel Canale di Chio, separandosi così dalle navi. Arrivato presso l'ingresso meridionale del Canale, Molin avvistò sopravvento verso ovest la flotta avversaria, che era riuscita a interpersi tra le navi veneziane, rimaste al largo, e le unità a remi. L'Armata grossa si trovava a sua volta sopravvento ai turchi e il Capitano Straordinario Contarini si era già disposto in linea e stava per lanciarsi all'attacco quando Molin, spinto dal timore di vedere le sue fragili galee finire in pasto alle sultane prima che Contarini riuscisse a intervenire, gli ordinò di sospendere l'azione e di venire a coprire direttamente l'Armata sottile. Il Capitano Straordinario eseguì l'ordine, ma la manovra gli costò il

⁶⁹ Secondo l'ambasciatore francese a Istanbul, i Barbareschi avevano inviato dieci navi algerine, tre tunisine e altrettante tripoline, insieme a due brulotti. AE, *CP Turquie*, 28, disp. 22.5.1695, c. 400v; ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 16, 16.7.1695 e all.ti.

⁷⁰ ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 21, 2.10.1695.

⁷¹ I venti da sud-est sono gli unici che in quella stagione si alternano talvolta al Meltemi. PRYOR, *Geography*, p. 20.

sopravento, evidenziando ancora i limiti delle operazioni congiunte tra le due componenti della flotta.

Mentre l'Armata sottile entrava nel Canale di Chio, le navi ottomane si lanciarono col vento in poppa contro quella grossa. Contarini aveva suddiviso quest'ultima in tre divisioni ma, prevedendo l'evenienza di dover formare la linea molto rapidamente, aveva stabilito un segnale in base al quale le navi avrebbero dovuto entrare in formazione nel punto in cui si trovavano, senza perdere tempo a cercare la posizione assegnata loro dall'ordine di battaglia. Si trattava di una norma che cercava di porre rimedio all'eccessivo formalismo della linea di fila e che la flotta inglese introdurrà ufficialmente solo negli anni quaranta del XVIII secolo⁷²; nella circostanza, tuttavia, essa portò il Capitano Straordinario, che pure aveva stabilito di posizionarsi al centro, a trovarsi ancora una volta all'avanguardia, dove l'ammiraglia *San Lorenzo Giustinian* era preceduta da due sole unità. La sua posizione non poté che rafforzare l'inquietudine di Contarini, già alle prese con i difficili movimenti di una lunga fila di ventisette unità nelle ristrette acque del Canale e per di più vincolato alla copertura dell'Armata sottile⁷³.

Intorno a mezzogiorno, gli ottomani iniziarono lo scontro su una rotta opposta a quella dei veneziani e la battaglia proseguì con una serie ripetuta di passate contro bordo. Nelle prime fasi le quattro ammiraglie turche cercarono di approfittare del sopravento per avvicinarsi alla *San Lorenzo* (66), ma vennero respinte dal vivace fuoco alternato di cannoni e moschetteria. Passate e ripassate proseguirono per circa sei ore, con i veneziani che, pur costantemente sottovento, cercavano di approfittare della progressiva libertà concessa loro dall'allontanamento dell'Armata sottile, sempre più al sicuro all'interno del Canale. Dopo le 18 l'oscurità fece progressivamente scemare il fuoco, sebbene alle 19 e trenta qualche unità combattesse ancora alla luce della luna. Entrambe le squadre si ritirarono quindi verso nord: i turchi per portarsi a ridosso

⁷² TUNSTALL, *Naval Warfare*, pp. 91-92.

⁷³ Oltre a diciotto navi pubbliche e sette noleggiate c'erano anche due petacchi. Le navi pubbliche erano *San Lorenzo Giustinian* (66), *Redentor del Mondo* (66), *San Vittorio* (64), *San Giovanni Battista Grande* (62), *Fede Guerriera* (56), *San Andrea* (56), *Rosa* (54), *San Nicolò* (54), *Valor Coronato* (52), *Fenice* (50), *Sacra Lega* (50), *San Domenico* (50), *Nettuno* (50), *Madonna della Salute* (51), *Venere Armata* (44), *San Giovanni Battista Piccolo* (42), *Ercole Vittorioso* (40), *San Antonio da Padova* (40). La distanza tra un'unità e l'altra era fissata a 50 passi (circa 90 mt), inferiore alle 120 yds (circa 110 mt) prescritti dalle *Fighting Instructions* inglesi. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 18, 11.8.1695; filza 1336, disp. B. Contarini n. 12, 27.9.1695, all. piedilista morti e feriti s.d; BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 557 (ex 575), c. 31, *Lista delle navi per ordine di battaglia comandate da Bortolo*

della fortezza di Chio; Contarini per ricongiungersi all'Armata sottile, giunta nel frattempo a Spalmadori. Nonostante la svantaggiosa posizione iniziale, il Capitano Straordinario aveva coperto con successo le unità a remi con perdite relativamente modeste, grazie anche al fatto che il tiro su rotte opposte era molto meno efficace di quello su rotte parallele. I veneziani ebbero 41 morti e 90 feriti, mentre i danni maggiori si concentrarono ancora sulle alberature, sia perché le distanze non erano state troppo ravvicinate, sia per l'agitazione del mare⁷⁴. Sulla *Fenice* si aprì comunque una falla che si fece fatica a individuare, confermando i timori espressi da Stefano Conti per l'eccesso di fasciame interno⁷⁵. In campo ottomano quattro sultane furono viste allontanarsi con le alberature malconce.

Dopo un giorno di pausa, il 17 settembre lo stato del mare spinse Molin a spostare l'Armata sottile più a ridosso di Mitilene. Le navi avrebbero dovuto continuare a coprire le galee, ma una bonaccia divise nuovamente la flotta. All'alba del 18 l'Armata grossa, ancora in bonaccia, scoprì i turchi mentre avanzavano da sud sospinti da una leggera brezza. Un filo di vento da Ponente permise a Contarini di muoversi e il Capitano Straordinario si diresse verso Mitilene per cercare l'Armata sottile. Quest'ultima venne avvistata mentre era intenta a doppiare Capo Santa Maria, estremità orientale dell'isola. Mentre i turchi continuavano ad avanzare, Contarini si mise a bordeggiare in modo da coprire la delicata manovra delle galee, ma queste ultime, respinte dal vento che andava rinforzando, non furono in grado di superare il capo e dovettero retrocedere, costringendo ancora una volta il Capitano Straordinario a proteggerle senza poter contendere agli ottomani il sopravvento. Contarini riuscì egualmente a intercettare sei poderose sultane, forse un distaccamento destinato ad assalire le galee, che tentavano di guadagnare il vento tenendosi a ridosso della costa meridionale di Mitilene. Le sei unità ripiegarono sul grosso, inseguite dai veneziani, e intorno alle 13 le due squadre al completo iniziarono un violento combattimento contro bordo. I turchi agirono con maggior impeto e decisione rispetto a tre giorni prima. Uno dei primi tiri uccise l'*Ammiraglio* di Contarini, mentre nella seconda passata il nuovo Capitano Straordinario Girolamo Michiel, destinato a succedere al Capitano Straordinario, venne colpito

Contarini, *Capitano Straordinario delle Navi*, 1695; J. CRESWELL, *British Admirals in the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, London 1972, p. 18.

⁷⁴ Tra i morti ci fu il Governatore Straordinario del Golfo Angelo Bembo, che a bordo della *Redentor del Mondo* (66) chiudeva la linea, ucciso da una scheggia provocata da una cannonata che aveva colpito l'albero di maestra.

⁷⁵ Ricordiamo che il Senato aveva autorizzato la riduzione del fasciame interno solo sulla *Fede Guerriera*, lasciando la *Fenice* con il precedente sistema.

sulla *San Vittorio* (64), posta a metà della linea, da una cannonata che gli staccò di netto il braccio sinistro.

Verso le 15 i turchi mutarono formazione (o forse cominciarono a perdere coesione), proseguendo l'azione divisi in tre gruppi ma senza la determinazione mostrata fino ad allora. Tre navi, tra cui la capitana di Tripoli, piegarono danneggiate verso la terraferma anatolica, mentre altre due mostravano di galleggiare a malapena; le rimanenti cominciarono a rallentare il tiro, al contrario dei veneziani che invece lo incrementavano. Il disordine si stava impadronendo della formazione ottomana, dove alcune navi erano fuori linea mentre molte altre si trovavano mescolate alla rinfusa e lo stesso Kapudan Mezzomorto stava ripiegando. Una grande vittoria veneziana sembrava ormai a portata di mano quando all'improvviso la *San Giovanni Battista Piccolo* (42), in coda alla linea e probabilmente fuori tiro, prese fuoco nel deposito delle munizioni e saltò in aria. Frammenti incandescenti caddero sulla *San Giovanni Battista Grande* (62), uccidendo alcuni uomini tra cui pilota e nocchiere, e sulla *Redentor del Mondo* (66), dove incendiarono l'albero di maestra. L'equipaggio accorse per spegnere le fiamme ma queste si diffusero rapidamente all'albero di mezzana: senza esitare, il capitano Giuseppe Bugiè ordinò di tagliare alla base entrambi gli alberi e li gettò fuoribordo, lasciando la *Redentor* con il solo trinchetto⁷⁶. La perdita della *San Giovanni Battista Piccolo*, pur non particolarmente grave (era una delle navi pubbliche più deboli) ridiede coraggio ai turchi. Mezzomorto, che aveva già ripiegato lo stendardo di battaglia, riportò un minimo di coesione nella formazione ottomana e si fece nuovamente sotto. In campo veneziano invece, i sette mercantili armati che rappresentavano il grosso della retroguardia, spaventati dall'esplosione, uscirono dalla linea poggiando verso le galee, seguiti dalla disalberata *Redentor*. Di fronte ad una trentina di unità turche rimasero solamente sedici navi pubbliche: per loro fortuna stava imbrunendo e Contarini riuscì, serrando la linea, a destreggiarsi fino al tramonto. La battaglia si chiuse verso le 19, quando il buio era già sceso, con un ultimo scambio di cannonate tra la *San Vittorio* (64) e una sultana. I veneziani rimasero immobilizzati da una nuova bonaccia, mentre i turchi riuscirono a ritirarsi grazie ad un filo di vento (ma probabilmente grazie anche alle migliori qualità veliche delle loro navi) verso Smirne.

Lo scontro era stato molto più sanguinoso di quello di tre giorni prima. Oltre ai 250 uomini persi sulla *San Giovanni Battista Piccolo*⁷⁷, i veneziani

⁷⁶ Giuseppe Bugiè era figlio di Giovanni, primo capitano della *Redentor del Mondo*, morto nel 1690 in seguito alle ferite riportate nella seconda battaglia di Mitilene.

⁷⁷ L'equipaggio della *San Giovanni* era di 230 uomini, 100 marinai e 130 soldati, ai quali si aggiungevano le venti persone del seguito del generale Steinau. I turchi recuperarono

registrarono 85 morti e 173 feriti. Avendo combattuto sempre sottovento, i loro danni non erano limitati questa volta alle attrezzature: molte navi avevano incassato numerose cannonate sotto la linea di galleggiamento e le pompe controllavano a fatica l'acqua. Cosa ancora più grave, i mercantili armati avevano dimostrato una volta per tutte la loro incapacità di mantenersi nella linea, mettendo in chiara evidenza che non si poteva sperare di affrontare il riarmo navale ottomano con unità di quel genere. Unica nota positiva era stato il comportamento dei soldati⁷⁸, scelti tra i migliori dell'esercito, che avevano compensato l'insufficiente numero di marinai non solo alle prese con i cannoni, ma anche alla manovra delle vele. Anche tra i turchi le perdite non apparivano comunque leggere. Le navi affondate oscillavano, a seconda delle fonti, da una a tre, mentre le capitane di Algeri e Tripoli erano state completamente disalberate; complessivamente pare che le loro perdite nelle due battaglie ammontassero a circa 2 mila uomini⁷⁹.

Contarini, pur disponendo di sole tredici navi pubbliche efficienti⁸⁰, si preparava a una terza battaglia e Molin pensava di utilizzare gli uomini delle galeotte per ripianare le perdite sulle navi quando, il 20 settembre, una forte burrasca separò una volta di più l'Armata grossa da quella sottile. La menomata *Redentor del Mondo* corse il rischio di affondare: spezzatosi il cavo che la univa alla *San Andrea* e persi anche gli alberi di trinchetto e di bompresso, si ruppero anche il timone e l'asta di poppa, nel momento in cui lo stato del mare impediva di portarle soccorso. Poiché l'equipaggio voleva abbandonarla, l'indomabile capitano Bugiè fece sfondare le imbarcazioni di salvataggio e le

no solo il capitano Giovanni Barban e quattro soldati, che però morirono tutti nel giro di poche ore.

⁷⁸ Il Capitano Generale aveva imbarcato sulla flotta 7.300 soldati, lasciandone altri 5 mila a difendere la Morea.

⁷⁹ Le fonti veneziane parlano di 2 mila morti, un numero che sembra eccessivo. Sulle due battaglie di settembre, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 11, 15.9.1695 e all. piedilista morti e feriti; n. 12, 27.9.1695, all. 19.9.1695; filza 1130, disp. A. Molin n. 21, 2.10.1695; n. 29, 17.12.1695, all. costituito 13.12.1695. Venne anche fatto un calcolo del consumo di munizioni nei due combattimenti: meno del 15% dei proiettili (3.441 su 23.203) risultarono del tipo impiegato nei tiri a breve distanza, quali angeli e catene. Più difficile dire qualcosa sulla frequenza del tiro. Le venticinque navi indicate imbarcavano circa 1.200 cannoni, il che darebbe un consumo di circa dieci colpi per cannone in ciascuna delle due battaglie, (molto) approssimativamente un colpo ogni trenta minuti. ASVe, *PTM*, filza 1229, disp. Provveditore d'Armata Straordinario Paolo Nani n. 9, 20.10.1695, all. 15.10.1695.

⁸⁰ Oltre alla *Redentor del Mondo*, disalberata, *San Andrea*, *Venere Armata* e *Madonna della Salute* erano in difficoltà a causa di falle.

gettò fuori bordo. Spronati in questo modo ad applicarsi alle pompe, marinai e soldati riuscirono a superare l'acqua che entrava in abbondanza da poppa, finché il vento si calmò e la nave poté essere presa nuovamente a rimorchio. Insieme alle altre unità più danneggiate e all'Armata sottile, la *Redentor* si diresse faticosamente a Sciro, dove dopo alcuni giorni la flotta veneziana riuscì finalmente a ricongiungersi⁸¹.

L'episodio concluse la campagna del 1695, la più dura e combattuta di tutta la guerra. Dopo un decennio di tentativi di arrivare allo scontro risolutivo, i veneziani avevano avuto l'opportunità di affrontare il nemico per quattro volte nell'arco di otto mesi, ma il risultato non era stato quello prefigurato. I turchi avevano confermato le loro notevoli capacità di adattamento riuscendo, grazie al concorso di rinnegati e stranieri, a organizzare una squadra di vascelli di linea in grado di tenere testa a quella veneziana. Non solo l'idea di raggiungere, grazie alle navi da guerra a vela, una definitiva superiorità navale in Levante non aveva raggiunto il suo scopo, ma aveva anche stimolato l'avversario a scendere sullo stesso terreno, e con successo. La netta superiorità conseguita dalla flotta veneziana nel corso della guerra di Candia appariva neutralizzata, mentre la marina ottomana tornava, per la prima volta dopo i disastri degli anni cinquanta, a essere un elemento di rilievo nell'equilibrio militare del Mediterraneo orientale. E il futuro non prometteva nulla di buono per la Serenissima. Oltre alle venti sultane già in servizio, gli ottomani ne avevano tre in allestimento e quattro in cantiere a Istanbul; unite alle navi barbaresche, esse avrebbero potuto portare nel 1696 la flotta turca a quaranta unità. Per fronteggiare queste forze, i veneziani non potevano più sperare su un apporto efficace dei mercantili armati, mentre anche tra le navi pubbliche si contavano una serie di unità troppo piccole e insufficientemente armate⁸². L'Armata grossa rischiava seriamente di finire in grave inferiorità numerica, l'unica condizione nella quale uno strumento dalle notevoli capacità difensive quale la nave di linea poteva subire una sconfitta decisiva.

Di fronte a un'evoluzione di questo genere, la decisione di concentrare le risorse navali della Serenissima sulle navi da guerra a vela potrebbe apparire poco avveduta. Occorre però sottolineare che il contesto politico-militare del periodo, in cui le squadre da battaglia di vascelli di linea avevano assunto un ruolo centrale in tutte le principali marine, avrebbe potuto spingere egualmente i turchi verso il nuovo tipo di politica navale, dando loro un importante van-

⁸¹ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 12, 27.9.1695 e all.ti; filza 1130, disp. A. Molin n. 21, 2.10.1695.

⁸² Molin suggerì di limitare l'impiego della *San Antonio da Padova* al solo Adriatico. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 23, 20.10.1695.

taggio iniziale e mettendo in ancor più grave imbarazzo la Repubblica. L'Armata sottile, unita alle poche e deboli navi noleggiate che il mercato offriva, non sarebbe state in grado di opporsi a una forte squadra di vascelli ottomani, che avrebbero preso facilmente il controllo dell'Egeo e dello Ionio. A differenza dei veneziani, gli ottomani avrebbero avuto allora a disposizione sia un importante obiettivo navale – le rotte mercantili veneziane, che passavano tutte necessariamente per il Canale d'Otranto – sia una poderosa componente terrestre (assicurata dal loro grande esercito) con la quale realizzare operazioni anfibia di grande portata e mettere a repentaglio l'esistenza stessa della Serenissima. In definitiva, se fino al 1695 l'Armata grossa aveva avuto soprattutto il compito di proiettare offensivamente la rinnovata potenza navale della Repubblica in Levante, dopo di allora essa si andò trasformando in una componente essenziale del sistema difensivo veneziano, a protezione dei territori vecchi e nuovi della Serenissima e per il controllo – sempre fondamentale – dell'Adriatico. Un mutamento di prospettiva che un ventennio dopo avrebbe trovato la sua miglior conferma nella difesa di Corfù e che avrebbe permesso di mantenere una posizione di predominio almeno nelle acque più vicine a Venezia fino alla scomparsa della Repubblica.

8.4 *Uno scontro politico*

Mentre in Levante le forze della Serenissima fronteggiavano la controffensiva ottomana, a Venezia il gruppo dirigente della Repubblica era lacerato dal duro scontro provocato dalla caduta di Chio. Abbiamo fatto cenno al fatto che sin dall'inizio dell'operazione si fossero avuti in Senato forti dubbi sull'opportunità dell'obiettivo scelto da Zen e timori per la reazione militare della Porta. Pietro Garzoni aveva innescato una serie di vivaci discussioni circa le condizioni della flotta, mettendo in luce le cattive condizioni dell'Armata sottile e questionando sulle capacità dei nuovi comandanti di quella grossa, i Capitani Straordinario e Ordinario Priuli e Ruzzini⁸³. L'incapacità di Ruzzini di condurre il convoglio di soccorso a Chio sembrò confermare i dubbi sollevati da Garzoni, ma in realtà il bersaglio del patrizio era più politico che militare. Preoccupandosi dell'Armata sottile e minando la reputazione dei capi di quella grossa, egli non solo cercava di difendere una concezione più tradizionale del potere navale veneziano, ma mirava anche a incrinare la credibilità del gruppo di Pietro Valier e della sua politica interventista, che aveva avuto nelle navi pubbliche uno dei suoi capisaldi. Questi attacchi produssero un primo risulta-

⁸³ *Diario Garzoni*, c. 26v, 6.1.1695.

to nel gennaio del 1695, quando Garzoni riuscì a mettere in minoranza Valier (in quel momento *Savio di Settimana*)⁸⁴ e a far trasformare una blanda lettera indirizzata al Capitano Generale Zen in una serie di precisi ordini per riorganizzare l'Armata sottile. Non passò invece la nomina (appoggiata anche da Valier) di un Provveditore Generale da Mar per guidare l'Armata grossa, soluzione osteggiata da chi, come Lorenzo Soranzo⁸⁵, temeva il risorgere delle forti tensioni che durante la guerra di Candia avevano contrapposto i Provveditori Generali ai Capitani Generali⁸⁶. Zen rimase al comando dell'intera flotta, ma nelle settimane successive i suoi sostenitori dovettero nuovamente intervenire per evitare che la sua autorità subisse serie limitazioni⁸⁷.

La notizia dell'evacuazione di Chio arrivò a Venezia, via Roma, il 26 marzo. Quale misura immediata, Garzoni chiese l'aumento del numero dei patrizi alla guida delle navi pubbliche e il 29 marzo ottenne l'elezione di sei nuovi Governatori di Nave⁸⁸. Il 2 aprile giunsero anche le lettere di Zen, il cui tono incerto accese ancor più gli animi. Come nei momenti di maggiore pericolo, venne convocata una consulta dei Savi usciti di carica, ma da essa non uscì alcuna proposta concreta. Il 7 Garzoni, ben deciso a sfruttare la sconfitta per mettere in crisi il gruppo di Valier, chiese quale fossero le proposte che il governo intendeva avanzare. Il Savio di Settimana Giovanbattista Donà riuscì solo a farfugliare una risposta dilatoria e Garzoni, appoggiato da Giacomo Minio⁸⁹, ottenne la convocazione per il giorno successivo di una seduta del Senato espressamente dedicata alla conduzione della guerra. Era l'occasione attesa per gettare la croce addosso al gruppo che da tempo dirigeva la politica veneziana.

⁸⁴ Il Savio di Settimana, scelto a rotazione tra uno dei sei Savi del Consiglio, regolava la discussione in Senato determinando l'ordine degli argomenti. MARANINI, *La Costituzione di Venezia*, II, p. 246; *Relazione sulla organizzazione politica*, p. 52. Se il Collegio poteva essere considerato il governo della Repubblica, il Savio di Settimana era una specie di primo ministro temporaneo.

⁸⁵ Lorenzo di Andrea Soranzo (1639-1719) sarà il primo ambasciatore veneziano a Istanbul dopo la guerra.

⁸⁶ Dovevano essere ancora vivi i ricordi dei duri contrasti tra i Provveditori Generali Antonio Barbaro e Catterino Corner e il Capitano Generale Francesco Morosini. La proposta venne respinta con 91 voti favorevoli e 131 tra contrari e astenuti. *Diario Garzoni*, cc. 26v-27r, 13 e 15.1.1695.

⁸⁷ *Diario Garzoni*, c. 28v, 9 e 12.2.1695; BARBARO, IV-17, c. 157.

⁸⁸ Altri sei governatori seguirono alla metà maggio. *Diario Garzoni*, c. 30v, 26 e 29.3.1695; c. 33r, 17.5.1695.

⁸⁹ Dovrebbe trattarsi di Giacomo Cornelio di Giovanni Minio (1645-?). ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, IX, c. 204r; BARBARO, V-22, c. 149.

Salito in *arringo*⁹⁰, Garzoni attaccò a fondo la condotta della spedizione contro Chio, lo stato della flotta e la debole tempra di Zen. Richiamandosi a quanto si era fatto nel lontano 1350 dopo una deludente azione contro i genovesi⁹¹, chiese la formazione di un processo affidato a quattro giudici e additò nel Provveditore d'Armata Pietro Querini il principale imputato. Giovanbattista Donà cercò di difendere Zen, osservando che non si poteva mettere sotto processo l'Armata alla vigilia di una nuova campagna, ma molti senatori si agitarono rumorosamente in segno di disapprovazione. Seguì un'aspra discussione, in cui Garzoni rimarcò come dal 1539 in poi i veneziani avessero sempre battuto gli ottomani sul mare. Alla fine il Senato, pur con una forte opposizione⁹², decretò la rimozione di Zen e, su insistenza di Garzoni, anche quella di Querini, inutilmente difeso dal cognato Francesco Foscari, legato al gruppo di Valier e avversario personale di Garzoni⁹³. Venne destituito anche il Capitano Ordinario delle Navi Ruzzini (quello Straordinario, Priuli, era morto nella battaglia del 9 febbraio), il cui mancato arrivo con il convoglio era servito al Capitano Generale per giustificare il proprio insuccesso. Il giorno dopo (9 aprile) fu deciso l'invio in Armata di un Inquisitore con ampi poteri. Si pensò a Garzoni, ma questi voleva rimanere a Venezia per continuare la lotta contro Valier e riuscì a far spostare la scelta su Minio. Il 10 venne eletto Capitano Generale da Mar Alessandro Molin. A suo favore giocarono il fatto di trovarsi già in Levante (era Provveditore Generale della Morea) e la gelosia di molti senatori verso la casata del candidato più accreditato, il Provveditore Generale in Dalmazia Daniele 4^o Dolfin⁹⁴.

Il processo per la perdita di Chio iniziò a fine aprile⁹⁵. Nell'idea di Garzoni esso doveva servire a mettere sotto accusa l'intera politica bellica del gruppo di Valier, ma questi riuscì a stornare la minaccia facendo ricadere tutte le colpe su Zen e sui capi dell'Armata sottile. Nonostante le insistenze di Garzoni, l'Inquisitore Minio non venne inviato in Levante per indagare

⁹⁰ L'arringo era la postazione riservata ai discorsi più lunghi. MARANINI, *La Costituzione di Venezia*, 2, p. 232.

⁹¹ Sull'episodio, cfr. LANE, *Storia di Venezia*, pp. 208-209.

⁹² Ci furono 120 favorevoli e 95 tra contrari e astenuti.

⁹³ Sul contrasto tra Garzoni e Foscari, cfr. A. STOURAITI, *Una storia della guerra: Pietro Grazzoni e il suo archivio*, in *Venezia e la guerra di Morea. Guerra, politica e cultura alla fine del '600*, a cura di M. INFELISE - Id., Milano 2005, p. 261. Francesco di Alvise Foscari (1638-1703) era pronipote di quell'Alvise nel cui palazzo era stato ospitato Enrico III di Francia nel 1574. BARBARO, III-15, c. 511.

⁹⁴ *Diario Garzoni*, cc. 30v-31v. Ricordiamo che Dolfin era stato Capitano delle Navi nel 1683-86 e nel 1690-91.

⁹⁵ *Diario Garzoni*, c. 32r, 27 e 30.4.1695.

direttamente, ma si limitò ad interrogare inquisiti e testimoni man mano che arrivavano a Venezia. Poiché l'impressione generale era che la sconfitta fosse dovuta allo scarso impegno dell'Armata sottile, a rispondere furono chiamati solo i suoi comandanti, mentre l'Armata grossa venne lasciata fuori dall'inchiesta. Il 16 maggio il Senato ordinò l'arresto dell'ex Capitano Generale Antonio Zen, dei Provveditori d'Armata Pietro Querini e Carlo Pisani e di sei sopracomiti⁹⁶. Gli arresti furono eseguiti in giugno, salvo quello di Querini che, dopo aver combattuto nella vittoriosa battaglia di Argo, fuggì⁹⁷. In ottobre finirono in carcere altri cinque sopracomiti⁹⁸. Se si considera che anche i capi da Mar avevano una propria unità, in pochi mesi l'Armata sottile fu privata di quattordici dei ventidue comandanti di galea, un colpo dal quale non si sarebbe mai più risollecata. Per quanto l'evoluzione della guerra sul mare avesse già messo in discussione la preminenza delle unità a remi, fu la sconfitta di Chio a suggellare il definitivo passaggio delle consegne tra le due componenti della flotta veneziana.

Il nuovo Capitano Generale Molin trasse rapidamente le logiche conseguenze della svolta. Incapace di cooperare con i vascelli sia per le difficoltà di una navigazione comune, sia per la necessità di opportunità tattiche diverse (le unità a vela avevano bisogno di vento per agire efficacemente, quelle a remi della sua assenza), l'Armata sottile gli appariva di ben scarsa utilità⁹⁹: chiese quindi di alzare le proprie insegne su di una nave, come già aveva fatto il suo avversario Mezzomorto. La richiesta venne perorata in Senato da Lorenzo Soranzo, che sottolineò come l'Armata grossa fosse ormai la componente più importante della flotta. A difendere la tradizione navale veneziana intervenne però ancora Garzoni, che negò l'opportunità del trasbordo sostenendo la maggior sicurezza che poteva offrire una galea, non legata ai capricci del vento e meno soggetta a esplosioni catastrofiche come quelle avvenute sulle navi pubbliche¹⁰⁰. Il battagliero patrizio convinse il Senato a respingere la proposta¹⁰¹,

⁹⁶ Zen morì in carcere il 7 luglio 1697. *Diario Garzoni*, cc. 33r, 58v.

⁹⁷ ASVe, PTM, filza 1130, disp. A. Molin 16.6.1695. Anche Querini finì poi in carcere, dove morì il 1° settembre 1696. *Diario Garzoni*, c. 51v.

⁹⁸ ASVe, PTM, filza 1130, disp. A. Molin 6.10.1695.

⁹⁹ Per valorizzare un'azione congiunta tra unità a vele e a remi sarebbe stato necessario un vento moderato per iniziare la battaglia, seguito al momento opportuno da una bonaccia, una sequenza difficilmente programmabile. ASVe, PTM, filza 1130, disp. A. Molin n. 21, 2.10.1695.

¹⁰⁰ Garzoni sembrava voler dimenticare che nel 1657 il Capitano Generale Lazzaro Mocenigo era saltato in aria su di una galea, non su di una nave.

¹⁰¹ *Diario Garzoni*, c. 40v, 5.11.1695. La lettera che negava a Molin il permesso fu approvata con 101 voti favorevoli e 29 tra contrari e astenuti. ASVe, *Senato Rettori*, filza 127,

mantenendo così una pericolosa dualità di comando che avrebbe pesato non poco sulle future operazioni.

8.5 *Il nuovo sforzo cantieristico*

Per contrastare la forte squadra velica organizzata dagli ottomani, era necessario un rafforzamento non solo numerico, ma anche qualitativo dell'Armata grossa. La priorità andava alla costruzione di navi pubbliche del tipo più grande possibile, il solo in grado di tener testa alle poderose sultane nella linea di battaglia. L'impressione suscitata da queste ultime già nei mancati scontri del settembre 1694 fece subito scattare una riproduzione delle due «fregate» da 50 cannoni (*Fenice* e *Fede Guerriera*) che solo pochi mesi prima erano state preferite alla *San Lorenzo Giustinian*: nel gennaio del 1695, quando la campagna di Chio era ancora in corso, vennero impostate due nuove unità da 70-80 cannoni ispirate alla *San Lorenzo*¹⁰². Le sconfitte subite nelle settimane successive provocarono un rapido allargamento del programma e ai primi di aprile, nemmeno un settimana dopo l'arrivo della notizia della perdita di Chio, il Senato ordinò altre quattro navi sullo stesso modello, il «più vigoroso a resistere all'impeto de legni nemici e più capace alla portata del cannone»¹⁰³. La preoccupazione per il calibro delle artiglierie ottomane spinse ad aumentare quello delle nuove navi, portando i cannoni del corridoio dal genere da 20 a quello da 30. Per accelerare i lavori, si accettò l'idea di un massiccio impiego di rovere non stagionato (lo scotto da pagare in ogni programma d'emergenza)¹⁰⁴

5.11.1695. Nella sua *Istoria*, scritta alcuni anni dopo, Garzoni sembra comunque pentirsi della posizione presa e dare implicitamente ragione a Soranzo. GARZONI, *Istoria*, I, p. 650. Ricordiamo che nel 1617, l'allora Provveditore Generale Lorenzo Venier aveva momentaneamente portato le proprie insegne sul *Galeone Balbi*.

¹⁰² ASVe, *Senato Mar*, filza 718, 8.1.1695 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.1.1695; 27.1.1695 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.1.1695; filza 719, 9.2.1695, all. navi in costruzione s.d. Inizialmente i cannoni previsti erano 70, ma nel corso della guerra alcune unità ne imbarcarono più di 80.

¹⁰³ La votazione registrò un solo voto contrario. ASVe, *Senato Mar*, filza 720, 2.4.1695.

¹⁰⁴ Per le prime due navi si poteva impiegare il rovere stagionato che era già presente in Arsenale, ma per le altre quattro era necessario attendere l'arrivo di 6 mila roveri già tagliati nel Montello e di altri 1.500 da tagliare in Friuli, tra il Piave e il Livenza e nel padovano, nessuno dei quali aveva la possibilità di essere messo in opera stagionato. L'impiego di legname verde in situazioni d'emergenza fu di uso generale almeno fino alla fine delle guerre napoleoniche. Soltanto dopo il 1815 le marine più grandi iniziarono una politica

e fu previsto di lavorare dall'alba al tramonto e nei giorni festivi fin dalle fasi iniziali¹⁰⁵.

La prima delle due unità ordinate in gennaio, poi battezzata *Iride*, può essere attribuita con certezza ad Antonio Filetto, che già aveva costruito tre navi pubbliche più piccole, mentre la seconda (*San Sebastiano*) dovrebbe essere attribuita a Stefano Conti; varate entrambe in giugno, entro la fine di agosto furono pronte per l'uscita dall'Arsenale¹⁰⁶. Il completamento in soli sette mesi di due grandi vascelli dimostrò che il vecchio cantiere di stato era ancora capace di realizzare notevoli *exploit*. Non ci sono dati precisi sulle dimensioni delle due navi. Da una comparazione con la successiva *Aurora*, si deduce che la lunghezza di chiglia dovesse essere di 114 piedi (39,7 mt), 2 piedi in più del *San Lorenzo Giustinian*¹⁰⁷. La larghezza era probabilmente sui 35 piedi (12,2 mt), mentre il pescaggio superava largamente i 14 piedi (4,9 mt), rendendo necessario farle uscire da Malamocco senza cannoni e caricare questi ultimi in mare aperto, come si era fatto a suo tempo con *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*¹⁰⁸. Le due unità risultarono robuste, imponenti e piacevolmente decorate, ma non senza difetti. La poppa della *San Sebastiano* appariva eccessivamente arcuata, un retaggio dei tempi i cui l'altezza era una difesa contro gli abordaggi ma che rispondeva alle espresse richieste dei Provveditori e Patroni all'Arsenale¹⁰⁹, mentre le fiancate dell'*Iride* si presentavano troppo dritte; in entrambe, i quattro portelli di poppa si trovavano troppo ravvicinati¹¹⁰, quelli della santabarbara erano troppo bassi¹¹¹. Sotto il profilo della navigazione furono nel complesso soddisfacenti, sebbene l'*Iride*,

a lungo termine di costruzione, riparazione e preservazione delle navi. GLETE, *Navies and Nations*, I, p. 34.

¹⁰⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 720, 2.4.1695 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.3.1695; *Diario Garzoni*, cc. 31r-v, 16.4.1695.

¹⁰⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 722, 25.6.1695; filza 723, 27.8.1695 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 25.8.1695.

¹⁰⁷ Il ponte di corridoio era lungo 131 piedi. ASVe, *Senato Mar*, filza 728, 19.5.1696, all. n. 7, scrittura Capo Bombardieri D. Lazzaroni s.d.; *Mercuri* 1695, c. 192r, Venezia 5.11.1695.

¹⁰⁸ In base a queste misure, e utilizzando un coefficiente di blocco di 0,48, il dislocamento dovrebbe essere stato intorno alle 1.200-1.250 tonnellate.

¹⁰⁹ Un ritorno al passato, di stampo quasi reazionario, si registrava in quegli anni anche nelle costruzioni di vascelli inglesi. Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 57.

¹¹⁰ Nella marina francese solo i grandi tre-ponti avevano normalmente quattro portelli a poppa. LEMINEUR, *Les Vaisseaux*, p. 61, didascalia.

¹¹¹ I portelli della santabarbara erano i quattro portelli del ponte di corridoio più a poppa.

con linee d'acqua meno «fregatate», fosse più lenta e meno manovrabile, problema che costrinse a modificarne il timone¹¹².

Alcuni mesi dopo il loro completamento gli appena eletti *Tre Inquisitori in Arsenale* (uno dei quali era Pietro Garzoni)¹¹³ fecero effettuare un calcolo preciso dei costi di costruzione, cosa mai eseguita fino ad allora per una nave pubblica. La spesa per scafo e attrezzature di ciascuna unità risultò di 53.700 ducati, che superavano i 60 mila se si considerava il valore dei novecento roveri impiegati¹¹⁴. Riguardo allo scafo, la manodopera incideva per 12.000 ducati, braccioli, stortami e legno dolce (soprattutto larice e pino di Damasco) per 3.600 ducati, la ferramenta per 6.000 ducati, catrame, resina e altri materiali isolanti per 2.600 ducati¹¹⁵. L'alberatura – ricavata dagli abeti rossi del bosco pubblico di Somadida in Val d'Ansiei, sotto Misurina, da cui provenivano tutti gli alberi delle navi pubbliche – costava 1.400 ducati¹¹⁶, sartame e gomene 10.900 ducati, le vele 2.500 ducati, le ancore (quattro grandi e una piccola)

¹¹² ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 32, 18.1.1696; filza 1336, disp. B. Contarini n. 17, 20.5.1696; n. 18, 20.6.1696; n. 32, 13.3.1697.

¹¹³ Gli Inquisitori erano una magistratura straordinaria nominata in caso di necessità per verificare l'amministrazione dell'Arsenale. A fianco di Garzoni c'era anche Andrea Erizzo, che nel 1652 aveva diretto i lavori di trasformazione della ex sultana *San Marco*, prima nave pubblica. ASVe, *Senato Rettori*, filza 127, 14.1.1696 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 12.1.1696; *Diario Garzoni*, c. 44r, 14.1.1696.

¹¹⁴ Poiché i roveri appartenevano allo stato, il costo delle piante veniva conteggiato solo per le spese di trasporto, 9.000 ducati a 10 ducati per rovere. Se acquistati (a 8 ducati ciascuno), i roveri sarebbero costati altri 7.200 ducati, portando la spesa complessiva a 60.900 ducati.

¹¹⁵ Per incatramare, impegolare e calcare l'*Iride* si erano consumate 21.800 libbre di pegola, 15.900 di stoppa, 5.700 di catrame, 2.776 di resina, 288 di zolfo e 250 di sego.

¹¹⁶ La conformazione morfologica del bosco di Somadida (detto «di San Marco» ed esteso per 380 ettari) permetteva la crescita di fusti alti e dritti, particolarmente adatti per le alberature dei vascelli. Fu per questo motivo, e non per un ritardo tecnologico, che Venezia non utilizzò mai la tecnica dell'assemblaggio degli alberi da più piante. La qualità degli abeti di Somadida venne confermata dai francesi agli inizi dell'Ottocento, quando nel bosco furono tagliate alcune centinaia di piante per il programma di ricostruzione della flotta dopo la sconfitta di Trafalgar. APPUHAN, colloquio; SECCO, colloquio; A. LAZZARINI, *Boschi e legname. Una riforma veneziana e i suoi esiti*, in *L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, a cura di F. AGOSTINI, Venezia 1998, p. 112; Id., *Amministrazione statale e boschi pubblici nella montagna veneta del primo Ottocento*, «Archivio Veneto», s. 5, 130 (1999), p. 72; N. DI LUCIA COLETTI, *Trasporti di grandi alberature sul Piave nell'Ottocento*, in *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, a cura di G. CANIATO, Verona 1993, pp. 295-298.

2.600 ducati; gli ornamenti 500 ducati¹¹⁷. La voce di spesa maggiore era comunque rappresentata dalle artiglierie, che costavano quasi quanto il resto. I 64 cannoni (30 di bronzo e 34 di ferro) e le 12 periere calcolati per l'*Iride* valevano 33.500 ducati, i loro affusti 950 ducati, le munizioni 3.000 ducati. Per quest'unità il totale generale toccava, con qualche altra voce, i 92.043 ducati, mentre la *San Sebastiano* – conteggiando i soli 58 cannoni imbarcati a Venezia – arrivava a 88.996 ducati: aggiungendo il valore dei roveri e considerando per entrambe l'armamento previsto di 74 cannoni, si può stimare che il valore di ciascuna nave superasse i cento mila ducati. Nel 1671 erano state ritenute idonee per le necessità della Repubblica navi da 40 cannoni dal costo complessivo di 25 mila ducati: la moltiplicazione della spesa evidenzia quanto fosse diventata dispendiosa la politica incentrata sulle squadre da battaglia di vascelli di linea. La secca conclusione degli Inquisitori fu che fosse meglio comprare navi all'estero anziché costruirle in Arsenal. Il Senato, pur approvando le misure predisposte dagli Inquisitori per frenare gli sprechi del materiale (problema comune a tutti i cantieri dell'epoca)¹¹⁸, non considerò neppure per un momento la possibilità di interrompere la costruzione di navi nel cantiere di stato, tanto più che aveva appena verificato la scarsa praticabilità degli acquisti all'estero¹¹⁹. L'assemblea decise piuttosto di continuare la registrazione delle spese, affidando il compito allo *Scontro*¹²⁰ alle *Maestranze* Giacomo Bellotto¹²¹.

Il controllo delle voci di spesa non era stato il principale motivo della

¹¹⁷ A quelle indicate si aggiungevano altre voci di minor conto. Ricordiamo che nel 1668 per *Giove Fulminante* e *Costanza Guerriera*, grandi navi per i parametri dell'epoca, il costo di scafo e attrezzature non aveva superato i 29.000 ducati.

¹¹⁸ Oltre agli sprechi, il costo delle nuove navi era stato accresciuto anche dal fatto che fossero state realizzate sotto la supervisione di un nuovo proto dei Calafati, la cui inesperienza aveva accresciuto significativamente le giornate-lavoro di calafato, passate dalle meno di 12 mila della *San Lorenzo Giustinian* alle 13.683 dell'*Iride* e 14.340 della *San Sebastiano*; le giornate-lavoro di marangone erano state 6.706 per l'*Iride* e 6.174 per la *San Sebastiano*.

¹¹⁹ A Genova, il capitano Pietro Rosa ispezionò alcuni vascelli (tra cui uno danese da 60 cannoni), ma trovò i prezzi eccessivi o le navi troppo vecchie. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 31.1.1696; filza 726, 3.3.1696 e all.ti; 17.3.1696; filza 728, 3.5.1696 e all.ti.

¹²⁰ Lo scontro era un ragioniere con compiti di controllo e omologazione di incassi e pagamenti. A. STELLA, *Il servizio di cassa nell'antica Repubblica veneta*, Venezia 1889, pp. 17-18.

¹²¹ La carica venne istituita dagli Inquisitori all'Arsenale in maggio e confermata dal Senato in settembre. Data la mole dei conteggi, la paga di Bellotto fu accresciuta di 50 ducati per i calcoli relativi ad ogni nave tipo *San Lorenzo Giustinian*, di 40 ducati per quelli di una nave tipo *Drago Volante* e di 30 per quelli di una fregata. ASVe, *Senato Mar*, filza 731, 22.9.1696 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 30.8.1696.

nomina degli Inquisitori, dovuta piuttosto alle tensioni suscitate in Arsenale dallo sforzo costruttivo intrapreso. Il desiderio di avere pronti per la campagna del 1696 i quattro vascelli ordinati nell'aprile precedente aveva fatto destinare ad essi la maggior parte delle maestranze, in particolare 180 dei 206 marangoni che lavoravano regolarmente nel cantiere di stato. Al fine di evitare una sospensione delle altre attività, i Provveditori e Patroni avevano stabilito nel novembre 1695 che altri 240 marangoni iscritti nei registri fossero obbligati a lavorare per sei mesi in Arsenale e che solo 10 marangoni e 30 calafati fossero autorizzati a recarsi giornalmente nei cantieri privati¹²². L'obbligo di lavorare in esclusiva per lo stato, applicato con rigore dai *ministri* dell'Arsenale, suscitò forti risentimenti. Ne nacque un tumulto, che portò cinque-seicento maestranze a portare le proprie rimostranze fino al Palazzo Ducale, salvo poi tornare disciplinatamente al lavoro. Su indicazioni dei Savi, i Provveditori e Patroni cercarono di placare gli animi modificando alcune disposizioni. Quando però provarono a reintegrare i *ministri* contro cui si era maggiormente indirizzata la protesta, i calafati, approfittando di un'assemblea per la votazione del loro Gastaldo, ribadirono di non potere «soffrire» la loro presenza. A questo punto Provveditori e Patroni si videro costretti a chiedere la costituzione di una magistratura straordinaria per riportare la situazione sotto controllo. Il Senato era titubante, temendo che eventuali punizioni frenassero i lavori, ma Pietro Valier, favorevole come Garzoni ad una politica di fermezza, ottenne la nomina dei tre Inquisitori. Neppure per questi ultimi fu comunque facile imporre le nuove disposizioni e una parte delle maestranze si sottomise solo dopo molte difficoltà, considerando un diritto inalienabile quello di poter lavorare fuori dall'Arsenale¹²³.

Nel mezzo di questi conflitti si riuscirono egualmente a varare le prime due delle altre quattro navi in cantiere. Impostate nel giugno del 1695 e battezzate *Aurora* e *Tigre*, le due unità uscirono dall'Arsenale ai primi di marzo del 1696¹²⁴. Con 118 piedi di lunghezza e 36-37 di larghezza superavano largamente tutte le precedenti navi pubbliche, raggiungendo un dislocamento

¹²² I marangoni obbligati a rimanere in Arsenale ricevettero un aumento di un quarto della paga, quantificato in 14-16 soldi al giorno, circa 3 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.11.1695.

¹²³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 127, 14.1.1696 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 12.1.1696; *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.1.1696.

¹²⁴ I costruttori erano Giacomo de Zorzi Grando e Iseppo de Zuanne de Pieri, che avevano appena completato *Fede Guerriera* e *Fenice*. Una nave (forse l'*Aurora*) fu varata il 29 novembre 1695, l'altra il 19 dicembre. ASVe, *Senato Mar*, filza 722, 29.6.1695, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 28.6.1695; filza 726, 8.3.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.3.1696; *Mercuri 1695*, cc. 201r, 207r.

calcolabile sulle 1.300-1.350 tonnellate¹²⁵. Le dimensioni resero difficile il trasferimento a Malamocco, tanto che la *Tigre* toccò il fondale entrando da quella bocca e rischiò di andare perduta¹²⁶. Stimolata dalla concorrenza ottomana, la Serenissima seguiva una generale tendenza al progressivo aumento dimensionale dei vascelli di linea, anche a dispetto dei problemi di fondale del suo sistema portuale e differenziandosi in questo dalla marina olandese, alla quale pure si era spesso ispirata in passato¹²⁷. Le due navi risultarono riuscite sul piano della navigazione, ma un po' deboli sia nell'ossatura, sia nel sistema alberi-sartie, reso più fragile dalla ristrettezza delle coffe. I portelli del ponte di corridoio erano piuttosto stretti, mentre quelli alle estremità non avevano il desiderato campo di tiro verso prua e poppa, proprio in una fase nella quale si stava registrando un ritorno all'importanza del tiro da questi settori¹²⁸; gli affusti dei cannoni apparivano mal regolati, forse a causa delle diversità nell'altezza dei portelli segnalata per la *Leon Coronato* e dovettero essere sistemati. L'aspetto generale doveva inoltre risultare meno attraente rispetto alle unità precedenti, perchè le decorazioni erano state ridotte dopo gli incendi nelle battaglie del 1695, attribuiti (soprattutto nel caso della *Stella Maris*) all'eccesso di ornamenti¹²⁹.

Le ultime due unità, affidate a due nuovi maestri, Antonio Veruda detto Testarossa e Zuanne de Francesco Piccolo detto Novello¹³⁰, poterono

¹²⁵ Con un pescaggio che doveva raggiungere almeno i 15 piedi e un coefficiente di blocco di 0,48. Rispetto ai contemporanei vascelli inglesi da 80 cannoni, cui potevano essere paragonate, *Aurora* e *Tigre* risultavano nettamente più lunghe, denotando un progetto meglio bilanciato rispetto a quello delle unità d'oltremarina, peraltro tra le più criticate nella storia della marina inglese. Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, pp. 56-57, 163.

¹²⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 729, 9.6.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.6.1696.

¹²⁷ Per l'aumento dimensionale dei vascelli di linea, un fenomeno innescato dalla marina francese e al quale rimase appunto estranea soltanto la marina olandese, cfr. GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 222-225.

¹²⁸ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 57. Era probabilmente una risposta alla rigidità della linea.

¹²⁹ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 43, 16.7.1696; filza 1336, disp. B. Contarini n. 25, 28.9.1696; *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.1.1696. La *Tigre* presentava altri due difetti: un nuovo sistema di fissaggio del timone all'asta di poppa, causa principale della sua perdita in una burrasca nel 1705, e il graticcio della coperta più grande di tutta la flotta, tanto che il biscotto conservato nel corridoio correva continuamente il rischio di bagnarsi. *Ibid.*, *PTM*, filza 951, disp. Provveditore Generale da Mar Daniele 4° Dolfin n. 89, 7.4.1705; *Senato Mar*, filza 758, 16.3.1701, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 15.3.1701.

¹³⁰ Novello era in Arsenale da circa il 1660 e aveva lavorato a tutte le navi pubbliche.

giovarsi dell'abbondanza di legname (in un anno erano stati scaricati in Arsenale nove mila roveri)¹³¹, ma risentirono delle tensioni che permanevano dopo la sollevazione delle maestranze. Per il timore di fare la fine dei predecessori, rimossi dopo i tumulti, i nuovi *ministri* chiudevano volentieri un occhio, mentre l'età avanzata dell'*Ammiraglio* Stefano Antipa gli impediva non solo di seguire i lavori, ma anche di farsi rispettare. Si rese necessario un duro intervento di Provveditori e Patroni (tornati a dirigere l'Arsenale dopo la parentesi degli Inquisitori), che cassarono alcune delle maestranze più inquiete¹³² e che fu seguito dall'impiego più o meno coatto di quasi cinquecento di esse per completare le due navi¹³³. Queste ultime presero il nome di altrettante navi pubbliche del passato, *Sol d'Oro* e *Giove*, e furono varate entro il marzo del 1696 e completate per la fine di maggio¹³⁴. In quattordici mesi l'Arsenale aveva costruito sei grandi vascelli, completandone altri due più piccoli e raddobbandone nove; aveva inoltre finito una galeazza, cinque galee, dodici galeotte e trentaquattro tra brigantini, feluche e altri legni minori, confermandosi tra i più importanti e dinamici cantieri d'Europa. *Sol d'Oro* e *Giove* si dimostrarono agili, maneggevoli e resistenti al mare¹³⁵, risultando le migliori tra le sei nuove navi. Nonostante l'ottimo lavoro svolto, Testarossa e Novello, non essendo ancora capi opera, furono costretti a cercarsi una paga migliore nei cantieri privati (dai cui

ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 23.11.1697, all. supplica 11.6.1697. Veruda sarà il capostipite di un'importante dinastia di capi d'Opera, che lavorerà attivamente in Arsenale per almeno tutta la prima metà del Settecento.

¹³¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 726, 15.3.1696, all. nota operazioni facchini s.d.

¹³² Tra di esse vi erano i due «più contumaci e renitenti al lavoro», considerati i capi della rivolta. ASVe, *Senato Mar*, filza 726, 8.3.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.3.1696; 15.3.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 13.3.1696.

¹³³ Ogni nave aveva 70 marangoni, cui si aggiungevano 123 calafati sulla *Sol d'Oro* (92 da maggio e 31 da fizer) e 109 sulla *Giove* (79 e 30); ognuna aveva anche a disposizione 40 facchini. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 25.2.1696 e all.ti.; filza 726, 29.3.1696, all. 24.3.1696.

¹³⁴ Nell'allestimento di *Sol d'Oro* e *Giove* vennero specificati per la prima volta i colori delle decorazioni: corallo per la prua, la poppa, le porte dei fanali e per tutti gli intagli; rosso per i portelli dei cannoni; indoratura in oro zecchino per le figure (rispettivamente un sole e il re degli dei) riprodotte a poppa e per il leone marciano a prua. Nell'occasione venne stipulato anche il contratto per ridipingere la *San Antonio da Padova*, che al posto del corallo aveva un colore melarancio. ASVe, *Senato Mar*, filza 726, 29.3.1696, Provveditori e Patroni all'Arsenale 27.3.1696; filza 727, 5.4.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 3.4.1696; filza 728, 26.5.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.5.1696.

¹³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 32, 13.3.1697.

proprietari erano molto ricercati), evidenziando l'irriducibile antitesi tra le esigenze d'urgenza dello stato e quelle d'impiego delle maestranze che aveva caratterizzato i conflitti dei mesi precedenti¹³⁶.

Se sul piano costruttivo i sei nuovi vascelli rappresentarono un indubbio successo, su quello dell'armamento e della raccolta degli equipaggi essi ebbero non pochi problemi. Riguardo al primo aspetto, si era pensato per la prima volta di affidarsi completamente alla produzione di cannoni in ferro di Sarezzo, date la quantità di artiglieria in gioco (quasi cinquecento pezzi) e il relativo costo. Nel maggio 1695 venne stabilito un primo contratto con Tiburzio Bailo per 120 cannoni per *Iride* e *San Sebastiano*¹³⁷. Dopo alcuni contrattamenti iniziali, le fusioni procedettero con regolarità, ma rimasero i problemi legati ai trasporti da Brescia¹³⁸. A metà settembre erano arrivati a Venezia solo quindici cannoni¹³⁹ e fu nuovamente necessario (fallita una spasmodica ricerca sul mercato cittadino) aumentare la quota di cannoni di bronzo, rifondendo tutti i pezzi inutili scovati in Arsenale¹⁴⁰. Alla fine le due navi salparono con un armamento ridotto e con un calibro misto nel ponte di corridoio¹⁴¹, che in Levante il Capitano Generale Molin tentò di uniformare, riuscendovi però completamente solo sull'*Iride*¹⁴². Anche le successive *Aurora* e *Tigre*, per le quali

¹³⁶ Considerata la scarsità di buoni maestri per navi – una conferma dell'insuccesso della 'scuola' istituita da Stefano Conti – il Senato accordò comunque ai due la precedenza nel primo concorso per capo d'Opera. ASVe, *Senato Mar*, filza 729, 9.6.1696 e Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.6.1696.

¹³⁷ I 120 pezzi erano suddivisi in 48 da 20, 48 da 14 e 24 da 12. Il disegno era opera di Sigismondo Alberghetti e del fratello Giovanni Francesco. ASVe, *Senato Dispacci Rettori, Brescia*, filza 99, disp. 26.10.1695, all. nota cannoni di ferro; filza 101, disp. 11.4.1697, all. copia dal libro *Appalti e mercati per le pubbliche munizioni e fabbriche* del Provveditori alle Artiglierie Costantino Loredan, 30.5.1695.

¹³⁸ Cfr. CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, pp. 690-691.

¹³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 17.9.1695, all. Provveditori alle Artiglierie 16.9.1695.

¹⁴⁰ Furono richiesti 26 cannoni di bronzo in più del previsto. ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 4.8.1695, all. Provveditori alle Artiglierie 3.8.1695. Circa i cannoni di ferro, le due navi ebbero sicuramente 9 cannoni da 30 «torniti», procurati dal mercante inglese «Capel Vual». ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 9.11.1695, all. Provveditori alle Artiglierie 16.10.1695.

¹⁴¹ L'*Iride* ebbe 56 pezzi (23 di bronzo e 33 di ferro), la *San Sebastiano* 58 (30 e 28): quest'ultima partì con 12 cannoni da 30 sul ponte di corridoio da poppa all'albero di maestra, e altrettanti da 20 dalla maestra alla prua. Ogni nave aveva anche 12 periere. ASVe, *Senato Mar*, filza 730, 18.8.1696, all. n. 1, nota artiglieria, s.d.; 7.7.1696, all. Provveditore d'Armata 4.7.1696.

¹⁴² L'*Iride* ebbe cannoni da 30 in corridoio, da 20 in coperta e da 12 sul cassero, men-

era previsto un armamento metà in bronzo e metà in ferro¹⁴³, poterono giovare solo limitatamente del contributo di Sarezzo, a causa non solo delle difficoltà di trasporto ma anche delle tensioni sorte tra le autorità veneziane e Bailo. Quest'ultimo chiedeva un aumento di prezzo da 60 a 70 ducati al miliara e una maggiore dilazione nei termini di consegna. Le trattative fecero perdere tempo prezioso, e solo dopo aver avuto conferma dell'impraticabilità della pista inglese (sebbene la Repubblica avesse alla fine riconosciuto re Guglielmo III d'Orange), i Provveditori alle Artiglierie stipularono con Bailo un nuovo contratto per 104 cannoni di ferro¹⁴⁴. Per i pezzi in bronzo, fusi in Arsenale, gli impedimenti non erano di natura produttiva ma derivavano dal reperimento delle materie prime¹⁴⁵. I 176 cannoni e le 48 periere previsti (oltre ad *Aurora* e *Tigre* si stava pensando anche alle successive *Sol d'Oro* e *Giove*) richiedevano 520 miliara (248 t) di metallo. Conteggiando i pezzi inutilizzabili presenti in Arsenale e quelli turchi in arrivo dalla Morea, l'Arsenale non aveva più di 326 miliara¹⁴⁶, destinate a ridursi a 293 dopo la rifusione¹⁴⁷. Le miniere di Agordo potevano fornire solo 40 miliara di rame, sicché fu necessario acquistare il resto all'estero, insieme a 19 miliara di stagno¹⁴⁸. Ben provvista di ferro nel bresciano

tre sulla *San Sebastiano* solo il ponte di corridoio fu uniformato con cannoni da 30. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 32, 18.1.1696.

¹⁴³ Ciascuna nave aveva 28 pezzi (2 colubrine e 26 cannoni) da 30, 28 da 20 (idem), 2 colubrine da 14 e 12 cannoni da 12, per un volume di fuoco di 1.572 libbre (circa 1.040 lbs), oltre a 12 periere da 6. I ponti di corridoio e di coperta avevano 14 portelli per lato, una disposizione analoga a quella dei vascelli inglesi da 80 cannoni. Le colubrine da 30 del corridoio (e presumibilmente anche quelle da 20 in coperta) erano disposte a prua, nei due portelli più estremi (quelli che sulle navi francesi erano normalmente disarmati); le colubrine da 14 erano anch'esse a prua, ma sul castello. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all.ti; filza 728, 19.5.1696, all. n. 7, scrittura capo dei Bombardieri D. Lazaroni s.d.; *Senato Rettori*, filza 127, 12.11.1695 e all.ti; LAVERY, *The Ship of the Line*, I, pp. 54, 56.

¹⁴⁴ Bailo fu convinto ad accontentarsi dei precedenti 60 ducati al miliare e il contratto fu in realtà un'estensione di quello precedente. CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, p. 691.

¹⁴⁵ Nel 1671, l'Arsenale risultava avere sei fonderie per cannoni. *L'Italie en 1671. Voyage du marquis de Seignelay*, Paris 1867, pp. 228-235, cit. in *Guerre et paix dans l'Europe du XVII^e siècle*, III, *Textes et Documents*, par J. BÉRENGER - P. LUPÈS - J.P. KINTZ, Paris 1991, p. 236.

¹⁴⁶ 166 miliara in Arsenale e 160 in Morea.

¹⁴⁷ I pezzi veneziani perdevano nel processo il 10% del loro contenuto metallico, quelli turchi il 12%.

¹⁴⁸ Ricordiamo che la lega prevedeva 8 libbre di stagno ogni 100 libbre di rame. Circa il rame, almeno 50 miliara arrivarono, via Vienna, dall'Ungheria. Una volta ottenuto il metallo, l'Arsenale non ebbe difficoltà a esaudire le richieste, producendo in meno di un mese 91 pezzi. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 15.2.1696 e all.ti.; 25.2.1696,

e nel bergamasco, la Serenissima scarseggiava di rame ed era completamente priva di stagno. La scelta di puntare sui cannoni di ferro appariva quindi opportuna non solo sul piano dei costi ma anche su quello dell'approvvigionamento, salvo poi essere gravemente ostacolata dalla mancanza di programmazione e dai problemi di trasporto. Sarezzo non fu in grado d'inviare in tempo utile un adeguato numero di cannoni neppure per *Aurora* e *Tigre*, che quindi imbarcarono per il genere da 30 solo cannoni di bronzo, riservando quelli di ferro alle successive *Sol d'Oro* e *Giove*: una volta che tutte e quattro le navi fossero state in Levante, bronzo e ferro sarebbero stati scambiati in modo che ciascuna ricevesse un armamento misto¹⁴⁹. Nonostante queste difficoltà l'*Aurora* divenne, con 78 cannoni, la nave più armata della flotta, anche se le maggiori spese per l'artiglieria comportarono un aumento dei costi, che Garzoni indica in 120 mila ducati sia per *Aurora* che per la *Tigre*¹⁵⁰. I ritardi favorirono se non altro l'armo dell'ultima coppia, *Sol d'Oro* e *Giove*. Settantotto dei centoquaranta pezzi richiesti si trovavano già in Arsenale e i mancanti dovevano venire dal completamento del contratto stipulato con Bailo. Il timore di ritardi nei trasporti fece accrescere anche in questo caso la percentuale di pezzi in bronzo ma, a dispetto delle pessimistiche previsioni, gli arrivi da Sarezzo completarono con successo l'armamento nei tempi previsti¹⁵¹. Al di là dei problemi segnalati, le artiglierie dei nuovi vascelli rappresentarono un notevole passo avanti rispetto al passato. Con una dotazione media di settanta cannoni e con la batteria inferiore passata dal genere da 20 a quello da 30, il volume di fuoco salì dalle 1.200 libbre scarse del *San Lorenzo Giustinian* a quasi 1.600 libbre, raggiungendo nel caso dei 78 cannoni dell'*Aurora* (78 cannoni) le 1.656 libbre (1.100 lbs)¹⁵².

Provveditori alle Artiglierie 24.2.1696; filza 726, 10.3.1696, all. nota cannoni fusi in Arsenale, s.d.; 17.3.1696.

¹⁴⁹ Per il genere da 20 vennero impiegati i cannoni di ferro di quattro navi arrivate a Venezia per i raddoppi, che sarebbero poi state riarmate con i pezzi giunti nel frattempo da Sarezzo. ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 28.4.1696, all. Provveditori alle Artiglierie 28.4.1696.

¹⁵⁰ *Diario Garzoni*, c. 47v, 3.5.1696.

¹⁵¹ I pezzi scesero a 68 per nave: la *Sol d'Oro* ebbe 41 cannoni di bronzo e 27 di ferro, la *Giove* 40 e 28. ASVe, *Senato Mar*, filza 728, 26.5.1696 e all.ti.; filza 730, 18.8.1696 e all.ti.

¹⁵² L'armamento standard di 70 cannoni comprendeva 28 pezzi (2 colubrine e 26 cannoni) da 30, 28 da 20 (*idem*), 2 colubrine da 14 e 12 cannoni da 12, per un volume di fuoco di 1.572 libbre (circa 1.040 lbs); ai pezzi indicati l'*Aurora* aggiungeva altri quattro cannoni da 12 (per un totale di sedici) e quattro da 9. Ogni nave aveva anche 12 periere da 6. Con 14 portelli per lato nei ponti di corridoio e di coperta, le navi veneziane presentavano la stessa fiancata dei vascelli inglesi da 80 cannoni. I due portelli più verso prua (che sulle

Ancora più difficile del reperimento delle artiglierie si dimostrò quello degli equipaggi. Come già era accaduto per *Fenice* e *Fede Guerriera*, i migliori capitani disponibili si rifiutarono di assumere l'incarico con varie scuse, forse per il timore che incuteva adesso la flotta ottomana¹⁵³. Nonostante la loro importanza, per *San Sebastiano* e *Iride* fu necessario ripiegare in un primo momento su due nomi relativamente nuovi, Gasparo Marcain e Giovanni Paolo Aipocher¹⁵⁴. Il rientro a Venezia di *Fama Volante* e *Pace e Abbondanza* permise ai Provveditori all'Armar di scambiare i capitani, affidando la *San Sebastiano* all'esperto comandante della *Fama*, Gregorio Colucci, mentre l'*Iride* venne data al capitano della *Pace* Giacomo Pendesich¹⁵⁵. La ricerca di capitani esperti e di riconosciute capacità era resa quanto mai necessaria dal bisogno di ingaggiare equipaggi più numerosi rispetto al passato. Date le dimensioni delle nuove navi, e in seguito alle recenti esperienze di combattimento, il numero di marinai era stato portato da 150 a 200¹⁵⁶, proseguendo nell'incremento che la guerra aveva avviato nel decennio precedente. La concorrenza delle navi tornate a Venezia dopo la dura campagna di Chio e che dovevano essere riequipaggiate aggravava i problemi¹⁵⁷. Colucci e Pendesich concessero forti premi d'ingaggio (tra i 12 e i 20 ducati a testa), ma alle rassegne i Provveditori all'Armar contarono solo 225 dei 356 uomini che i due capitani avevano convinto ad «obbli-

navi francesi erano normalmente disarmati) contenevano le colubrine da 30 del corridoio e (presumibilmente) quelle da 20 in coperta, mentre le colubrine da 14 erano anch'esse a prua, ma sul castello. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all.ti; filza 728, 19.5.1696 e all.ti; *Senato Rettori*, filza 127, 12.11.1695 e all.ti; LAVERY, *The Ship of the Line*, I, pp. 54, 56.

¹⁵³ L'uccisione nelle battaglie di febbraio di quattro capitani doveva aver contribuito a rendere meno allettante il servizio sulle navi pubbliche.

¹⁵⁴ Marcain – che si era distinto al comando della *San Vittorio* nella prima battaglia di Spalmadori, dove era stato seriamente ferito – aveva fatto tutta la gavetta, prima come mozzo e marinaio, poi quale guardiano e infine capitano di mercantili. Durante la guerra di Candia era stato imbarcato sulle navi olandesi noleggiate e aveva poi navigato in «Oceano» e in Mediterraneo con olandesi, inglesi, spagnoli e portoghesi. ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 4.8.1695, all. Provveditori all'Armar 18.7.1695; filza 780, 28.2.1705, all. Provveditori all'Armar 20.2.1705.

¹⁵⁵ Marcain fu dirottato sulla *Fama* e Aipocher sulla *Pace*. ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 20.8.1695, all. Provveditori all'Armar 18.8.1695; 25.8.1695, all. Provveditori all'Armar 22.8.1695.

¹⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 10.9.1695 e all. Provveditori all'Armar 27.8.1695.

¹⁵⁷ Nei mesi precedenti l'allestimento di *San Sebastiano* e *Iride*, il riarmo di sei navi pubbliche aveva assorbito 900 marinai. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 1.10.1695, all. Provveditori all'Armar 28.9.1695

garsi» al servizio: gli altri, intascata l'invitante caparra, non si erano presentati¹⁵⁸. Nei giorni seguenti altri 34 marinai raggiunsero spontaneamente le navi e qualcuno venne catturato, ma la maggior parte dei mancanti trovò rifugio nelle zone di extra-territorialità che circondavano le ambasciate straniere in città. Le due navi partirono a ranghi ridotti, nella speranza di poterli incrementare in Levante. Qui peraltro il Capitano Generale Molin trovò insoddisfacenti anche i marinai presenti e volle sostituirli per quanto possibile con quelli provenienti dalle navi noleggiate licenziate durante l'inverno¹⁵⁹.

Per *Aurora* e *Tigre* si cercò di fare opera di prevenzione, nominando i capitani ancor prima della loro uscita dall'Arsenale¹⁶⁰. Pietro Rosa ricevette l'*Aurora*, probabilmente quale riconoscimento di una scrittura sulle navi pubbliche presentata in quel periodo¹⁶¹, ma per la *Tigre* le cose andarono in modo molto meno lineare. Il capitano selezionato in un primo momento, Giovanni Barban (padre dell'omonimo capitano della *San Giovanni Battista Piccolo*, deceduto nell'esplosione dell'unità pochi mesi prima), risultò debitore verso lo stato di oltre mille ducati, sicché i Provveditori all'Armar, in base alla legge, non avrebbero potuto consegnargli le quattro paghe anticipate. Poiché anche uno degli altri due candidati risultò debitore, i Provveditori, con un solo aspirante, ritennero necessario prendere in considerazione chi non si era messo in nota. Dopo che Giovanni Dragazzi, uno dei capitani più vecchi e sperimentati, declinò la nomina per l'età avanzata, il comando venne finalmente dato a Michele Cosadino, che aveva diretto la *Venere Armata* allora ai lavori¹⁶². Nonostante la paga dei capitani delle navi pubbliche fosse stata nel frattempo raddoppiata proprio per favorire gli arruolamenti, Rosa e Cosadino incontrarono le medesime difficoltà dei predecessori, ulteriormente aggravate dalla concorrenza delle navi mercantili. Pare che in città i marinai non mancassero ma nessuno voleva servire sulle navi pubbliche, rese ancora meno popolari di prima dalle sconfitte di quell'anno; dopo quasi un mese dall'uscita di *Aurora* e *Tigre* dall'Arsenale, i

¹⁵⁸ In particolare si presentarono solo 83 dei 170 marinai che Colucci aveva trovato per la *San Sebastiano*.

¹⁵⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 1.10.1695, all. Provveditori all'Armar 28.9.1695; *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 32, 18.1.1696

¹⁶⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 31.1.1696, all. Provveditori all'Armar 26.1.1696.

¹⁶¹ Dato che Rosa doveva recarsi a Genova, l'*Aurora* fu provvisoriamente affidata al nocchiere. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 29.2.1696, all. Provveditori all'Armar 29.2.1696.

¹⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 11.2.1696 e all.ti; 29.2.1696, all. Provveditori all'Armar 29.2.1696; filza 726, 3.3.1696 e all. Provveditori all'Armar 3.3.1696; 8.3.1696 e all. Provveditori all'Armar 5.3.1696.

due capitani avevano messo insieme soltanto 138 dei 400 marinai richiesti¹⁶³. Il solito donativo di 4 ducati, concesso dal Senato nonostante la forte opposizione di Pietro Garzoni, sortì un certo effetto, ma molti marinai, passata la rassegna e incassato donativo e paghe anticipate, si dispersero con la scusa di fare nuovi acquisti in città¹⁶⁴. Le navi riuscirono in qualche modo a salpare con la speranza di risanare la situazione in Levante¹⁶⁵, ma il Capitano Generale Molin non poté fare molto, anche perchè i marinai greci dell'Arcipelago preferivano adesso servire i turchi, disposti a pagare meglio e più puntualmente¹⁶⁶.

Ancor peggio andò a *Sol d'Oro* e *Giove*, sebbene il margine d'anticipo nella scelta dei capitani fosse stato ancora più ampio. Questa volta fu il Senato – più attento, dopo la sconfitta di Chio, alla qualità dei comandanti delle navi pubbliche – a non essere convinto dei candidati scelti dai Provveditori, Rocco Penzo e Angelo Bevilacqua. In seguito ad un'indagine calligrafica, risultò che Bevilacqua aveva falsificato sei degli otto attestati di servizio presentati all'esame e anche Penzo (che pure aveva servito sull'*Ercole Vittorioso* sotto il padre Stefano e si era fatto sette anni come marinaio e undici come pilota) fu considerato inadeguato¹⁶⁷. Una nuova selezione vide vincitori Domenico Tentivo per la *Sol d'Oro* e Francesco Longo per la *Giove*¹⁶⁸. La sostituzione dei capitani

¹⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 726, 29.3.1696, all. Provveditori all'Armar 26.3.1696.

¹⁶⁴ Alla rassegna l'*Aurora* aveva a bordo 170 uomini, la *Tigre* 128. ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 7.4.1696 e all.ti; filza 728, 5.5.1696, all. Provveditori all'Armar 5.5.1696. *Diario Garzoni*, c. 46v, 7.4.1696;

¹⁶⁵ Nonostante Cosadino avesse raccolto altri uomini in Istria, la *Tigre* risultava ancora mancante di 85 marinai. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. Capitano Straordinario delle Navi Pietro Duodo n. 5, 14.5.1696.

¹⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 43, 16.7.1696.

¹⁶⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 17.4.1696, all. Provveditori all'Armar 4.4.1696. Gli attestati erano rilasciati dai vari capi da Mar ai cui ordini i capitani avevano servito. Angelo Bevilacqua potrebbe essere stato parente di Andrea, capitano della *San Antonio da Padova* nel 1684.

¹⁶⁸ Longo, che era già stato sul punto di avere la *Tigre* e aveva comandato la *Nettuno*, si era distinto nelle operazioni contro Canea nel 1692. Tentivo apparteneva invece ad una delle più importanti dinastie di capitani della Repubblica. Figlio di Antonio (protagonista della difesa della *Venezia Trionfante* contro i corsari nel 1673) e fratello di Gasparo, entrambi capitani della *Fama Volante*, si era imbarcato sin da piccolo su quella nave dove aveva fatto il marinaio per otto anni, divenendone poi il sottopilota. Successivamente pilota per cinque volte su altre navi pubbliche, era stato vice-capitano (una carica non ufficiale) della *San Nicolò* e della *Redentor del Mondo*. Un altro fratello, imbarcato sulla *Stella Maris*, era caduto schiavo dei turchi. ASVe, *Senato Mar*, filza 728, 19.5.1696 e all. Provveditori all'Armar 19.5.1696.

e lo sforzo compiuto nei mesi precedenti influi comunque pesantemente sulla raccolta dei marinai, vanificando la speranza di avere le due navi in servizio per la campagna del 1696. A metà luglio ciascuna aveva poco più di cento uomini e fu necessario decidere una riduzione dell'equipaggio da 200 a 150 marinai con la speranza di poterlo aumentare in Armata¹⁶⁹. Per velocizzare il viaggio verso il Levante, in modo da far partecipare i due grandi vascelli almeno a eventuali battaglie autunnali, fu eliminata la tappa a Fasana, in Istria, dove solitamente le navi pubbliche mettevano in batteria i cannoni, tenuti fino a quel momento in stiva quale zavorra, e caricavano al loro posto ghiaione¹⁷⁰.

8.6 *Tentativi di riorganizzazione.*

Abbiamo visto come l'Armata sottile fosse divenuta il capro espiatorio della perdita di Chio. L'ampio dibattito seguito alla sconfitta non risparmiò tuttavia l'Armata grossa. Le discussioni, che avevano preso l'avvio già dopo le deludenti operazioni del settembre 1694, posero ancora una volta sul tappeto le due questioni principali: l'individuazione di specifiche entrate che assicurassero un regolare afflusso di denaro alle navi e una riorganizzazione del sistema di gestione degli equipaggi¹⁷¹. Per dibattere la materia, in dicembre venne riunita un'apposita Conferenza formata dal Savio alla Scrittura e dai Provveditori all'Armar, tra i quali spiccava l'ex Capitano delle Navi Marco Bembo¹⁷². Accantonata per il momento la questione dell'assegnamento di specifici fondi per le navi, che le necessità finanziarie della guerra rendevano difficilmente risolvibile, la Conferenza si concentrò sull'aspetto gestionale¹⁷³. I capitani finirono come al solito sul banco degli imputati e venne nuovamente proposto – facendo leva su un recente decreto che stabiliva che ogni nave pubblica imbarcasse un governatore¹⁷⁴ – di togliere loro una parte dell'amministrazione e

¹⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 730, 21.7.1696, all. Provveditori all'Armar 18.7.1696; 16.8.1696; 25.8.1696 e Provveditori all'Armar 22.8.1696.

¹⁷⁰ Per ridurre il pescaggio e permettere l'uscita da Malamocco con i cannoni in batteria e la zavorra in stiva, vennero imbarcati solo metà dei soldati previsti. ASVe, *Senato Mar*, filza 730, 29.8.1696, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 28.8.1696.

¹⁷¹ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 717, 11.11.1694.

¹⁷² Bembo aveva partecipato alle due importanti conferenze che nel 1670 e nel 1684 avevano regolato, una le dimensioni della flotta in tempo di pace, l'altra le caratteristiche costruttive delle navi pubbliche.

¹⁷³ Le scritture della Conferenza in ASVe, *Senato Mar*, filza 718, 18.12.1694, all.ti.

¹⁷⁴ Il decreto aveva fissato una prima elezione di otto governatori. ASVe, *Senato Rettori*, filza 125, 11.11.1694.

di affidarla al governatore patrizio. Quest'ultimo, seguendo uno schema base da modulare in relazione alla dimensione della nave, avrebbe avuto il compito di trovare ufficiali e marinai e di distribuire gli incarichi di bordo con l'eccezione del capitano (che avrebbe continuato ad essere scelto dai Provveditori all'Armar), mentre le paghe sarebbero state fissate dallo stato; al capitano sarebbe rimasta la sola incombenza del vitto, distribuito secondo una nuova tariffa in sostituzione di quella (teoricamente) in vigore dal 1683¹⁷⁵. Accanto al personale marittimo selezionato dal governatore, ogni nave avrebbe avuto una propria compagnia «di marina», scelta tra i sudditi dalmati o albanesi (i cosiddetti *oltremarini*)¹⁷⁶, più fedeli e meno costosi delle altre truppe al servizio della Repubblica¹⁷⁷; le compagnie sarebbero state inquadrare in reggimenti al comando di un colonnello e avrebbero combattuto in questa formazione nel caso d'impiego a terra¹⁷⁸. Il nuovo sistema doveva partire con le due unità allora in cantiere (*Fede Guerriera* e *Fenice*), le cui dimensioni si adattavano bene all'equipaggio di 130 marinai indicato nello schema base.

Nonostante le sconfitte del febbraio 1695 rendessero ancora più attuale l'esigenza di una riorganizzazione dell'Armata grossa, il Senato non accolse nessuno dei suggerimenti della Conferenza e fece anche cadere la proposta, presentata alcuni mesi dopo, di attribuire al governatore almeno la cura dei

¹⁷⁵ Si può notare come dovesse rimanere nelle mani dei capitani proprio il vitto, l'aspetto che forse distingueva più in negativo la marina veneziana.

¹⁷⁶ Sui soldati oltremarini, reclutati sovente in territorio ottomano, cfr. E. CONCINA, *Le trionfanti armate venete*, Venezia 1972, pp. 29-41; G. CANDIANI, *Un corpo di polizia marittima: le galeotte veneziane della Dalmazia (1670-1684)*, atti del Convegno *Extra moenia. Il controllo del territorio nelle campagne e nei piccoli centri*, Messina 18-19 novembre 2005, in corso di stampa.

¹⁷⁷ Lo schema base prevedeva un equipaggio di 230 uomini. Di questi, 109 erano di marina, con 27 ufficiali (governatore e capitano compresi) e 82 marinai, divisi in 8 capi e 20 sottocapi dei Bombardieri, 4 timonieri, 30 «compagni» (marinai scelti) e 20 marinai semplici. La compagnia imbarcata aveva 108 uomini (8 ufficiali e 100 soldati). Gli uomini mancanti per arrivare al numero previsto di 230 erano probabilmente rappresentati da maestranze e mozzi, portando così al 53% la componente marittima. Per quest'ultima, la Conferenza suggerì anche le paghe: governatore e capitano avrebbero ricevuto rispettivamente 100 e 50 ducati, gli altri ufficiali avrebbero oscillato tra gli 8 e i 12 ducati, mentre una parte dei marinai avrebbe ricevuto 6 ducati e un'altra 4 ducati.

¹⁷⁸ Nel febbraio 1696 venne nominato colonnello delle compagnie destinate alle navi pubbliche Antonio Paradisi, con una paga di 60 ducati al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 21.4.1696. Nel 1697 risultavano imbarcate, su cinque pubbliche, otto compagnie del reggimento Paradisi. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 39, 12.7.1697, all. n. 9, 5.6.1697.

materiali di bordo¹⁷⁹. L'idea di addossare maggiori responsabilità al governatore patrizio, trasformandolo in una figura analoga a quella del sopracomito di galea, continuava a essere fortemente osteggiata dalla maggioranza della nobiltà veneziana¹⁸⁰. I motivi di questo rifiuto rimanevano quelli più volte citati: la maggiore complessità organizzativa delle navi e l'assenza di meccanismi che facilitassero la raccolta dell'equipaggio, quali il sistema di compravendita delle ciurme (improponibile con i marinai). Senza l'aiuto di un sistema rodato e garantito dall'apparato pubblico, il nobile veneziano non vedeva la possibilità di trovare sulle navi quel compromesso tra bene collettivo e privato che era costretto a perseguire continuamente nelle funzioni pubbliche a causa della sua duplice, e inestricabile, natura di artefice e servitore dello stato. Il caso di Francesco Correr¹⁸¹, eletto Governatore di Nave qualche anno più tardi (1704), offre un esempio dei limiti che una famiglia patrizia non era disposta a superare. Allorché Francesco assunse la carica i fratelli stabilirono, con un apposito contratto, che la famiglia gli avrebbe assicurato un mensile di 50 ducati in moneta di Venezia (da pagarsi in Morea tramite il corrispondente di un mercante cittadino), ma che non si sarebbe assolutamente fatta carico di altri oneri, neppure nel caso in cui egli fosse salito di grado. Oltre al denaro, la famiglia avrebbe concesso viveri per un valore di 100 ducati l'anno, mentre prima di partire avrebbe regalato al neo-governatore alcuni letti, mobili da cucina, biancheria, due livree e la fiammola della carica. In sostanza, ai 1.200 ducati della paga pubblica di governatore, i Correr erano disposti ad aggiungere ogni anno non più di 700 ducati e questo a prescindere dalla carriera che Francesco avrebbe potuto fare. Le precise condizioni imposte a Francesco Correr sembrano confermare che, nel momento in cui l'Armata grossa diventava l'elemento centrale della flotta, nel patriziato sorgesse il timore di doversi accollare ulteriori, gravose responsabilità finanziarie oltre a quelle che già pesavano su di esso per la gestione dell'Armata sottile¹⁸².

¹⁷⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 4.8.1695, all. Provveditori all'Armar 1.8.1695.

¹⁸⁰ Non a caso, prevedendo un elevato numero di rifiuti da parte dei patrizi eletti governatori se la riforma fosse passata, la Conferenza aveva chiesto che il Capitano Generale avesse l'autorità di nominare di propria iniziativa governatori in Levante.

¹⁸¹ Francesco di Lorenzo Correr (1676-1740) salì tutti i gradini dell'Armata grossa, assumendo dopo la seconda guerra di Morea, in qualità di Provveditore Generale da Mar, il comando dell'intera flotta veneziana; abbandonata la carriera marittima, nel 1734 divenne Patriarca di Venezia. Lo zio Antonio era stato protagonista del duro attacco portato nel 1670 a Francesco Morosini per la resa di Candia. Cfr. BARBARO, III-12, c. 143.

¹⁸² Va comunque notato che Francesco pare fosse un po' spendaccione, avendo accumulato debiti per 2.400 ducati. Il contratto redatto dai fratelli in ASVe, *Archivio Proprio Correr*, filza 54, 3.2.1704.

Il dilemma tra dedizione al servizio pubblico e cura degli interessi privati avrebbe potuto essere superato almeno in parte dalla presenza di una solida burocrazia di funzionari statali in grado di assumere il peso dell'amministrazione quotidiana, lasciando ai nobili le sole incombenze direttive e quelle più propriamente militari. Anche in quest'ambito tuttavia, l'identificazione tra stato e patriziato mostrava i suoi limiti. L'inclinazione di quest'ultimo per le mansioni politiche piuttosto che per quelle amministrativo-gestionali e la continua rotazione nelle cariche patrizie, determinata dal timore di creare gruppi di potere troppo forti, lasciavano abbandonata a se stessa la macchina burocratica della Repubblica, che da potenziale sostegno al sistema si trasformava in ulteriore elemento di disturbo¹⁸³. Privi di una salda direzione dall'alto, i *ministri* che formavano gli apparati amministrativi, tra cui quelli dell'Arsenale, delle magistrature marittime e della flotta, non potevano che rafforzare le spinte verso una diffusa corruzione, già presenti non solo in tutte le marine europee ma anche in ogni settore della società dell'epoca, soprattutto laddove i salari erano costantemente in arretrato¹⁸⁴. Un fenomeno che nella Serenissima aveva ricevuto un forte impulso dopo che nel 1636 era stata decretata la vendita di quasi tutti gli uffici pubblici e i cui effetti negativi sulla flotta sarebbero stati apertamente denunciati all'inizio della seconda guerra di Morea¹⁸⁵. I titolari degli uffici giocavano soprattutto su un'applicazione soggettiva e predatoria delle tariffe per gli atti amministrativi¹⁸⁶, che nel caso delle navi pubbliche portava ad

¹⁸³ Sul «genio politico» del patriziato, cfr. MEGNA, *Grandezza e miseria*, p. 180; G. COZZI, *La politica del diritto nella Repubblica di Venezia*, in *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. VX-XVIII)*, a cura di Id., Roma 1980, p. 147. Sull'instabilità del sistema amministrativo veneziano, legato soprattutto alla continua rotazione delle cariche patrizie, cfr. F. VENTURI, *Settecento riformatore*, I, *Da Muratori a Beccaria, 1734-1764*, Torino 1969, pp. 274-275. Venturi ritiene che la rotazione delle cariche veneziane fosse ormai un elemento anacronistico, tuttavia ancora nel 1764 un osservatore inglese ne sottolineava la necessità. Cfr. J. BLACK, *Kings, Nobles and Commoners. States and societies in early modern Europe, a revisionist history*, London 2004, p. 126.

¹⁸⁴ RODGER, *The Safeguard of the Sea*, pp. 364-378, 408; EHRMAN, *The Navy*, pp. 91-94; D. GOODMAN, *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*, Cambridge University Press 1997, pp. 177-180.

¹⁸⁵ ASVe, *Senato Rettori*, filza 172, 28.8.1715, all. Provveditori all'Armar 19.8.1715; *Senato Mar*, filza 840, 29.9.1715, all. Provveditori all'Armar 26.9.1715. Ogni magistratura economico-finanziaria aveva una decina di funzionari. Sugli aspetti relativi alla venalità di queste cariche, cfr. A. ZANNINI, *La presenza borghese*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 231, 255-257; ID., *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI-XVIII)*, Venezia 1993, pp. 183 e sgg., 239.

¹⁸⁶ Il ruolo dei *ministri* nei rapporti tra amministrazione pubblica e società civile era

addossare ai capitani spese esorbitanti, allorché dovevano rendere i propri conti alle varie magistrature (Arsenale, Armar, Artiglierie, Sopraconti): per rifarsi, i capitani erano spinti a lucrare sui marinai e/o sul materiale di bordo.

Alla luce di queste considerazioni, si può comprendere come i capitani, messi sotto accusa a Venezia, trovassero invece maggior comprensione nella flotta. Sebbene il Capitano Generale Zen (ancora in carica) convenisse sull'opportunità di togliere ai capitani la gestione delle navi pubbliche, di fatto ne giustificava il comportamento, ponendo l'accento sull'insufficienza dell'assegnamento pubblico: secondo i suoi calcoli, un capitano spendeva per gli ufficiali una media di oltre 15 ducati a testa, contro i 10 ricevuti dallo stato, e per recuperare il disavanzo non aveva altra scelta che rifarsi sui marinai¹⁸⁷. Il successore Alessandro Molin rimarcò il punto, portando l'esempio del capitano Alessandro Mostrato della *San Nicolò*, una delle navi meglio curate della flotta¹⁸⁸. Mostrato possedeva due libri paga, uno ufficiale e l'altro effettivo. Quest'ultimo registrava come venissero concretamente distribuiti i dieci ducati assegnati dallo stato, il primo come le cifre venissero alterate per corrispondere alla normativa. In base al libro effettivo, nell'agosto del 1695 la *San Nicolò* aveva, oltre al capitano, 97 uomini (sui 100 previsti). Le paghe mensili dei 14 ufficiali oscillavano tra le 30 lire (meno di 5 ducati)¹⁸⁹ del cappellano e le 100 lire (oltre 16 ducati) dello scrivano, con la maggioranza attestata sugli 8-9 ducati; quelle degli 83 marinai partivano da 24 lire (meno di 4 ducati) per arrivare in due casi a 48 lire (quasi 8 ducati), un importo superiore alla paga di qualche ufficiale: si trattava di marinai scelti, la cui esperienza meritava un premio particolare. Tuttavia per la maggior parte degli altri marinai, la paga si attestava sui 5 ducati. In totale, i 14 ufficiali costavano 175 ducati al mese, i marinai 420 ducati, mentre la panatica per tutti e 97 gli uomini arrivava a 291 ducati. Erano 886 ducati che andavano sottratti ai 970 che lo stato versava a Mostrato, lasciando al capitano un guadagno di 84 ducati (pari al 9%). Nel libro ufficiale, i marinai diventavano 85 (sicché Mostrato incassava 20 ducati per due marinai che in realtà non c'erano) e le loro paghe salivano da 420 a 595 ducati (i 7 ducati a testa previsti dalla legge); le paghe dei 14

cruciale, essendo quelli che ricevevano chi presentava l'istanza a una magistratura. ZANNINI, *Burocrazia e burocrati*, p. 227-230; *L'impiego pubblico*, in *Storia di Venezia*, IV, p. 450.

¹⁸⁷ ASVe, PTM, filza 1129, disp. A. Zen n. 31, 31.3.1695 e all.ti.

¹⁸⁸ Ricordiamo che Mostrato era di Argentiera e poteva quindi trovare con più facilità marinai in Arcipelago.

¹⁸⁹ Le cifre sono calcolate in moneta d'Armata, sicché per il loro valore in moneta di Venezia bisogna ridurle di un terzo, tenendo comunque presente che le prime quattro paghe venivano anticipate nella moneta più forte.

ufficiali scendevano da 175 a 123 ducati, mentre l'utile di 84 ducati si trasformava in una perdita di quasi 24 ducati¹⁹⁰. In sostanza, il capitano giocava su due fronti per ricavarci degli utili: una riduzione del numero di ufficiali (14 contro i 24 previsti), a scapito dell'efficienza della nave; la disparità nelle paghe dei marinai, approfittando del fatto che gli uomini dell'equipaggio non rappresentavano un gruppo indistinto ma si differenziavano in base ad abilità, esperienza e vigore fisico. Molin capiva e accettava le falsificazioni di Mostrato in quanto il denaro che quest'ultimo si ritagliava svaniva regolarmente nelle mani dei suoi creditori, ai quali, dati i cronici ritardi delle paghe, doveva chiedere tre-quattro prestiti all'anno a tassi del 25-30%; altro denaro finiva nelle tasche dei *ministri* delle varie magistrature marittime al momento di armare e disarmare la nave. Non solo il Capitano Generale non si stupiva per la doppia contabilità della *San Nicolò*, ma chiedeva perfino di concedere a Mostrato i 24 ducati al mese che risultavano in perdita sul suo libro paga ufficiale per migliorare il reclutamento, fortemente danneggiato dalla riduzione della paga avvenuta dopo la fine della guerra di Candia. I 12 ducati mensili, in moneta di Venezia, pagati allora avevano attirato molti marinai inglesi, olandesi e francesi, mentre gli attuali 10 ducati in moneta d'Armata (7 ducati in moneta di Venezia) spingevano non solo i marinai stranieri, ma anche quelli veneziani, a preferire altre marine o a imbarcarsi sui mercantili; come già accennato, gli stessi marinai dell'Egeo, tradizionale serbatoio della Repubblica, stavano defezionando per ricevere (con puntualità) dai turchi l'equivalente di oltre 11 ducati al mese¹⁹¹. Le sollecitazioni provenienti dalla flotta spinsero i Provveditori all'Armar a proporre un aumento da 10 a 14 ducati dell'assegnamento per i dodici ufficiali più importanti di ciascuna nave, ma il Senato non se la sentì di approvare la relativa spesa. Cercò però di trovare una soluzione almeno per il vitto, chiedendo a Molin di fornire direttamente la panatica agli equipaggi secondo l'uso «ponentino»¹⁹². Per quanto l'idea andasse nella direzione di un maggior intervento dello stato nella gestione delle navi, il desiderio di scari-

¹⁹⁰ ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. Capitano Straordinario delle Navi Girolamo Michiel n. 5, 8.8.1695 e all.ti. [In origine gli allegati erano con il disp. n. 18 del Capitano Generale Molin, filza 1130, e sono finiti nella filza 1337 per errore].

¹⁹¹ I turchi pagavano 5 reali (più di 8 ducati in moneta di Armata) al mese oltre il vitto, calcolato dai veneziani a 3 ducati. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 18, 11.8.1695. Cfr. anche la scrittura del nuovo Capitano Straordinario delle Navi Pietro Duodo in *ibid.* *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696, all. 23.1.1696.

¹⁹² Tra i proponenti vi erano sia Valier che Garzoni e la *parte* non incontrò praticamente opposizione. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all. Provveditori all'Armar 8.11.1695; *Senato Rettori*, filza 127, 12.11.1695.

care sulle autorità in Levante la nuova responsabilità non poteva che suscitare la loro reazione negativa. Sottolineando come i marinai veneziani, a differenza dei colleghi di Ponente, rimanessero in servizio per anni, Molin respinse decisamente il progetto di assegnare allo stato – cioè a se stesso – il gravoso compito di alimentarli¹⁹³.

Il confronto con le altre marine fece anche ventilare l'eventualità – già suggerita nel 1687 – di aumentare in modo consistente il numero dei marinai imbarcati sulle navi pubbliche, ma di fronte al costo gli stessi Provveditori all'Armar suggerirono di rinunciare al progetto¹⁹⁴. Si ritornò all'idea avanzata dalla Conferenza di reggimenti di marina¹⁹⁵. Per migliorarne la qualità, il Savio alla Scrittura Giovanni Francesco Morosini propose di formare compagnie non di 100 soldati ma di 50, in modo da raddoppiare il numero di ufficiali. Un esperimento in tal senso fu fatto su *Iride* e *San Sebastiano*¹⁹⁶. Negli anni successivi le necessità operative, che costrinsero i soldati a rimanere a lungo sulle navi, permisero di addestrare molti di loro anche in campo navale, ma i reggimenti di marina, intesi come truppe organicamente assegnate alla flotta, non decollarono mai.

Il solo aspetto dibattuto in quei mesi che sfociò in un risultato concreto vide non un rafforzamento, ma un indebolimento dell'intervento pubblico. Oltre ai patrizi, l'unico personale dell'Armata grossa direttamente a carico dello stato erano gli artiglieri, ma anche in questo campo la Repubblica non brillava per la sua presenza. Nel 1695 l'Armata grossa avrebbe dovuto avere quasi cinquecento bombardieri forniti dalle compagnie delle scuole sparse nelle principali piazzeforti dei domini della Serenissima¹⁹⁷; nella realtà, le navi avevano solo 15 bombardieri di questo genere, mentre il resto era selezionato dai capitani tra i marinai, con ulteriori aggravii di spesa. La penuria di bombardieri pubblici, oltre che dalla già ricordata ripulsa degli uomini delle

¹⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 27, 5.12.1695; n. 32, 18.1.1696.

¹⁹⁴ Vennero calcolati 230 mila ducati all'anno in più per portare le ventiquattro navi in servizio ad uno standard medio di 260 marinai e 100 soldati.

¹⁹⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 4.8.1695 e all.ti.; *Diario Garzoni*, c. 36r, 4.8.1695.

¹⁹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 723, 10.9.1695, all. 9.9.1695; filza 724, 1.10.1695, all. Provveditori all'Armar 28.9.1695. Giovanni Francesco Morosini di Domenico (1658-1739) apparteneva ad un ramo della famiglia abbastanza vicino a quello di Francesco Morosini. Nipote di Giovanni, ambasciatore a Parigi nella delicata fase finale della guerra di Candia e poi Bailo, sarebbe stato uno dei patrizi più spesso eletti Savio del Consiglio. BARBARO, V-24, c. 348; HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, p. 419, tab. 6.

¹⁹⁷ In base alle norme emanate un ventennio prima, ognuna delle ventiquattro navi pubbliche in servizio nel novembre 1695 avrebbe dovuto avere 20 bombardieri (4 capi, 4 «capi da Quattro» e 12 sottocapi), per un totale di 480 uomini.

scuole verso il servizio sulla flotta, derivava anche da motivazioni di carattere professionale. Maneggiare il cannone su una nave era diventata una faccenda molto particolare, per la quale l'esperienza acquisita a terra valeva poco o nulla; inoltre non bastava sparare bene, ma si doveva anche saper manovrare i numerosi cavi necessari per mettere in batteria il pezzo. Una volta a bordo, i bombardieri di Terraferma dovevano imparare nuovamente la professione, una condizione assai frustrante per chi pensava di aver già raggiunto le competenze necessarie alla sua arte. Solo i più inesperti erano disposti a imbarcarsi e una volta a bordo volevano servire esclusivamente al cannone, a detrimento del numero effettivo di marinai. Le numerose esplosioni avvenute sulle navi pubbliche avevano portato i bombardieri nell'occhio del ciclone e alcuni capitani erano convinti che solo i marinai fossero in grado di far funzionare adeguatamente le artiglierie di bordo. I Provveditori all'Armar suggerirono quindi di continuare ad affidare le artiglierie ai marinai, lasciando i bombardieri nelle piazzeforti; per compensare la necessità di trovare altri uomini e premiare la maggior qualifica del ruolo, i capitani avrebbero ricevuto 2 ducati in più per ogni marinaio-bombardiere, portando a 12 ducati l'assegnamento per questa categoria. Era un passo verso una maggiore specializzazione, ma era anche un'ulteriore ritirata dello stato dalla gestione dell'Armata grossa. Il Senato volle «approfondire» ma poco dopo, quando si dovette riarmare la *Fama Volante*, decise di applicare provvisoriamente il nuovo sistema¹⁹⁸. Il tema venne quindi ripreso da un'apposita Conferenza¹⁹⁹. L'aumento numerico e dimensionale delle navi pubbliche avrebbe portato in breve a una necessità di almeno 620 bombardieri²⁰⁰ e per farvi fronte la Conferenza propose, invece di aumentare l'assegnamento pro capite come era stato fatto con la *Fama*, di raddoppiare la paga dei capitani da 50 a 100 ducati al mese per il corso della guerra, al duplice scopo di stimolare l'ingaggio di marinai esperti al cannone e di migliorare le condizioni generali dell'equipaggio. Questa volta il Senato non si fece pregare e approvò rapidamente l'aumento²⁰¹. Oltre un anno di discussioni su una riforma dell'Armata grossa avevano alla fine partorito un ulteriore rafforzamento della posizione

¹⁹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all. Provveditori all'Armar 8.11.1695; 19.11.1695, all. scr. P. Rosa s.d.; 3.12.1695 e all. Provveditori alle Artiglierie 28.11.1695.

¹⁹⁹ Alla Conferenza parteciparono i Provveditori alle Artiglierie e i Provveditori all'Armar, insieme a Pietro Duodo e Antonio Bollani, in procinto di partire quali Capitano Straordinario e Capitano Ordinario delle Navi.

²⁰⁰ Per i nuovi grandi vascelli erano necessari un minimo di trenta bombardieri ciascuno.

²⁰¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 5.1.1696 e all. scrittura 23.12.1695.

dei capitani, dando loro, insieme ad una paga più elevata, una discrezionalità ancora maggiore e relegando in un ambito ancor più ristretto il ruolo dello stato.

Quasi a suggellare il dibattito svoltosi sulle navi pubbliche, il capitano Pietro Rosa presentò al Senato una scrittura che lo stesso Garzoni trovò ammirevole²⁰². Rosa era stato fatto Cavaliere di San Marco per i propri meriti – l'ultimo dei quali aver riportato prigioniero a Venezia l'ex Capitano Generale Antonio Zen – ma aveva anche servito molti anni nelle marine di Ponente²⁰³. La sua analisi partiva da considerazioni tecniche, suggerite dai notevoli progressi compiuti dalle navi ottomane²⁰⁴. L'aspetto più innovativo si riferiva però agli equipaggi, considerati non tanto dal punto di vista amministrativo quanto da quello, altrettanto problematico, dei reclutamenti. Notando come appena tornati a Venezia gli equipaggi delle navi venissero licenziati²⁰⁵ e fossero quindi spinti a cercarsi al più presto un nuovo imbarco su qualche mercantile o ad allontanarsi, Rosa suggeriva di concedere una mezza paga durante tutto il periodo in cui la nave rimaneva ai lavori per trattenere così i marinai in città. L'idea veniva estesa anche al primo ingaggio. Poiché l'occasione per armare le navi pubbliche era discontinua, Rosa proponeva che il Senato nominasse una persona incaricata di arruolare marinai in ogni periodo dell'anno, concedendo loro la mezza paga fino al momento dell'imbarco; in attesa della partenza, gli

²⁰² *Diario Garzoni*, c. 41v, 19.11.1695.

²⁰³ Non sono riuscito a determinare la precedente carriera di Rosa. Dal testamento risulta figlio del veneziano Francesco Rosa, ma la prima moglie era nativa di La Ciotat, presso Marsiglia, e questo farebbe ipotizzare un servizio nella marina francese e/o forse spagnola. ASVe, *Archivio Notarile*, testamenti non pubblicati, n. 189 [testamento del 22.8.1719 in atti Arduini Nicolò Maria, 189]

²⁰⁴ Sebbene meno robuste delle navi pubbliche, le sultane apparivano costruite più armoniosamente, attrezzate più convenientemente e con un'adeguata altezza della batteria inferiore. Tra i difetti delle navi veneziane segnalati da Rosa c'era in alcune la scarsa altezza del ponte di corridoio, che rendeva difficili i movimenti degli uomini addetti ai pezzi; in altre, come la *San Sebastiano*, i ponti avevano un eccessivo inarcamento trasversale, che rendeva faticoso il rientro dei cannoni per la ricarica e impediva una buona mira. Il capitano suggeriva di affidare la sovrintendenza sulla costruzione di tutte le navi pubbliche a un persona esperta e competente, che non lavorasse solo in base alla pratica ma che conoscesse bene le «giuste proporzioni»: difficile non pensare che avesse in mente Stefano Conti.

²⁰⁵ Per tutte gli equipaggi che provenivano dal Levante era prevista una contumacia, normalmente di quaranta giorni, in uno dei due lazzeretti della città (di solito quello Vecchio); durante questo periodo, la paga era ridotta a 14 soldi al giorno (circa 3 ducati al mese). Sulle misure di sanità marittima della Serenissima, cfr. PIZZETTI, *Con la bandiera*, II, pp. 247-267, in particolare pp. 249-254.

uomini senza una precedente esperienza marittima (i *landsmen* che fornivano una parte non trascurabili degli equipaggi della marina inglese) sarebbero stati addestrati su una delle navi pubbliche più vecchie, trasformata in nave scuola con attrezzature e artiglierie al completo²⁰⁶. Se accettate, le proposte di Rosa avrebbero portato la marina veneziana in una posizione d'avanguardia tra le flotte europee²⁰⁷, ma era difficile pensare che un semplice capitano, pur sostenuto da alcuni patrizi²⁰⁸, potesse convincere un ambiente che neppure Francesco Morosini era riuscito a smuovere. La conferma la si ebbe quasi subito. Dal Levante erano arrivate quattro navi pubbliche i cui equipaggi, «tutta gente di bellissima qualità», avrebbero meritato di essere trattiene ad ogni costo nei ruoli²⁰⁹. Per saldare gli 8 mila ducati di cui andavano creditori si sarebbe potuto prendere in considerazione il progetto delle mezze paghe, da distribuire nei mesi in cui le unità sarebbero rimaste ai lavori. I Provveditori all'Armar temevano però più di ogni altra cosa la nascita di un precedente che potesse poi trasformarsi in norma. Scelsero quindi lo sperimentato metodo del ricatto, distribuendo subito metà del credito e dividendo il resto in tre parti, la prima da pagarsi a fine contumacia, la seconda al momento del nuovo, eventuale arruolamento e la terza alla partenza per il Levante. Questi terzi ebbero effetto solo su 67 dei 318 marinai in questione²¹⁰. Altri 80 marinai furono impiegati

²⁰⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 19.11.1695 e all.ti. Qualcosa di simile avveniva già nell'Armata sottile con la fusta dei condannati, ancorata davanti a Palazzo Ducale e utilizzata per insegnare i rudimenti del remo. LO BASSO, *Uomini da remo*, p. 146.

²⁰⁷ Nel 1691-92 gli inglesi avevano iniziato, non senza difficoltà, a istituire un sistema di licenze per assicurare che i marinai rimanessero in servizio per la successiva campagna, ma il sistema era limitato al periodo di guerra. Cfr. EHRMAN, *The Navy*, pp. 447-449.

²⁰⁸ Il nuovo Capitano Straordinario delle Navi Pietro Duodo chiese di imbarcare Rosa sulla sua nave in qualità di *Ammiraglio*. Duodo non venne accontentato, perché si preferì impiegare l'esperienza di Rosa nel difficile compito di raccogliere marinai per una grande nave quale l'*Aurora*. ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 5.4.1696, all. Provveditori all'Armar 6.2.1696. Anche Duodo aveva presentato (in concomitanza con Rosa e sicuramente in accordo con lui) una propria scrittura sulle navi pubbliche. Oltre ai soliti temi – paghe ridotte, vitto insufficiente, difficoltà di reclutamento – egli lamentava la cattiva condizione sanitaria. I chirurghi (*barbieri*) lasciavano molto a desiderare e utilizzavano gli equipaggi come cavie per fare l'esperienza che non avevano; mancavano inoltre medici «fisici», necessari su ogni nave pubblica per curare febbri e altre malattie epidemiche. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696 e all. P. Duodo 23.1.1696.

²⁰⁹ Le navi erano *Redentor del Mondo*, *Venere Armata*, *Madonna della Salute* e *San Antonio da Padova*. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 14.1.1696 e all.ti.

²¹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 21.1.1696 e all. Provveditori all'Armar 20.1.1696; 18.2.1696 e all. Provveditori all'Armar 15.2.1696.

nei raddoppi delle quattro unità²¹¹, mentre i rimanenti presero a presentarsi quotidianamente al Magistrato all'Armar per reclamare gli arretrati: alla fine i più coriacei vennero temporaneamente utilizzati in Arsenale, ma gli altri si dispersero²¹².

In definitiva, se da un punto di vista costruttivo la sconfitta di Chio diede un'indubbia scossa che servì a mantenere l'Armata grossa all'altezza dell'evoluzione tecnica e operativa delle navi di linea, sotto il profilo amministrativo essa non modificò la sostanziale estraneità della marina velica della Serenissima al processo di burocratizzazione e statalizzazione che stava sempre più caratterizzando le altre flotte europee.

²¹¹ Tuttavia dei 30 marinai della *Madonna della Salute* così trattiene, alla fine solo due accettarono di reimbarcarsi volontariamente sulla nave e il Senato dovette obbligare gli altri. ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 21.4.1696 e all. 18.4.1696.

²¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 18.2.1696 e all. Provveditori all'Armar 15.2.1696; 25.2.1696 e all. Provveditori all'Armar 21.2.1696; filza 726, 29.3.1696, all. Provveditori all'Armar 26.3.1696; filza 741, 15.3.1698, all. Supplica 11.3.1698.

CAPITOLO IX

GUERRA DI SQUADRA (1696-98)

9.1 *Alla ricerca di una decisione*

La mancanza di una riforma organizzativo-gestionale dell'Armata grossa si inseriva in un contesto operativo che rimaneva quanto mai preoccupante. Da Istanbul, le spie veneziane riferivano la costruzione di altri quattro poderosi vascelli da 70-80 cannoni, che avrebbero portato le sultane in servizio nel 1696 a ventitre, un numero quasi pari a quello delle navi pubbliche anche senza contare le unità barbaresche¹. L'evidente rischio di potersi trovare a combattere in netta inferiorità numerica spinse il Capitano Generale Molin non solo a negare una volta di più il rimpatrio al Capitano Straordinario Contarini², ma anche a chiedere al Senato di promulgare una regolamentazione per l'Armata grossa che andasse incontro alle nuove esigenze tattiche. Molin, che seguiva ancora le «regole di navigazione e combattimento» stabilite da Francesco Morosini³, osservò come le marine più importanti avessero codificato le proprie ordinanze navali in regolamenti ufficiali e invitò il Senato a provvedere al più presto a qualcosa di analogo⁴, fissando intanto qualche norma specifica⁵. Non risulta

¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 1130, disp. A. Molin n. 29, 17.12.1695; n. 35, 8.3.1696.

² Contarini, che era stato eletto Provveditore Generale delle Tre Isole (Corfù, Zante e Cefalonia), ebbe una parziale consolazione nella nomina a Cavaliere di San Marco. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 14, 3.10.1695.

³ Il regolamento a stampa di Morosini si divideva in paragrafi (Navigazione, Bandiere e Segnali, Guardie e Combattimento), senza però attribuire alcuna numerazione ai segnali indicati e senza distinguere tra Armata sottile e grossa. Cfr. BMC, op. PD 8879, F. Morosini, *Ordini per regola dell'Armata circa la Navigazione e Combattimenti*.

⁴ Nel 1689 l'ammiraglio francese Tourville aveva fatto stampare i *Signaux Généraux pour les Vaisseaux de l'Armée du Roy*, mentre intorno al 1690 il governo inglese aveva stabilito le *Sailing & Fighting Instructions* ufficiali. TUNSTALL, *Naval Warfare*, pp. 48-51.

⁵ La disposizione più urgente era quella relativa alle insegne dei comandanti di squadra, che doveva rendere chiara e visibile la gerarchia dell'Armata grossa, neutralizzando la tendenza dei patrizi a considerarsi tutti sullo stesso piano, soprattutto quando godevano di comandi indipendenti: Molin chiedeva che la bandiera quadra sulla maestra, segno del comando superiore in mare, fosse riservata al solo Capitano Generale e che gli altri capi da

che l'assemblea abbia neppure preso in considerazione la domanda del Capitano Generale, un segno in più di come, sul piano organizzativo, la mentalità del patriziato rimanesse sostanzialmente estranea agli sviluppi che stavano interessando le principali flotte europee⁶.

L'inverno del 1695 trascorse nell'effettuazione dei consueti raddobbi, per non ritardare i quali Molin rinunciò ad inviare in Egeo una squadra per la riscossione dei carazi⁷. La concia fu effettuata a Porto Trapano, presso Nauplia, già individuata e utilizzata da Francesco Morosini due anni prima. Tredici navi pubbliche vi andarono ai lavori impiegando legname fornito dalla stessa Morea⁸. Grazie all'opera del Provveditore d'Armata Straordinario Francesco Grimani⁹, e nonostante l'insuccesso del tentativo di creare nella flotta un corpo di genieri navali, la concia, completata entro la fine di aprile, risultò la migliore effettuata in Levante dall'inizio della guerra. Furono eseguite tra l'altro una serie di migliorie. Il calibro delle artiglierie di ogni ponte venne uniformato e fu costruito – su suggerimento di Pietro Rosa – un piccolo corridoio che girava intorno alla stiva di ciascuna nave per facilitare le riparazioni delle falle in battaglia¹⁰. Il successo dei raddobbi spinse Molin a chiedere che in futuro le concie si svolgessero sempre a Porto Trapano, dando attuazione al progetto di una base avanzata che Francesco Morosini aveva sperimentato senza successo a Curzola; la Morea poteva fornire sia il legname (anche quello più raro, come

Mar, eventualmente alla direzione di squadre autonome, la portassero a poppa. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 31, 15.1.1696.

⁶ Sull'importate processo di gerarchizzazione e professionalizzazione delle marine in questi decenni, cfr. MALTBY, *Politics*; PALMER, *'The Soul's Right Hand'*; R.F. Weigley, *The Age of Battles. The Quest for Decisive Warfare from Breitenfeld to Waterloo*, Indiana University Press, Bloomington-Indianapolis, 1991, pp. 145-147.

⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 1130, disp. A. Molin n. 29, 17.12.1695.

⁸ Il legname, raccolto nei boschi di Citres, sulle coste della Maina, venne imbarcato su dieci galee, scortate da una squadra di navi pubbliche. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 25, 6.11.1695.

⁹ Su Francesco Pietro Martire Grimani (1659-1733), figlio del citato Antonio e nipote dell'ex Capitano Generale da Mar Girolamo Corner, cfr. E.G. PINZELLI, *Le forteresses de Morée. Projets de restaurations et de démantèlements durant la seconde période vénitienne (1687-1715)*, «Thesaurismata», 30 (2000), pp. 389-390; ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 192r; BARBARO, IV-17, c. 157.

¹⁰ Furono inoltre accresciuti i cassoni che conservavano l'acqua potabile. ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 37, 26.4.1696.

stortami e braccioli)¹¹, sia il catrame per la calafatura¹², mentre andava creato un deposito per le alberature e altro legname di riserva¹³. Non è chiaro se il deposito sia stato istituito, ma da questo momento Porto Trapano divenne la base per i raddobbi delle unità in Levante.

Se la situazione del materiale era nel complesso buona, quella del personale rimaneva decisamente meno brillante. L'arretrato delle navi pubbliche era risalito a quattordici-sedici paghe e rappresentava una fetta cospicua dei 70 mila zecchini (quasi 200 mila ducati) del credito totale dell'Armata. A fine aprile, quando il Governatore Fabio Bonvicini ricevette l'ordine di salpare con quattro navi per scortare la *Vittoria*, arrivata a Corfù con 150 mila ducati, i marinai della *San Vittorio* si ammutinarono. Bonvicini riuscì a placare gli animi «con lusinghe e minacce», ma a Corfù dovette fronteggiare nuove recriminazioni da parte dei soldati, particolarmente pericolose perché potevano rendere difficile il loro utilizzo contro i marinai, minando quel tipo di controllo che assicurava molta della disciplina a bordo delle navi pubbliche¹⁴. La mancanza di denaro impedì alle navi di salpare in tempo per evitare la congiunzione delle sultane con le unità barbaresche. Quando finalmente arrivarono a Nauplia i 150 mila ducati condotti dalla *Vittoria*, si era già alla metà di maggio e la Consulta preferì mantenere unita la flotta. Contarini ebbe l'incarico di rifornire le fortezze veneziane a Creta e poi di limitarsi a un'incursione verso Samo per intercettare cinque sultane di ritorno da Alessandria, dove avevano caricato truppe. Il Capitano Straordinario partì nella terza decade di maggio con diciotto navi pubbliche e una noleggiata, ma quando Molin venne a sapere che le sultane erano già transitate, annullò la seconda parte della sua missione¹⁵.

La decisione di non impiegare a fondo le navi si dimostrò opportuna.

¹¹ Tra Nauplia e Corinto vi era una foresta in grado di dare stortami, mentre i braccioli potevano venire dalla zona di Patrasso.

¹² Il catrame locale costava due terzi di meno di quello di Messina, normalmente usato dalla marina veneziana, e aggiunto a quello di Caluri (Salamina) e a quello proveniente dall'Arcipelago, era sufficiente a coprire le necessità di una grande flotta. L'unico ostacolo – peraltro da non sottovalutare data l'abitudine veneziana di pagare solo a consegna avvenuta – era il bisogno di versare in anticipo il denaro delle forniture. ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 40. 13.6.1696.

¹³ Dopo le due battaglie del settembre 1695 si erano potute riparare le navi solo grazie alla cattura di una saicca ottomana carica di questo genere di materiali. Il Capitano Generale suggerì di creare il deposito a Malvasia, meno esposta di Nauplia al pericolo di un bombardamento dal mare. ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 23, 20.10.1695.

¹⁴ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 38, 27.4.1696 e all.ti.

¹⁵ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 17, 20.5.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 41, 25.6.1696.

Il denaro portato dalla *Vittoria* e quello ricevuto in precedenza da Molin (un totale di 200 mila ducati) era stato speso per risarcire i prestiti che il Capitano Generale aveva dovuto attivare per saldare le truppe, lasciando un residuo sufficiente per due sole paghe alle dieci navi maggiormente in arretrato¹⁶, a fronte di crediti che arrivavano fino a quattordici paghe. La mancanza di contante induceva i marinai a insubordinazioni quasi quotidiane e lasciava molti dubbi sul fatto che si sarebbero battuti nel caso di uno scontro; come sottolineato da Contarini, «la strada del rigore poco gioverebbe a metterli [in ordine], bensì ad irritarli maggiormente», tanto più che si trattava di «benemeriti» veterani¹⁷. Verso la metà di luglio giunsero altri 200.000 ducati, ma l'Armata costava mensilmente quasi la metà di quella cifra, sicché i marinai ricevettero soltanto altre due paghe¹⁸. L'esiguità dell'esborso provocò l'unico ammutinamento di massa registrato nell'Armata grossa. Alla fine di ogni giornata, i comandanti patrizi e gli altri gentiluomini imbarcati erano soliti portarsi sull'ammiraglia *San Lorenzo Giustinian* per trascorrere un po' di tempo insieme. La sera del 23 luglio, i marinai dei barconi in attesa di riportarli sulle rispettive unità cominciarono a parlottare tra loro, poi salirono sulla *San Lorenzo* formando capannelli con i membri dell'equipaggio e dando vita ad animate discussioni. I più arrabbiati sostenevano che il convoglio appena arrivato avesse condotto 100 mila zecchini (cioè almeno 80 mila ducati in più dei 200 mila dichiarati) e che il papa avesse mandato altri 40 mila scudi (circa 45 mila ducati) espressamente per le navi pubbliche, ritenendo evidentemente che l'importanza acquisita dall'Armata grossa meritasse una particolare attenzione anche da parte della Chiesa. Gli animi si surriscaldarono e alcuni dei capi da Mar furono oggetto di grida «insolenti» mentre scendevano la scaletta dell'ammiraglia per tornare sulle rispettive unità. All'alba del 24 luglio il barcone della *San Lorenzo Giustinian* si portò nave per nave a sollecitare gli altri a seguirlo verso la galea del Capitano Generale Molin. I capitani delle navi pensarono che ciò fosse per

¹⁶ Risulta che il Capitano Generale abbia attivato prestiti per almeno 33 mila ducati in moneta di Venezia. ASVe, *Cariche da Mar, Processi*, 57, 10.5.1696; PTM, filza 1131, disp. A. Molin n. 40, 13.6.1696;

¹⁷ ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 17, 20.5.1696.

¹⁸ ASVe, PTM, filza 1131, disp. A. Molin n. 43, 16.7.1696. Complessivamente, le diciassette unità da più tempo in Levante avevano raggiunto un credito di 181 mensilità, una media di quasi undici paghe per nave. Il cumulo di arretrati aveva naturalmente un impatto diretto sulla forza numerica degli equipaggi, che mancavano di oltre un quinto degli effettivi (610 marinai sui 2.920 previsti per le ventidue navi pubbliche in Armata in quel momento). *Ibid.*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 8, 14.7.1696; *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 26.7.1696, piedilista vari.

motivi di servizio e non s'insospettirono: in breve, dodici barconi carichi di marinai vocianti furono al fianco della galea generalizia. Molin mandò il suo *Ammiraglio* – il rovignese Gregorio Colucci, momentaneamente trasferito a quell'incarico dal comando della *San Sebastiano* – per chiedere spiegazioni; a nome degli equipaggi di tutte le navi pubbliche, i marinai presentarono un memoriale in cui esponevano le loro richieste. Pur rassegnati al fatto che la vita fosse «una famosa calamità, non v'è respiro che non stii per esalar lo spirito, n'è passo che non conti pericoli, e disavventure», non potevano più sopportare la miseria in cui erano stati ridotti. La maggior parte di loro avanzava quindici paghe, ma alcuni arrivavano a ventisei, e moltissimi si erano dovuti indebitare fortemente con i propri capitani per avere almeno un po' di contante con cui acquistare cibo (a conferma di quanto fosse precario il sistema di approvvigionamento dell'Armata grossa). Per dimostrare che la protesta non era una rivolta promettevano che, una volta pagati, avrebbero coronato la «grandezza e la munificenza del grande Alessandro [Molin] con una segnalata vittoria».

Il memoriale venne portato al Capitano Generale, che però non si commosse per l'accostamento al leggendario macedone. Rispedì Colucci a placare gli animi, prima con le buone, poi minacciando di far intervenire i fedeli oltremarini (la polizia militare della flotta), che già stavano circondando i barconi con le loro galeotte. I marinai non demorsero e tennero testa anche all'artiglieria della galea generalizia, puntata minacciosamente verso di loro, pretendendo un anticipo di almeno sei paghe contro le due accordate da Molin. «Castigarli o esaudirli erano partiti egualmente perniciosi, e in quel momento mi premeva soprattutto levarmeli di torno senza venire alle estremità, per poi applicare ai disordini i dovuti compensi». Il Capitano Generale ordinò quindi ai capitani delle navi meno creditrici (i cui equipaggi si erano uniti alla sollevazione avanzando «solo» cinque-sei paghe) di condurre via uno ad uno i loro barconi, sperando che se qualcuno avesse cominciato a staccarsi, l'unione si sarebbe progressivamente sciolta. Francesco Negri della *Fede Guerriera* e Pietro Raicovich, sostituto di Colucci sulla *San Sebastiano*, riuscirono a muovere le rispettive imbarcazioni, dietro alle quali ne sfilarono altre, nonostante i marinai più esasperati cercassero di sbarrare loro la strada; alla fine l'assembramento si disperse e tutti tornarono alle loro navi. Quella stessa mattina tre dei «più colpevoli» vennero arrestati e, dopo un processo sommario, impiccati alle antenne della galea generalizia, dove rimasero esposti a monito degli altri. Il principale responsabile della rivolta, che aveva avuto parte anche in quella di aprile a Porto Trapano, si rifugiò sulla capitana di Malta (la cui squadra di galee si era aggregata, con quella pontificia, alla flotta veneziane), ma venne «cortesemente» consegnato a Molin e subì la stessa punizione.

Insieme al bastone, il Capitano Generale impiegò anche la carota. Salito

sulla *San Lorenzo Giustinian*, sovrintese personalmente alla distribuzione delle due paghe promesse, assicurandosi che il denaro fosse contato nelle mani di ciascun marinaio, in modo da evitare che venisse subito inghiottito nel sistema di debiti che regolava i rapporti col capitano, e ordinando che il Commissario d'Armata seguisse la medesima procedura sulle altre navi. Scrisse quindi al Senato di aver sempre trattato l'Armata grossa con un occhio di riguardo ma che, sebbene nei quattordici mesi trascorsi dall'assunzione della carica avesse elargito alle navi tredici paghe, non aveva potuto compensare gli arretrati accumulati in precedenza¹⁹. Pur risoltasi rapidamente, l'unica Spithead²⁰ veneziana conosciuta denunciava l'usura a cui era sottoposta l'Armata grossa dal nuovo quadro bellico. I ritardi delle paghe erano stati una costante sia negli anni di pace, sia durante la prima fase della guerra, ma allora lo sforzo richiesto alle navi pubbliche era indubbiamente minore: adesso che si combatteva sul serio, i marinai trovavano inaccettabile ricevere solo una minima parte di quanto loro dovuto.

Mentre i veneziani erano assorbiti dai loro problemi, i turchi si stavano preparando con puntiglio per la nuova campagna. Durante l'inverno il nuovo sultano, l'energico Mustafà II²¹, aveva inviato in Nord Africa un apposito emissario con una grossa somma di denaro per convincere i Barbareschi a prestare nuovamente servizio, dopo che questi ultimi si erano molto risentiti con Mezzomorto, che nel 1695 ne aveva ritardato il ritorno in patria, impedendo loro di effettuare le consuete operazioni corsare di fine stagione²². Entro giugno arrivarono in Levante quattro unità tripoline e tre tunisine e ne erano attese altre dodici algerine. A Smirne, dove si era portato per completare con calma l'allestimento delle sultane senza correre il rischio di rimanere imbottigliato ai Dardanelli, Mezzomorto ingaggiò numerosi uomini provenienti dall'interno dell'Anatolia. Pur avendo scarsa esperienza marittima, essi potevano sopprimere ai servizi meno impegnativi e s'impegnarono a servire per quattro mesi in cambio di una paga complessiva di 20-30 reali (35-50 ducati in moneta d'Armata). Nel contempo, il Kapudan ordinò di concentrare tutti i tributi delle

¹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 45, 30.7.1696 e all. richiesta marinai s.d.

²⁰ Nel 1797 i marinai della flotta inglese si ribellarono chiedendo e ottenendo importanti aumenti di paga. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, pp. 444-452. Sull'effettivo significato degli ammutinamenti, quasi sempre scioperi o dimostrazioni che avvenivano in porto e non in navigazione, cfr. *ibid.*, p. 322.

²¹ Sul nuovo sultano, cfr. J.H. KRAMERS, *Mustafa II*, in *El*, VII, Leiden-New York 1993, pp. 707-708, che però confonde tra di loro le ultime campagne della guerra di Morea.

²² ASVe, *Senato Mar*, filza 1130, disp. A. Molin n. 29, 17.12.1695; n. 35, 8.3.1696.

isole dell'Arcipelago a Nasso, rendendo evidente l'intenzione di avanzare oltre le Cicladi. Nonostante l'avversione del Gran Visir Mehmed Pascià Elmas²³, che tentava in ogni modo di ostacolarne i preparativi, Mezzomorto godeva della fiducia del sultano, impressionato dal successo di Chio e, come il Kapudan, convinto che la chiave della guerra fosse sul mare, dove una grande vittoria poteva restituire all'impero la Morea. Tutti gli sforzi furono rivolti alla flotta, anche a scapito dell'esercito²⁴: era dai tempi di Solimano che le operazioni navali non assumevano una tale importanza nella strategia ottomana. La guerra in Levante diventava esclusivamente marittima, alimentata da due speculari squadre da battaglia di vascelli di linea alla ricerca di uno scontro decisivo.

Sebbene anche i veneziani ritenessero che l'obiettivo principale della campagna dovesse essere la flotta nemica, la loro strategia venne distorta dal desiderio di Molin di agire da protagonista nonostante il rifiuto oppostogli dal Senato di alzare la sua insegna su una nave. Il ritardo causato dalla mancanza di denaro aveva impedito al Capitano Generale di salpare prima dell'arrivo del Meltemi, con il quale l'Armata sottile non era in grado di seguire quella grossa. In luglio, vedendo che la flotta turca non si era ancora presentata, Molin convinse la Consulta, nonostante la contrarietà di molti degli altri capi da Mar, ad approvare un attacco via terra contro la Beozia con il sostegno delle unità a remi, mentre quelle a vela sarebbero rimaste di copertura nelle acque di Andro. Proprio quando si preparava ad iniziare la mossa, giunse la notizia che Mezzomorto era salpato da Chio. Sorpreso dall'avanzata del Kapudan, ma non volendo mancare all'imminente battaglia, il Capitano Generale sospese l'offensiva e si diresse con l'Armata sottile verso Andro, dove si era nel frattempo portata quella grossa. Tuttavia il Meltemi lo rallentò notevolmente, facendogli rimpiangere il tempo perduto nella diversione beota²⁵.

Ad Andro, le ventisei navi agli ordini del Capitano Straordinario Contarini (comprendenti le nuove *Aurora* e *Tigre*)²⁶ si erano ancorate a Porto Gavrión,

²³ Su Elmas, destinato a cadere sul campo di battaglia di Zenta l'anno successivo, cfr. A.H. DE GROOT, *Mehmed Pasha, Elmas* in *El*, VI, Leiden 1991, pp. 993-994.

²⁴ Lo stesso Serasker Miseroğlu (l'ex Kapudan Pascià) si offrì d'imbarcarsi con tutte le proprie truppe. ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 41, 25.6.1696; filza 1336, disp. B. Contarini n. 19, 28.7.1696.

²⁵ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 44, 25.7.1696; n. 46, 2.9.1696.

²⁶ Vi erano ventidue navi pubbliche, due navi noleggiate e due petacchi corsari. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 19, 28.7.1696. Le navi pubbliche erano *San Lorenzo Giustinian* (86 cannoni), *Aurora* (80), *Tigre* (64), *Iride* (62), *San Sebastiano* (62), *San Vittorio* (62), *San Giovanni Battista Grande* (60), *San Andrea* (60), *San Domenico* (60), *Rosa* (60), *Sacra Lega* (60), *Fede Guerriera* (56), *Fenice* (52), *San Nicolò* (52), *Fama Volante* (52), *Madonna della Salute* (52), *Valor Coronato* (52), *Nettuno* (50), *Pace e Abbondanza* (46), *Venere*

sulla costa occidentale dell'isola, un'insenatura protetta da alcuni isolotti che lasciavano libere due uscite principali. Dopo tre giorni apparve anche Mezzomorto, con trentasei navi da guerra (venti sultane e sedici unità barbaresche)²⁷, accompagnate da due brulotti. Il piccolo Mediterraneo che si estende tra la penisola dell'Attica e le isole di Negroponte, Tine e Termia, sarebbe stato il teatro della campagna che molti ritenevano dovesse decidere l'esito della guerra. Fino all'8 agosto il Kapudan si trattenne all'imbocco del Canale Kafireos, tra Andro e Negroponte. Quella sera si ancorò a Caristo, la rada più meridionale della grande isola, a circa 20 miglia dai veneziani. Il 9 si presentò davanti a Porto Gavrion, tentando di attirare Contarini in mare aperto. A questo scopo spinse in avanti prima i Barbareschi e poi due sultane, sperando che i veneziani attaccassero questa avanguardia e finissero sottovento rispetto al corpo principale. Il Capitano Straordinario non cadde però nella trappola e si tenne invece pronto ad attaccare da sopravvento se la flotta turca si fosse spinta a sud; anche Mezzomorto non era comunque uno sprovveduto e invertì in tempo la rotta, rientrando quindi a Caristo²⁸. Per una decina di giorni i due contendenti si studiarono dai rispettivi ancoraggi, finché il 20 agosto il Meltemi si trasformò in un placido venticello da ovest, che dava ai turchi il sopravvento. La debole brezza li condusse però di fronte a Porto Gavrion solo un'ora prima del tramonto, sicché si limitarono a transitare davanti alla bocca più settentrionale dell'insenatura e a scaricare le artiglierie da una distanza troppo grande per fare danni. La mossa portò inoltre verso sud la flotta ottomana e quando, la mattina del 21, il Meltemi riprese a soffiare, Contarini si ritrovò sopravvento. Durante la giornata il vento divenne comunque estremamente variabile, impedendo al Capitano Straordinario di arrivare in posizione d'attacco prima che il tramonto separasse le due flotte.

La mattina del 22 agosto trovò i veneziani in bonaccia presso il canale che divideva Andro da Tine, circa 20 miglia a NE dei turchi. Mezzomorto li fronteggiava con le proprie unità disposte a scacchiera in una formazione su due linee parallele, orientate verso il nemico: la prima linea era formata dalle venti sultane, la seconda, a sinistra e sottovento, annoverava le sedici unità

Armata (46), *Vittoria* (46), *Ercole Vittorioso* (40). Le navi noleggate erano la *Gerusalemme* (40) e la *Trionfo* (40). In totale l'Armata grossa aveva 1.570 cannoni e imbarcava quasi 8 mila uomini (5.518 soldati e 2.310 marinai), ai quali vanno aggiunti i marinai delle due navi noleggate.

²⁷ I turchi non erano riusciti a immettere in servizio nessuna delle navi in cantiere e pare che fossero stati raggiunti solo da nove delle dodici navi algerine previste.

²⁸ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 20, 10.8.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 46, 2.9.1696.

barbaresche, disposte in modo da coprire gli intervalli tra le sultane. La disposizione cercava presumibilmente di sfruttare la presenza delle più deboli unità barbaresche senza esporle all'urto diretto delle navi pubbliche. Proprio in quel frangente, dopo giorni d'inutili tentativi, Molin raggiunse l'Armata grossa con quella sottile. La presenza del Capitano Generale, intenzionato ad esercitare il proprio controllo sull'imminente battaglia, provocò subito delle frizioni con Contarini. Accortosi che i turchi cercavano di guadagnare il vento verso nord, Molin ordinò alle galee di rimorchiare in avanti le navi, permettendo a queste ultime di conservare il sopravvento, ma poi volle intervenire anche sulla formazione predisposta da Contarini, rischiando di scompaginarla e costringendo quest'ultimo a inviargli un proprio ufficiale per scongiurare pericolosi cambiamenti dell'ultima ora.

Pur avendo conseguito il sopravvento, la testa della linea veneziana non oltrepassava la coda di quella avversaria. Contarini avrebbe potuto concentrarsi contro quest'ultima e cercare di doppiarla prendendola tra due fuochi, ma così facendo avrebbe corso il rischio di perdere il vantaggio del vento, dogma tattico per gli ammiragli veneziani: optò quindi per l'abituale attacco testa contro testa, continuando a risalire la linea ottomana aiutato dalle galee. I turchi – era circa mezzogiorno – cercarono di frenare l'avanzata sparando contro queste ultime ma, nonostante qualche danno, le galee mantennero i rimorchi e si staccarono solo quando il Capitano Straordinario diede il segnale convenuto. Quando però Contarini si lanciò in avanti con le sette unità dell'avanguardia, Mezzomorto accorciò la propria linea serrando le distanze tra le sultane; il Capitano Straordinario cercò di imitarlo facendo scorrere la formazione da alcune feluche con l'ordine di ridurre il più possibile gli intervalli tra le proprie navi, ma senza successo. Il risultato fu analogo a quello di tanti scontri precedenti: mentre le navi veneziane del centro e della coda si trovavano senza bersaglio, le sette unità di testa combatterono pressoché isolate.

Nonostante lo svantaggio numerico, dopo qualche ora il fuoco incessante dell'avanguardia veneziana iniziò a far vacillare i turchi. Mezzomorto fece allora intervenire i suoi due brulotti, ma una bordata della *Tigre* (66) di Fabio Bonvicini mandò a picco una delle due galeotte che rimorchiava il primo, costringendolo a ritirarsi. Il disordine si stava intanto impadronendo della linea ottomana: verso le 17 il Kapudan cominciò a ritirarsi con le quattro sultane di testa, mentre al centro un'altra decina di sultane combatteva frammischiata in un pericoloso groviglio. Tuttavia, come osservò lo stesso Molin, il rigido ordine imposto dalla tattica della linea impediva alle navi veneziane del centro e della coda di intervenire per sfruttare lo sbandamento nemico. Il Capitano Generale pensò allora di impiegare le unità a remi. All'inizio dello scontro aveva lanciato le sei galeazze contro la coda avversaria, ma le loro grandi colubrine di prua

avevano inaspettatamente trovato pane per i loro denti nei cannoni di poppa delle sultane, dimostrando che ormai la galeazza aveva perso qualsiasi vantaggio sui vascelli. Verso le 18.30 fece avanzare le trentaquattro galee a sua disposizione contro il groviglio di sultane al centro²⁹. Per quanto le galee tempestassero le poppe delle unità nemiche da non più di un centinaio di metri, mancando raramente il bersaglio³⁰, le scarse artiglierie di bordo si dimostrarono incapaci di ottenere grandi risultati contro i robusti scafi dei vascelli. Solo disturbata dall'azione dell'Armata sottile, la flotta turca virò alla fine di bordo poggiando per SO e si diresse verso Sira. Calate le tenebre, le galee rimorchiarono le navi pubbliche verso Porto Gavrion, ma prima dell'alba il Meltemi, che nel frattempo aveva ripreso a soffiare, le costrinse a distaccarsi per ripararsi a ridosso della costa di Andro, mentre Contarini rimaneva al largo per proteggerle. Quando gli ottomani, avvistati poco dopo, poggiarono nuovamente verso Sira, il Capitano Straordinario si mise a riunire le navi sparpagliatesi nel corso della notte, un'operazione che richiese l'intera giornata. Il giorno successivo (24 agosto) ridiede fondo a Porto Gavrion, dove cominciò a riparare i danni.

L'attesa battaglia 'decisiva' si era rivelata non meno inconcludente di molte di quelle precedenti. Nessuna nave era stata affondata e le uniche perdite si limitavano ad alcune galeotte ottomane. In entrambe le flotte, i danni erano concentrati soprattutto sulle alberature, anche se le perdite umane non erano irrilevanti, 200 morti e feriti tra i veneziani e circa un migliaio tra i turchi³¹. Per quanto i primi potessero nel complesso reclamare la vittoria, non erano certo questi i risultati sperati a Venezia, dove si era probabilmente creduto, grazie alle quattro nuove grandi navi immesse in servizio, di recuperare almeno la superiorità tattica. Contarini, il primo ammiraglio della Serenissima ad aver realmente compreso le capacità e i limiti dei nuovi vascelli di linea, si era già reso conto che solo una pressione costante e prolungata avrebbe potuto far ottenere dei risultati importanti³²; adesso anche Molin si convinse che non sarebbe bastato un unico scontro per distruggere la poderosa squadra da battaglia allestita

²⁹ Le galee veneziane erano ventidue, a cui se ne aggiungevano dodici tra maltesi e pontificie.

³⁰ È probabile che il ridotto bersaglio offerto dalle galee impedisse ai cannoni di poppa delle sultane di ribattere loro con la stessa efficacia mostrata contro le galeazze.

³¹ Le alberature di due navi pubbliche (*San Lorenzo Giustinian* e *San Andrea*) e di nove sultane sembrano essere state particolarmente maltrattate. I veneziani ebbero 70 morti e 130 feriti, di cui 56 morti e 125 feriti sulle navi pubbliche. L'unità con maggior perdita fu la *San Lorenzo Giustinian* con 40 tra morti e feriti, mentre l'ammiraglia di Mezzomorto ne ebbe 200.

³² ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 19, 28.7.1696.

dai turchi. Entrambi sottolinearono la forza delle sultane e delle loro grandi artiglierie³³, mentre i loro equipaggi non si distinguevano più solo per il numero ma anche per la bravura ed erano guidati da un ammiraglio di notevoli risorse quale Mezzomorto, ardito e coraggioso, accorto sul piano tattico e capace di valutare bene forza e debolezza dell'avversario. Al contrario, le navi pubbliche risultavano mediamente troppo piccole e con artiglierie di calibro insufficiente (i cannoni da 30 avevano provocato danni notevoli, ma erano imbarcati solo sulle unità maggiori), mentre gli equipaggi rimanevano carenti, con marinai di qualità limitata e soldati poco numerosi³⁴.

Neppure l'Armata sottile aveva brillato, sebbene difficilmente potesse sperare in un'opportunità migliore. L'armamento delle galee si era confermato troppo scarso per danneggiare seriamente i vascelli, mentre i grossi calibri, ragione d'essere delle galeazze, erano adesso imbarcati in numero più consistente sulle sultane. Il Senato aveva già chiesto a Molin se fosse il caso di disarmare due o anche tre delle sei galeazze in servizio. Dopo la battaglia il Capitano Generale non ebbe più dubbi, approvando senz'altro il disarmo di due galeazze e chiedendo al loro posto quattro-sei navi a un solo ponte e armate con 40 cannoni del genere da 50 (38 pdr), un'interessante anticipazione della fregata pesante che si affermerà nel secolo successivo³⁵; ironicamente, proprio mentre Venezia pensava di mettere in pensione le galeazze, la marina inglese prendeva seriamente in considerazione la proposta di costruire galeazze analoghe a quelle della Serenissima³⁶. Molin chiese anche, per la seconda volta, di spostare le proprie insegne da una galea a una nave. Il Senato considerò con maggiore attenzione la proposta e fece riunire una Conferenza di ex-capi da Mar per discuterla. La Conferenza diede un parere sostanzialmente positivo, facendo

³³ L'ammiraglia di Mezzomorto annoverava tra i suoi 80 cannoni alcuni pezzi da 18 *okka* (50 pdr, corrispondenti ad un genere da 75 veneziano): nessun'altra marina imbarcava cannoni di calibro così grande.

³⁴ Contarini lamentò tra l'altro l'assenza di una grande nave magazzino per ripristinare velocemente le munizioni consumate in battaglia, un'unità specializzata che invece i turchi avevano. Sulla prima battaglia di Andro, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 22, 25.8.1696; n. 24, 23.9.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 46, 2.9.1696 e all.ti; n. 53, 15.11.1696; filza 1337, disp. P. Duodo n. 10, 26.9.1696; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 223-225; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 296-298.

³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1130, disp. A. Molin n. 25, 6.11.1695; filza 1131, disp. A. Molin n. 53, 15.11.1696; *Senato Rettori*, filza 127, 12.11.1695 e all. Provveditori all'Armar 9.11.1695.

³⁶ LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 59. Nel 1694 il colonnello Jacob Richards (che tra breve incontreremo al servizio della Serenissima) propose una galeazza armata con 24 mortai da impiegare nel bombardamento costiero. WARE, *The Bomb Vessel*, p. 88.

notare che l'Armata grossa aveva solo due ammiragli³⁷ contro i sette di quella sottile, mentre ormai il peso principale delle operazioni ricadeva sulla prima. Il Senato preferì però rimanere fedele alla tradizione, lasciando il Capitano Generale su una galea e costringendolo a continuare a rompersi il capo per tentare di risolvere il *rebus* di un efficace impiego congiunto di navi di linea e unità a remi³⁸.

Nelle settimane successive Contarini, convinto dell'importanza di mantenere la pressione sull'avversario, cercò a più riprese di costringere i turchi a un nuovo scontro. Questi ultimi erano rimasti tagliati fuori dalla propria base di Caristo e il loro unico obiettivo era riguadagnarla. Vennero avvistati il 10 settembre presso Paro, il 12 vicino a Serfanto, il 13 e il 14 tra Giura e Zea, ma le bonacce o il vento contrario impedirono al Capitano Straordinario di attaccare. Contarini fu anche intralciato dalla necessità di coprire l'Armata sottile, che Molin cercava ostinatamente di tenere unita a quella grossa. Finalmente, il 22 settembre il Capitano Generale partì con le unità a remi per Nauplia, mentre a rinfrancare ulteriormente l'Armata grossa arrivava da Venezia la *Redentor del Mondo* con 150.000 ducati, 50.000 dei quali espressamente destinati alle navi pubbliche³⁹. L'autonomia guadagnata dalle unità a vela non impedì tuttavia che gli attriti tra le due componenti della flotta si aggravassero. Mezzomorto si era ancorato nel Golfo di Petali, all'entrata del Canale di Negroponte. Molin ordinò a Contarini di portarsi in quelle acque, ma il Capitano Straordinario gli oppose le contrarie considerazioni dei propri capitani, *ammiragli* e piloti, che osservavano come i prevalenti venti della zona avrebbero posto le navi in condizioni di costante sottovento, mentre le ristrette acque del Canale avrebbero ostacolato le evoluzioni della squadra. A queste obiezioni Molin oppose il parere degli esperti dell'Armata sottile, che non vedevano particolari difficoltà per le navi a operare nel Canale di Negroponte: abituati alle qualità manovriere delle galee, essi probabilmente non tenevano nel debito conto la poca agilità dei vascelli e la necessità di spazio che la linea richiedeva. Dopo lunghe discussioni, la Consulta non se la sentì di imporre una mossa avversata da chi doveva eseguirla e il Capitano Straordinario si limitò a incrociare per qualche tempo tra Capo Sunio, Macronisi e Zea. Assai contrariato, Molin scrisse a Venezia

³⁷ La conferenza valutò come capi da Mar solo il Capitano Straordinario e quello Ordinario delle navi, ignorando l'Almirante e il Patrona.

³⁸ ASVe, *Senato Rettori*, filza 129, 16.2.1697 e all. scr. 15.2.1697.

³⁹ Le paghe avanzate dalle navi pubbliche poterono così essere ridotte da quindici a sei. Il denaro era stato decretato in seguito alle pressanti richieste di Contarini. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 24, 23.9.1696; n. 25, 28.9.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 49, 29.10.1696; *Diario Garzoni*, c. 49r, 28.6.1696.

deplorando le esitazioni e le tergiversazioni dei responsabili dell'Armata grossa, i cui rilievi aveva accettato «con ripugnanza»⁴⁰. Di fronte alle tensioni sempre maggiori che si stavano manifestando tra le due componenti della flotta, almeno una parte del Senato deve aver riconosciuto l'errore di non aver concesso al Capitano Generale il permesso di portare le sue insegne sulle navi. Se in passato la favorevole situazione strategica e la personalità di Francesco Morosini avevano mascherato il problema di un effettivo comando unitario all'Armata, i suoi successori, oltre a non godere del prestigio del defunto Doge, si erano dovuti confrontare con la crescente importanza dell'Armata grossa in relazione al riarmo navale ottomano. Solo una grande intesa tra il Capitano Generale e il Capitano delle Navi avrebbe potuto compensare l'assenza di un vero comando unificato, ma i rapporti di Contarini con Zen prima e con Molin poi si erano deteriorati rapidamente, mentre le necessità operative e l'autorevolezza acquisita dal Capitano Straordinario avevano reso difficile la sua piena subordinazione ai due capitani generali⁴¹.

Annullata l'azione a Negroponte, Contarini (che era stato raggiunto dalle nuove *Sol d'Oro* e *Giove*, «nobili e terribili quanto mai possa dirsi») ebbe ordine di effettuare una mossa verso l'Egeo settentrionale. Il 31 ottobre salpò da Nauplia con ventitre navi e due brulotti e, pur ostacolato dai venti, si spinse fino a Mitilene, riuscendo ad estorcere quattrocento ducati da un villaggio dell'isola; Mezzomorto era tuttavia già rientrato ai Dardanelli e Contarini non ebbe modo di incontrare alcuna unità nemica. L'operazione servì a portare anche quell'anno la bandiera veneziana nelle acque ottomane, dimostrando che la Serenissima era ancora capace di agire offensivamente, ma il duro clima autunnale dell'Egeo presentò il suo conto: furiose tempeste dispersero la squadra e il grosso poté rientrare a Nauplia solo alla vigilia di Natale⁴². Finiva così una campagna priva di veri risultati, che aveva deluso le attese di entrambi i contendenti e mostrato quanto fosse difficile ottenere risultati di rilievo con le navi di linea anche quando entrambi gli avversari cercavano lo scontro. Quell'anno l'unico importante successo della coalizione anti-ottomana fu conseguito dai russi con i più tradizionali sistemi mediterranei. Approfitrando dell'impegno in Egeo delle forze navali della Porta, il giovane zar Pietro il Grande attaccò e

⁴⁰ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 48, 15.10.1696 e all.ti; n. 49, 29.10.1696; filza 1336, disp. B. Contarini n. 26, 11.10.1696 e all.ti; n. 28, 24.10.1696.

⁴¹ Va notata la stima per Contarini anche da parte di Pietro Garzoni, che lo aveva proposto per il cavalierato.

⁴² ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 28, 24.10.1696; n. 29, 12.12.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 49, 29.10.1696; filza 1131, disp. A. Molin n. 52, 2.11.1696; n. 55, 25.12.1696.

conquistò Azov con una flotta di galee appositamente costruita a questo scopo, grazie anche al contributo di maestranze veneziane⁴³. Per la prima volta la Russia trovava uno sbocco nel Mar Nero, aprendo nel fianco dei turchi una spina che avrebbe causato loro problemi a non finire e facendo nel contempo affacciare sulla scena internazionale una nuova potenza navale.

L'insoddisfacente esito della campagna creò a Venezia un forte malumore. Le operazioni di agosto-settembre avevano suscitato molte aspettative in Laguna, dove i dispagi di Molin (arrivati solo in novembre) erano stati preceduti da stravaganti notizie di grandiosi successi, con numerose unità nemiche affondate o catturate⁴⁴. Quando fu conosciuta la realtà, il Senato si risentì fortemente per la direzione del Capitano Generale, che sembrava non aver saputo sfruttare le condizioni favorevoli presentatesi nella battaglia del 22 agosto. Le notizie che filtravano dalla flotta attraverso lettere private contenevano pesanti critiche – nonché salaci battute – nei riguardi di Molin. Pietro Garzoni colse l'occasione per lanciare un nuovo, duro attacco al gruppo dirigente. Il 15 novembre ripropose l'elezione di un Inquisitore in Armata e il 22, durante una seduta particolarmente tesa, confrontò l'eroica morte del Capitano Generale Lorenzo Marcello ai Dardanelli nel 1656 con la viltà mostrata da Molin ad Andro. Le sue parole suscitarono la fremente reazione di Pietro Valier, Sebastiano Foscarini⁴⁵ e di altri Savi, tanto che Garzoni riuscì a malapena a finire il suo intervento⁴⁶. Molin aveva comunque chiesto di essere sostituito in seguito al deludente esito della campagna e il 7 dicembre il Senato discusse un eventuale ricambio. Garzoni che, sebbene malato, si era recato appositamente a Palazzo Ducale per sostenere la necessità di un avvicendamento, trovò nuovamente Va-

⁴³ Tredici tra capi d'Opera e maestranze vennero inviati a Voronez, sul Don, dove costruirono una parte delle unità impiegate contro Azov. Oltre alle galee i veneziani – tra i quali si annoveravano due futuri capi d'Opera per la costruzione di navi pubbliche, Giacomo di Piero Moro e Giovanbattista de Zorzi – costruirono una decina di navi da guerra. ASVe, *Senato Mar*, filza 731, 27.10.1696 e all.ti.; E.J. PHILLIPS, *The Founding of Russia's Navy. Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport (Conn.)-London 1995, pp. 38-44, 65.

⁴⁴ Si parlava di diciotto unità turche prese o affondate, tra cui sette sultane. BNM, ms. it. cl. VI, n. 473 (12117), *Mercuri* 1696, Venezia 27.10 e 3.11.1696.

⁴⁵ Sebastiano di Alvise Foscarini (1649-1711, lo stesso che nel 1682, in qualità di ambasciatore in Francia, aveva favorito la missione inglese di Sigismondo Alberghetti) era il nipote del Capitano Generale Girolamo Foscarini, morto nel 1655 ad Andro subito dopo aver assunto la carica, e lontano parente dello storico ufficiale Michele Foscarini. Ambasciatore in Francia (1679-83) e Spagna (1684-1687), Sebastiano esercitò un notevole impegno in campo culturale quale Riformatore dello Studio di Padova. Cfr. G. GULLINO, *Foscarini, Sebastiano*, in *DBI*, XLIX, Roma 1997, pp. 421-424.

⁴⁶ *Diario Garzoni*, cc. 54v-56r.

lier e Foscarini a sbarrargli la strada. Allo scopo di danneggiare l'immagine di Garzoni, Foscarini fece prima svolgere una delle tante votazioni andate a vuoto per l'Inquisitore d'Armata, poi presentò una lettera di risposta a Molin in cui si riconfermava la fiducia del Senato al Capitano Generale. Garzoni salì in arengo per controbattere, ma Foscarini lo accusò di voler far eleggere Capitano Generale Daniele 4^o Dolfìn, screditato in seguito a un fallito attacco a Dulcigno qualche mese prima⁴⁷. Nessun altro membro del Collegio sostenne Garzoni e la lettera, che lasciava Molin al suo posto, fu approvata a larga maggioranza dal Senato.⁴⁸ Un paio di mesi dopo Valier riuscì a mettere definitivamente fuori gioco Garzoni, facendolo nominare Inquisitore d'Armata: di fronte ad una difficile missione in Levante, Garzoni preferì rinunciare e subire, quale punizione, il bando, durato quasi un anno⁴⁹. Nonostante il successo riconfermasse la preminenza di Valier nel Senato, il prezzo pagato per conseguirlo si sarebbe dimostrato alto. Il suo nome era ormai strettamente associato a quello di Molin e questi avrebbe continuato a deludere i suoi *sponsor* politici. Se la sconfitta di Chio aveva iniziato a minare il potere di Valier, la mancanza di successi di Molin ne avrebbe determinato l'effettivo declino politico.

9.2 *Segnali di crisi*

L'andamento della campagna del 1696 confermò la necessità di proseguire nella costruzione dei grandi vascelli, gli unici in grado di contrastare le sultane. In aprile, mentre venivano completate le ultime due delle sei navi messe in cantiere nel 1695, era stato deciso di iniziare altre due grandi unità sullo stesso modello, definito ancora impropriamente della *San Lorenzo Giustinian*⁵⁰. L'impegno nella costruzione di grandi navi stava però mettendo a dura prova le risorse dell'Arsenale. Alla consueta penuria di rovere stagionato, che costrinse ad accettare ancora l'impiego di legname verde, si aggiunse la necessità di rinforzare i ponti per sostenere il peso dei cannoni di maggior calibro, che aggravò la cronica scarsità di braccioli e stortami, e per la prima

⁴⁷ La città venne assediata per circa un mese tra agosto e settembre, ma resistette nonostante le notevoli distruzioni provocate dai mortai. *Mercuri* 1696, Venezia 22.9.1696.

⁴⁸ *Diario Garzoni*, c. 56r, 7.12.1696.

⁴⁹ Garzoni rimase a Venezia, però senza poter partecipare alla vita politica. *Diario Garzoni*, cc. 58r-58v, 23.2.1697; A. STOURAITI, *La guerra di Morea (1684-1699). Forma e ideologia di una narrazione*, «Studi Veneziani», n.s., 41 (2001), p. 264.

⁵⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 21.4.1696 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 14.4.1696.

volta, si avvertì anche una carenza di ferramenta⁵¹. A causa di ciò le nuove navi, impostate tra maggio e giugno 1696 dal veterano Iseppo de Pieri e da Giacomo de Zorzi Grando (il maestro dell'*Aurora*) e battezzate rispettivamente *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro*, a novembre non avevano ancora superato la metà del lavoro sugli scafi. Sebbene si riuscisse a vararle entro il febbraio del 1697, l'allestimento venne poi rallentato dai problemi nella produzione delle vele (che rimanevano l'anello più debole del sistema di forniture per le navi pubbliche) ed esse poterono uscire dall'Arsenale solo agli inizi di maggio⁵². L'aumento del fabbisogno di vele, passato dalle 100-120 pezze per due *mude* (cambi) delle navi degli anni ottanta alle 200 pezze delle grandi navi costruite dopo il 1695⁵³, aveva provocato negli anni precedenti una serie di vicissitudini che avevano evidenziato collusioni tra appaltatori e *ministri* dell'Arsenale e portato all'adozione di materiale scadente⁵⁴. Queste traversie resero difficile trovare fornitori disposti ad assumersi l'incarico per le due nuove navi, anche perché alle 400 pezze necessarie per *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro* si aggiunsero 100 pezze per una fregata costruita insieme ad esse. L'Arte dei Tessitori declinò la richiesta, troppo elevata per le proprie capacità, e solo dopo lunghe trattative vennero individuati due nuovi partitanti⁵⁵.

Andò meglio con i cannoni, previsti in numero di 70 per vascello (20 di bronzo e 50 di ferro), ai quali si aggiungevano 42 pezzi per la fregata (26 di bronzo e 16 di ferro). Tutti i cannoni in bronzo vennero completati entro la metà del marzo 1697, grazie soprattutto alla rifusione di pezzi catturati o inutili⁵⁶. Per i cannoni di ferro ci fu qualche intoppo iniziale perché il Senato, per non pagare i 20 mila ducati di crediti accumulati da Tiburzio Bailo nelle

⁵¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 730, 21.7.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.7.1696; filza 731, 29.11.1696 e all. periti Arsenale s.d.; filza 743, 28.6.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 25.6.1698.

⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 729, 9.6.1696; filza 734, 4.5.1697, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 2.5.1697; BNM, ms. it., cl. VI, 474 (12118), *Mercuri* 1697, Venezia 9.2.1697.

⁵³ Le 100 pezze di un cambio di vele equivalgono a circa 2.500 m². Per un termine di paragone, l'odierna nave scuola della Marina Militare, *Amerigo Vespucci*, ha una superficie velica di circa 3.000 m².

⁵⁴ Le inchieste portarono all'arresto di due successivi partitanti e coinvolsero lo stesso *Ammiraglio* dell'Arsenale Stefano Antipa. ASVe, *Senato Mar*, filza 716, 15.9.1694, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.9.1694; filza 717, 31.10.1694, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.10.1694; filza 724, 5.11.1695 e all.ti.; filza 728, 19.5.1696, all. s.d.; filza 733, 15.3.1697.

⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 731, 29.11.1696 e all.ti.; filza 732, 12.1.1697.

⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 23.3.1697 e all.ti.

precedenti fusioni, tentò ancora una volta la strada del mercato e solo dopo che ne ebbe constatata l'impraticabilità, autorizzò i Provveditori alle Artiglierie a siglare un nuovo contratto con Bailo⁵⁷. Quest'ultimo superò ogni aspettativa, portando gli impianti a fondere anche due pezzi al giorno e spingendo le autorità a ordinare a Sarezzo anche i cannoni per la fregata (il cui calibro inferiore ne aveva fatto ritenere facile l'acquisto da privati). I soliti problemi di trasporto non permisero comunque di completare le prove di tutti i pezzi e le due navi riuscirono ad imbarcare solo ottanta dei cento cannoni di ferro previsti, aumentando la quota di quelli in bronzo e riducendo leggermente l'armamento, che doveva essere completato in Levante; tra l'altro, la *Rizzo d'Oro* ebbe quattro colubrine del genere da 40, proseguendo così nella corsa all'aumento del calibro delle artiglierie delle navi pubbliche⁵⁸. Con le due nuove navi proseguì anche il calcolo dei costi di costruzione: scafo e attrezzature della *Rizzo* vennero a costare 47.516 ducati, quelli dell'*Amazzone* 47.763, una spesa di oltre il 10% inferiore rispetto a quella delle precedenti *Iride* e *San Sebastiano*, nonostante il maggior impiego di materiali e nonostante le giornate-lavoro fossero state oltre il 15% in più. I risparmi erano dovuti sia ai tempi di costruzione più lunghi, che avevano ridotto l'impiego delle maestranze dall'alba al tramonto, sia, probabilmente, ai maggiori controlli imposti da Pietro Garzoni nelle vesti d'Inquisitore all'Arsenale⁵⁹. Quanto all'armamento, i 68 cannoni e le 12 periere imbarcati sulla *Rizzo* – che pesavano 294 miliara (114 tonnellate), approssimativamente l'8-9% del dislocamento della nave – costarono 45.589 ducati, affusti e munizioni compresi⁶⁰.

⁵⁷ Il nuovo contratto, per 80 cannoni, era anche in questo caso un prolungamento di quello precedente.

⁵⁸ La *Rizzo d'Oro* ebbe 46 cannoni di ferro, l'*Amazzone Guerriera* 34. La prima partì da Venezia con 68 cannoni (4 da 40, 22 da 30, 28 da 20, 14 da 12), la seconda con 62 (26 da 30, 26 da 20, 8 da 14 e 2 da 12); ciascuna nave aveva anche 12 periere da 6. ASVe, *Senato Mar*, filza 735, 1.6.1697, all. Provveditori alle Artiglierie 31.5.1697; 8.6.1697 e all. ti.; CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, pp. 695-696.

⁵⁹ Le giornate lavoro erano state 24.202,5 per l'*Amazzone* e 23.446 per la *Rizzo*, contro le circa 20.400 delle unità precedenti. Erano aumentate soprattutto le giornate-lavoro di marangone – 10.028 per *Amazzone* e 9.972 per *Rizzo* contro 6.700 al massimo delle unità precedenti – aumento dovuto certamente alla maggior lentezza nelle fasi iniziali della costruzione. Le giornate di calafato da maggio e 4.793 da fizzer) per *Amazzone* e 13.474 (8.467 e 5.007) per *Rizzo*. Ogni nave contava anche quasi 8 mila giornate-lavoro di facchino. ASVe, *Senato Mar*, filza 736, 6.7.1697 e all. ti.

⁶⁰ I 34 cannoni e le 12 periere in bronzo costarono 33.466 ducati, i 34 cannoni di ferro 4.268 ducati: il costo dei primi era di 316 ducati al miliara, quello dei secondi non su-

Per la nomina dei due capitani non ci fu alcun concorso. I Provveditori all'Armar scelsero direttamente quelli giudicati i migliori presenti a Venezia: Gasparo Albertini (distintosi nelle recenti battaglie) per la *Rizzo d'Oro* e Domenico Caenazzo per l'*Amazzone Guerriera*; poiché però Caenazzo vantava un credito dallo stato di quasi 10 mila ducati per il noleggio di alcuni mercantili e sarebbe stato necessario stanziare una «conveniente somma» per convincerlo ad accettare⁶¹, i Provveditori preferirono sostituirlo con Giacomo Teodori. La raccolta degli equipaggi fu ostacolata dal logorio che la guerra stava provocando, come nel campo del materiale, anche in quello degli uomini. Lo sforzo prodotto dopo la crisi di Chio aveva quasi esaurito la riserva di marinai – in «due anni e sedici giorni» i Provveditori all'Armar avevano raccolto 2.627 marinai, sufficienti a equipaggiare una dozzina di grandi navi. Furono tentate strade nuove, quali il recupero dei numerosi marinai rifugiatisi a Orsera, singolare avamposto pontificio in Istria⁶², e di quelli finiti a fare i soldati nelle compagnie di Terraferma, mentre ai Provveditori alla Sanità furono nuovamente chiesti ragazzi da imbarcare quali mozzi⁶³. Si fece leva anche sul perdono, offrendo ai marinai scappati di tornare in servizio con una condanna di qualche mese a mezza paga (invece dell'anno di remo previsto per coloro che fuggivano dopo aver ricevuto la caparra e i tre anni per chi aveva incassato anche le quattro paghe anticipate)⁶⁴. Inoltre le due nuove navi ebbero la precedenza su quelle già

perava i 65 ducati al miliara, quasi cinque volte di meno. Nel caso dell'*Amazzone Guerriera*, il calcolo della spesa fu effettuato su soli 56 cannoni (16 di bronzo e 40 di ferro) e 12 periere, per un importo di 34.994 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 737, 24.8.1697 e all.ti.

⁶¹ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 15.3.1697 e all. Provveditori all'Armar 7.3.1697.

⁶² Sull'annosa controversia tra il vescovo di Parenzo e i rappresentanti della Repubblica per la sovranità di Orsera, gentilmente segnalatami da Giuseppe del Torre, cfr. B. VERGOTTINI, *Del più vero primo titolo giurisdizionale dei vescovi di Parenzo nel distretto di Orsara. Dissertazione critica*, Venezia 1801; E. IVETIC, *Oltremare. L'Istria nell'ultimo dominio veneto*, Venezia 2000, pp. 221-222.

⁶³ Ottanta mozzi vennero forniti subito, centoventi erano già pronti quali volontari e molti altri erano a disposizione negli ospedali cittadini. ASVe, *Senato Mar*, filza 732, 28.2.1697, all. Provveditori all'Armar 27.2.1697; filza 733, 9.3.1697, all. Provveditori alla Sanità 5.3.1697; filza 734, 4.5.1697 e all.ti.

⁶⁴ Ci è pervenuta la storia di uno di questi marinai, il chioggiotto Antonio Castelli. Nel 1693 si era arruolato sulla *Rosa*, ma dopo un paio d'anni era fuggito. «Pentito dell'errore», venne assegnato dai Provveditori all'Armar a mezza paga sulla *San Giovanni Battista Grande*, ma si ammalò e non poté imbarcarsi, mancando così una seconda volta all'impegno. Convinto dal figlio del capitano della *Fenice* a fare istanza ai Provveditori perché lo destinassero, sempre a mezza paga, su quella nave, prima di ottenere risposta alcuni «cacciatori di taglie»

in servizio, tanto che i capitani di *Iride* e *Fede Guerriera*, che avevano inviato emissari a Venezia per raccogliere marinai, se li videro dirottare a Genova e a Livorno⁶⁵. Nonostante tutte queste misure però, *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro* riuscirono a salpare solo alla fine di giugno, arrivando in Levante troppo tardi per partecipare alla prima battaglia della nuova campagna⁶⁶.

Anche l'avvio di quest'ultima era stato ritardato dalla generale scarsità di marinai, a dispetto del fatto che i lavori di raddobbo (eseguiti a Porto Trapano sempre sotto la direzione del Provveditore d'Armata Straordinario Francesco Grimani, ormai un'autorità in materia) avessero permesso di conciare entro aprile venticinque navi, confermando che la flotta era adesso meno vincolata al cordone ombelicale dell'Arsenale⁶⁷. La crisi degli equipaggi in Levante aveva cominciato a manifestarsi nell'autunno precedente⁶⁸ e si era inesorabilmente aggravata durante l'inverno. In febbraio, le navi più grandi avevano solo una cinquantina di uomini efficienti sui duecento in organico. Dopo notevoli pressioni, le Cicladi fornirono marinai per due-tre unità, ma fu impossibile ottenerne altri dalle isole più lontane, maggiormente controllate dai turchi⁶⁹. Quando nel marzo del 1697 il Capitano Generale Molin ispezionò personalmente diciassette navi, trovò 1.535 marinai sui 2.365 previsti, un difetto del 35%. Come al solito Molin se la prese con i capitani, in particolare con quelli delle unità più nuove, che, nonostante il raddoppio della paga, avevano le navi peggio ciurmate, ma ciò era forse più un indice del fatto che a Venezia si fosse ormai arrivati a grattare il fondo del barile che non il frutto di deliberata malafede. L'unità in condizioni peggiori non era comunque una di quelle nuove, ma la vecchia *Pace e Abbondanza*, i cui 61 marinai (su 120 previsti) risultavano

lo catturarono e lo fecero rinchiudere in carcere a Sant'Antonino, in attesa dell'imbarco come forzato su di una galea: la carenza di marinai spinse però il Senato ad acconsentire al suo trasferimento sulla *Fenice*. ASVe, *Senato Mar*, filza 747, 5.2.1699 e all.ti.

⁶⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 732, 28.2.1697, all. Provveditori all'Armar 27.2.1697; filza 734, 4.5.1697, all. Provveditori all'Armar 28.4.1697.

⁶⁶ ASVe, *Senato Rettori*, filza 130, 20.6.1697, all. s.d.; *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 35, 3.6.1697; n. 41, 8.8.1697.

⁶⁷ Undici unità ricevettero una carenatura completa, quattordici due terzi o metà carena. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 31, 15.1.1697; n. 32, 13.3.1697; n. 34, 20.4.1697; filza 1132, disp. A. Molin n. 66, 6.5.1697 e all. s.d. L'impegno di Grimani venne messo in risalto dalla scoperta che *San Sebastiano* e *Tigre* (che non erano state raddobbate dal Provveditore l'anno precedente, essendo appena entrate in servizio) avevano la carena piena di incrostazioni, mentre le altre unità risultavano pulite. *Ibid.*, filza 1131, disp. A. Molin n. 58, 11.2.1697.

⁶⁸ ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 13, 28.10.1696.

⁶⁹ ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 58, 11.2.1697.

«così spogli, laceri e meschini che fanno pietà». Il suo capitano, Giovanni Paolo Aipocher, finì sotto processo, ma dichiarò candidamente che non si curava delle lamentele dell'equipaggio perché, se anche gli avessero tolto la nave in Levante, a Venezia gliene avrebbero data certamente un'altra. Date le condizioni delle navi, Molin trovò difficile perfino far salpare quattro unità per una breve missione di raccolta di rematori in Arcipelago⁷⁰.

La carenza di marinai andava di pari passo con il riacutizzarsi dei problemi finanziari, causa principale dell'ammutinamento del 1696. Durante l'inverno gli arretrati delle navi pubbliche risalirono da sette a dodici paghe, mentre i 100.000 ducati portati nel marzo 1697 dal Capitano Straordinario [2°] Pietro Duodo, inviato a sostituire Contarini, non furono sufficienti neppure per saldare le truppe e restituire i crediti che il Capitano Generale aveva contratto con i mercanti della Morea⁷¹. L'irregolarità nell'invio di denaro alla flotta si inseriva in una più generale crisi finanziaria della Serenissima. Nel gennaio del 1697 venne calcolato che fino ad allora la guerra aveva consumato oltre cinquanta milioni di ducati, più di quattro milioni di ducati all'anno e oltre il triplo di quanto era stato preventivato nel 1684⁷². Secondo Pietro Garzoni, la guerra di Morea si stava dimostrando più costosa anche della precedente guerra di Candia⁷³, allargando la frattura tra le aspettative in base alle quali Venezia aveva deciso di entrare nel conflitto e la spiacevole realtà. Per coprire un urgente *deficit* di 300 mila ducati, il Senato dovette stabilire una duplice contribuzione straordinaria da parte del Dogado e della Terraferma⁷⁴.

⁷⁰ La nave meglio ciurmata era la *San Domenico* del capitano Nicolò Armeni, sulla quale mancavano soltanto 11 dei 120 marinai previsti. ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 60, 8.3.1697 e all. marinai navi pubbliche 4.3.1697; filza 1336, disp. B. Contarini n. 32, 13.3.1697.

⁷¹ Risulta che i mercanti avessero concesso prestiti per quasi 40 mila ducati. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 33, 20.3.1697; *Cariche da Mar, Processi*, 57, 22.3 e 22.5.1697.

⁷² In Levante erano stati spesi 41 milioni di ducati, cui si dovevano aggiungere almeno un'altra decina di milioni spesi a Venezia.

⁷³ Garzoni calcola una spesa complessiva di 70 milioni di ducati per la guerra di Morea e di 100 milioni per quella di Candia, a cui corrisponderebbe una media annuale rispettivamente di 4,7 e 4 milioni di ducati. BQV, ms. cl. IV, 316 (677), *Basanos*, c. 160r. Per una stima più elevata delle spese della guerra di Candia, 5 milioni di ducati l'anno, cfr. J. GEORGELIN, *La fiscalité dans l'État vénitien (17e-18e Siècle). Les Bilanci*, in *États, Fiscalités, Économies*, Paris 1985, p. 31.

⁷⁴ ASVe, *Deputati ed Aggiunti alla Provvisione del Denaro Pubblico*, b. 83, cc. 24 e sgg.; *Senato Terra*, filza 1217, 12.1.1697; *Diario Garzoni*, c. 57v, 12.1.1697.

9.3 *Le operazioni del 1697*

I segni di crisi che si stavano evidenziando in campo veneziano erano aggravati dalle allarmanti notizie che continuavano a filtrare da Istanbul. Anche se il fronte balcanico era tornato in primo piano, il sultano Mustafà II proseguiva nel suo intenso riarmo navale. Tra la capitale e il Mar Nero erano in cantiere quattordici navi, otto delle quali dovevano essere completate per l'inizio della campagna, in modo da portare il totale delle unità di linea a trenta. Pare che i turchi avessero infine trovato la «forma» giusta per la fabbrica delle navi, grazie al contributo di rinnegati francesi e a quello di un certo Diamantino da Rodi, imparentato con l'*Ammiraglio* del Capitano Generale Molin e divenuto il principale maestro costruttore dell'arsenale di Istanbul⁷⁵. Due delle tre sultane in costruzione nella capitale – una tre-ponti da 110 cannoni e una due-ponti da 90 cannoni – risultavano particolarmente imponenti. La prima era stata ordinata dalla sultana-madre che, su consiglio del *Mufti*⁷⁶, aveva preferito devolvere le proprie ricchezze nella costruzione di una nave piuttosto che di una moschea a lei intitolata, come voleva la tradizione, fatto che da solo mette in risalto la foga navalista che stava infiammando l'Impero. Oltre ad avere un numero di portelli – 17 o 18 per lato sul primo ponte – superiore a quello di qualsiasi altra unità al mondo⁷⁷, la nave imbarcava quattro (o forse sei) grandi cannoni petrieri di bronzo da 44 *okka* (equivalenti a un ipotetico genere veneziano da 165 e inglese da 124 pdr); per quanto fossero in grado di sparare solo a distanza ravvicinata, essi rappresentavano un ulteriore balzo in avanti nella corsa ai grossi calibri che si era innescata allo scopo di superare l'*impasse* tattica negli scontri tra le due squadre da battaglia⁷⁸. Il resto dell'armamento

⁷⁵ ASVe, PTM, filza 1337, disp. P. Duodo n. 11, 27.9.1696, all. cifra da Istanbul s.d.; PRETO, *I servizi segreti di Venezia*, p. 307.

⁷⁶ Il Mufti di Istanbul era il capo di quella specie di chiesa di stato islamica che era stata organizzata dai sultani nei primi decenni del XVI secolo. Cfr. G. VEINSTEIN, *L'Islam ottomano nei Balcani e nel Mediterraneo*, in *Storia d'Europa*, 4, *L'età moderna, Secoli XVI-XVIII*, Torino 1995, p. 75.

⁷⁷ Nelle altre flotte il limite massimo di portelli era sedici. Le fonti veneziane parlano comunque di una lunghezza di chiglia di 60 *pic* (118 piedi veneti) per entrambe le grandi sultane, una misura certo non straordinaria e che lascia supporre un ponte inferiore particolarmente affollato di artiglierie.

⁷⁸ I petrieri (due dei quali erano imbarcati anche sulla sultana da 90 cannoni) erano relativamente leggeri (72 *kantar*, circa 4 t., meno dei più grossi tra i cannoni ordinari), il che li rendeva poco stabili e incapaci di ricevere un'adeguata carica di polvere. Su questo genere di pezzi, chiamati *şayka* e già impiegati su imbarcazioni fluviali e nelle fortificazioni, cfr. G. ÁGOSTON, *Guns for the Sultan. Military Power and*

era altrettanto impressionante: il ponte inferiore aveva cannoni ordinari da 16 *okka* (45 pdr, corrispondenti ad un genere veneziano da 60)⁷⁹, il secondo ponte cannoni da 12 *okka* (34 pdr, genere da 45) e il terzo da 7 *okka* (20 pdr, genere da 27); in pratica, ogni ponte aveva un calibro di un gradino superiore a quello utilizzato dalle altre marine⁸⁰. Il volume di fuoco si avvicinava alle 4 mila lbs, quasi il doppio rispetto ai tre-ponti occidentali, facendo della sultana, almeno sulla carta, il vascello meglio armato al mondo. Pur essendo giunti per ultimi alla nave di linea, i turchi ribadivano così la volontà (manifestata più volte in passato) di trarre il meglio dalla tecnologia disponibile. Di fronte al levatano di Istanbul, anche le nuove grandi navi pubbliche sembravano destinate a fare una ben magra figura.

La due-ponti da 90 cannoni, «un'opera tanto ricca di ferro e legname da non aver uguali», fu varata per prima nel novembre del 1696, di notte, come spesso avveniva alle navi turche per motivi di segretezza. La tre-ponti, destinata a fungere da ammiraglia di Mezzomorto, la seguì nel febbraio del 1697. Dal Mar Nero arrivarono altre tre nuove sultane (rispettivamente da 60, 50 e 48 cannoni) e tre navi da 60 cannoni di proprietà di mercanti turchi, una delle quali comprata dal sultano Mustafà II, che si era «singolarmente invaghito dell'armamento grosso»⁸¹. Per affrontare le crescenti spese militari, nelle quali la nuova squadra da battaglia aveva una parte rilevante, Mustafà, oltre ad aumentare in modo consistente la pressione fiscale, introdusse anche una riforma monetaria⁸².

the Weapons Industry in the Ottoman Empire, Cambridge University Press 2005, pp. 74-77.

⁷⁹ Ventidue cannoni da 16 *okka*, del peso di 75 *kantar* (4,3 t), risultano fusi a Istanbul nel 1696-97. ÁGOSTON, *Guns for the Sultan*, p. 220.

⁸⁰ Il più grande vascello francese del periodo, il *Royal Louis* da 110 cannoni, aveva pezzi da 36 *livres* sul primo ponte, da 18 sul secondo e da 12 sul terzo, pari rispettivamente a 39, 19,5 e 13 pdr. La più grande nave inglese di quegli anni, la *Britannia* da 104 cannoni, imbarcava pezzi da 42, 24 e 12 pdr. Solo l'armamento del cassero della sultana, con pezzi da 3 *okka* (8 pdr, genere da 12), rientrava nella norma. Cfr. LEMINEUR, *Les Vaisseaux*, p. 194; CARUANA, *The Age of Evolution*, p. 117.

⁸¹ Sulle nuove sultane, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 13 [bis], 7.12.1696; filza 1131, disp. A. Molin 25.12.1696, all. confidente 13.11.1696; n. 56, 2.1.1697, all. costituito 5.12.1696; filza 1132, disp. A. Molin n. 65, 18.4.1697, all. costituito 15.4.1697; *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 166, n. 40, 28.2.1701, all. s.d., cc. 93r-98r; *Mercuri* 1696, Venezia 3.3.1696.

⁸² Fu introdotta tra l'altro una nuova imposta sul tabacco e una sul vino, insieme a una nuova moneta d'oro. ASVe, *PTM*, filza 1131, disp. A. Molin n. 55, 25.12.1696 e all. confidente 13.11.1696; filza 1132, disp. A. Molin n. 80, 6.10.1697; KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, pp. 747-748.

Nonostante queste misure però, il grande sforzo profuso nel triennio precedente si fece sentire anche in campo ottomano. La produzione di artiglierie risultò insufficiente, costringendo a rinunciare all'allestimento di un certo numero di navi e a ridurre l'armamento delle altre. La tre-ponti entrò in campagna con soli 96 dei 110 cannoni previsti e soltanto la metà del vecchio nucleo di sultane mantenne un armamento adeguato; le rimanenti imbarcarono non più di 40-45 pezzi. Un problema ancor più grave fu il reperimento degli equipaggi, acuito dalle necessità di operare anche nel Mar Nero, dove era imperativo riprendere Azov: i marinai preferivano arruolarsi per quell'area, ritenendo gli ancora inesperti russi meno pericolosi dei veneziani⁸³. Un ulteriore fattore negativo fu rappresentato dal limitato sostegno dei Barbareschi, dai quali Mezzomorto aveva sperato di ottenere almeno una ventina di unità. Arrivarono cinque navi tripoline e poi quattro tunisine, ma l'aiuto di Algeri si rivelò largamente inferiore al previsto a causa di una nuova guerra col sultano del Marocco⁸⁴. Alla fine Mezzomorto riuscì ad allestire solo ventidue delle trenta sultane previste, che, unite alle navi barbaresche, gli permisero di disporre di non più di una trentina delle cinquanta navi che aveva contato di allineare. La minaccia russa ridusse drasticamente anche la disponibilità di unità a remi, sempre utili per i rimorchi e per tenere a bada l'ancora temuta Armata sottile veneziana: una trentina di galee e una quarantina di galeotte vennero infatti dirottate nel Mar Nero⁸⁵.

I veneziani avrebbero voluto portarsi nell'Egeo settentrionale prima che i turchi completassero i loro preparativi, ma la scarsità di contante li costrinse a posticipare ancora una volta l'inizio delle operazioni: solo a maggio inoltra-

⁸³ A fine maggio, ogni sultana mancava di almeno cinquanta-sessanta marinai e pare che un terzo degli altri fossero semplici ragazzi, figli di marinai portati a bordo dai padri. Come sempre, molto del personale più qualificato era formato da rinnegati: tra essi c'era l'ex capo dei bombardieri della *Stella Maris*, un olandese salvatosi dall'incendio della nave pubblica due anni prima.

⁸⁴ Da Algeri arrivarono solo due navi. Sul conflitto con il Marocco, apertosi nel 1692, cfr. H.D. DE GRAMMONT, *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, Paris 1887, pp. 261 e sgg.; T. BACHROUCH, *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII^e siècle*, Université de Tunis, 1977, pp. 195-196.

⁸⁵ Nel Mar Nero fu anche inviata, inserita in un gruppo di sette unità da 40 cannoni, l'ex nave pubblica *Abbondanza e Ricchezza*, catturata a Chio nel 1695 e rimessa in servizio dagli ottomani, quasi una nemesi di quanto fatto dai veneziani con le sultane degli anni cinquanta. Sui preparativi ottomani, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 13 [bis], 7.12.1696; filza 1131, disp. A. Molin 25.12.1696, all. confidente 13.11.1696; n. 56, 2.1.1697, all. costituito 5.12.1696; filza 1132, disp. A. Molin n. 65, 18.4.1697, all. costituito 15.4.1697; n. 68, 30.5.1697 e all.ti; filza 1336, disp. B. Contarini n. 39, 12.7.1697, all. costituito 28.6.1697.

to arrivarono 250.000 ducati, 50.000 dei quali espressamente destinati alle navi pubbliche, che poterono ridurre il loro credito da quattordici a dieci paghe. Nell'attesa, Molin cercò di rimpinguare gli organici. Grazie all'aiuto di due capitani originari dell'Arcipelago riuscì a trovare nelle isole dell'Egeo 341 marinai, ingaggiati tutti con la clausola di essere licenziati a fine campagna⁸⁶. Il Capitano Generale ordinò quindi al Capitano Straordinario Contarini di tornare a occupare Porto Gavrion, nell'isola di Andro⁸⁷. Il 3 giugno Contarini salpò da Nauplia con venticinque navi pubbliche, due brulotti e altrettante navi-magazzino⁸⁸. Le navi mancavano ancora di circa un quarto dei marinai previsti, ma la carenza era in parte compensata dalla massiccia presenza di soldati, che davano all'Armata grossa una forza di circa 9 mila uomini⁸⁹. Forse per migliorarne il controllo, il Capitano Straordinario la divise in quattro squadre, invece delle solite tre⁹⁰; per il resto, la disposizione tattica si conformava ai canoni dell'epoca, con le navi più forti mescolate a quelle più deboli e una particolare attenzione nel porre vicino alle quattro ammiraglie un efficace so-

⁸⁶ Le licenze erano fondamentali per attirare gli uomini, come già aveva compreso negli anni settanta Marino Michiel e come avevano capito anche gli ottomani, che congedavano tutti i marinai a fine stagione per attendere poi che si ripresentassero per la nuova campagna, rinfrancati dalla permanenza nelle proprie case. I due capitani impiegati da Molin per la raccolta di uomini furono Giorgio Varruca della *Vittoria* e il solito Alessandro Mostrato della *San Nicolò*. ASVe, PTM, filza 1132, disp. A. Molin n. 68, 30.5.1697 e all.ti.

⁸⁷ ASVe, PTM, filza 1132, disp. A. Molin n. 70, 9.6.1697.

⁸⁸ Le due navi trasformate in magazzino, con alberi, attrezzature di riserva e biscotto, appartenevano a un convoglio appena arrivato da Venezia: le altre unità del convoglio, destinate a Smirne e Istanbul, vennero lasciate proseguire. La presenza di mercantili veneziani per i porti ottomani sembra ridimensionare la portata del decreto promulgato dalla Porta nel 1694, che escludeva totalmente i sudditi della Serenissima dagli scali dell'impero.

⁸⁹ Le navi avevano 2.789 marinai, maestranze e mozzi su 3.681 previsti. I 6.124 soldati appartenevano a sedici reggimenti diversi: il contingente più forte erano i 390 fanti delle undici compagnie del reggimento *Veneto Real*, imbarcati sull'ammiraglia *San Lorenzo Giustinian* e guidati dal Colonnello Antonio Sala, prolifico autore di trattati militari e protagonista delle riforme effettuate nell'esercito veneziano durante i primi anni del Settecento; sommando ai soldati i marinai, la *San Lorenzo* doveva avere un totale di circa 550 uomini. Aggiunti gli equipaggi e le truppe (4.065 soldati) dell'Armata sottile, la flotta veneziana superava abbondantemente i quindici mila uomini. ASVe, PTM, filza 1255, disp. G. Michiel n. 23, 31.5.1697; filza 1336, disp. B. Contarini n. 39, 12.7.1697, all. presidi navi pubbliche 5.6.1697; filza 1132, disp. A. Molin n. 68, 30.5.1697; *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 12.6.1697; P. DEL NEGRO, *La milizia*, in *Storia di Venezia*, VII, p. 527.

⁹⁰ Un'analoga divisione della flotta in quattro formazioni fu proposta nel 1788 dal francese François d'Amblimont e anticipò la creazione di gruppi tattici con funzioni differenti operata da Nelson. Cfr. TUNSTALL, *Naval Warfare*, p. 204.

stegno da parte di altre grandi unità. Contarini si riservò la solita posizione di testa, preceduto da sole due navi, e questa volta sentì il bisogno di elencare i motivi della scelta, nessuno dei quali appare per la verità particolarmente convincente: non deviare dall'esperienza dei predecessori, non variare dal costume che lui stesso aveva tenuto in passato, ricalcare infine quanto facevano i turchi. L'assoluta ricerca del sopravvento da parte di entrambi gli avversari rendeva probabile che la testa continuasse a rimanere il punto nevralgico dell'azione: per gli ammiragli veneziani doveva essere preferibile rinunciare alla coesione e allo stimolo a far agire tutta la linea che una posizione di comando al centro della formazione avrebbe potuto assicurare, piuttosto che rischiare di rimanere tagliati fuori dall'azione nel caso di un improvviso calo di vento, sempre in agguato nell'incerta meteorologia dell'Egeo⁹¹.

Nello stesso giorno in cui il Capitano Straordinario salpava da Nauplia, Mezzomorto uscì dai Dardanelli con nove sultane e due navi barbaresche per raggiungere Chio, dove lo attendevano le altre unità turche, all'infuori di tre sultane inviate a Rodi per convogliare la Carovana di Alessandria. Considerata la divisione delle forze nemiche, Molin ordinò a Contarini di dirigersi con le navi direttamente verso la costa anatolica, mentre le unità a remi l'avrebbero seguito mantenendosi sopravvento verso la costa Greca⁹². Contarini partì da Andro il 15 giugno, ma il Meltemi lo costrinse a rientrare dopo tre giorni di inutili tentativi di risalire il Canale Kafireos; riprovò il 19, riuscendo a raggiungere Imbro entro il 23. Il giorno dopo l'Armata grossa si portò ad Agiostrati per

⁹¹ Per rispondere alla potenza di fuoco delle sultane, quasi tutte le navi pubbliche avevano aumentato il numero dei loro cannoni. L'ordine completo era il seguente. Prima squadra: *Sol d'Oro* (70, Patrona Fabio Bonvicini), *Tigre* (66), *San Lorenzo Giustinian* (80, Capitano Straordinario delle Navi Bartolomeo Contarini), *San Domenico* (60), *Vittoria* (50), fuori linea *Nettuno* (50); Quarta squadra: *San Sebastiano* (68), *Giove* (66), *Sacra Lega* (60), *Fede Guerriera* (56), *Fama Volante* (50), *Madonna della Salute* (50); Terza squadra: *Iride* (66, Almirante Giorgio Pasqualigo), *San Andrea* (60), *Rosa* (60), *San Nicolò* (54), *Venere Armata* (52), *Fenice* (56), fuori linea *Ercole Vittorioso* (40); Seconda squadra: *Valor Coronato* (54), *San Giovanni Battista Grande* (60), *Redentor del Mondo* (70), *Aurora* (80, Capitano Straordinario delle Navi [II] Pietro Duodo), *San Vittorio* (62), fuori linea *Pace e Abbondanza* (50). Un'altra fonte dà la *Tigre* a 64 cannoni, la *San Lorenzo Giustinian* a 86, la *Vittoria* a 46, la *San Sebastiano* a 62, la *Fama Volante* a 52, la *Madonna della Salute* a 52, la *Iride* a 62, la *San Nicolò* a 52, la *Venere Armata* a 46, la *Fenice* a 52, la *Valor Coronato* a 52, la *Redentor del Mondo* a 66, la *Pace e Abbondanza* a 46. ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 35, 3.6.1697 e all.ti; *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 5.6.1697, cc. 13v-15r.

⁹² ASVe, PTM, filza 1132, disp. A. Molin n. 71, 15.6.1697 e all. costituito 27.5.1697.

congiungersi con quella sottile, quindi si diressero insieme verso i Dardanelli⁹³, dove le navi arrivarono il 28 giugno, seguite il giorno dopo dalle unità a remi. Era dal 1691 che i veneziani non si presentavano in quelle acque, ma quando il Kapudan fu segnalato presso Mitilene, Molin decise di riportare la flotta verso sud, infiltrandosi nel canale che separa l'isola dalla costa anatolica. Mezzomorto era invece in mare aperto tra Mitilene e Psara, sicché il 3 luglio Contarini dovette ritornare sui suoi passi con le navi, ormai irrimediabilmente sottovento rispetto al predominante Meltemi. Come già nel 1685 di fronte a Rodi, Molin si era mostrato troppo ansioso di inseguire il nemico e non aveva valutato il giusto peso che aveva la posizione geografica e la conseguente meteorologia nel modo di guerreggiare delle navi a vela.

Il 4 luglio le due flotte rimasero a osservarsi tra Tenedo e la costa asiatica. La mattina del 5 il vento girò a favore dei veneziani, ma così debolmente che l'Armata grossa fece molta fatica a mettersi in linea. I turchi (20 sultane e 6 navi tripoline) si disposero a loro volta in ordine di battaglia, riproponendo lo schema a scacchiera su due linee visto l'anno precedente⁹⁴. Verso le 16 Contarini ordinò di virare a un tempo per lanciarsi all'attacco in linea di fronte, ma la retroguardia fu lenta a eseguire l'ordine e il Capitano Straordinario, nel calare dell'oscurità, preferì sospendere l'azione. La posizione di testa continuava a condizionare l'azione degli ammiragli veneziani. Un altro fattore limitante era la presenza dell'Armata sottile, che infastidiva sempre più Contarini. Molin si attendeva che il Capitano Straordinario si presentasse a fine giornata sulla sua galea per concordare le prossime mosse, ma quest'ultimo rispose all'*Ammiraglio* del Capitano Generale, salito sulla *San Lorenzo Giustinian*, che il proprio compito era badare ai turchi, non alle galee. Quindi, nel momento in cui vide che il nemico navigava verso Lemno, rovesciò senza esitare il bordo nella stessa direzione, lasciandosi alla spalle l'Armata sottile. Molin non si diede per vinto e condusse testardamente quest'ultima sulla scia dell'Armata grossa: anche se il Senato non gli concedeva di guidare le navi, lui non le avrebbe comunque perse di vista un solo istante. Mentre però le due squadre veliche orzavano per disputarsi il vento, le unità a remi veneziane cominciarono inesorabilmente a scadere verso le navi turche. Soprattutto le galeazze mostrarono i loro limiti nella navigazione di bolina, dovuti in buona misura ad un timone troppo

⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 37, 18.6.1697; n. 38, 26.6.1697.

⁹⁴ I turchi avevano anche due brulotti. GARZONI, *Istoria*, I, p. 749. La tre-ponti da 110 cannoni aveva sicuramente sostituito una delle vecchie sultane, ma non è chiaro se qualche altra, tra le unità costruite quell'anno, fosse a sua volta entrata in servizio al posto delle sultane più vecchie.

grande, che rischiava di rompersi se si stringeva troppo il vento⁹⁵. Nonostante il rimorchio delle due galee che erano state assegnate a ciascuna delle sei galeazze, tre di queste ultime, incapaci di reggere il vento, dovettero poggiare. Mezzomorto virò subito di bordo per attaccarle e intorno alla mezzanotte Molin dovette chiedere a Contarini di interporre tra le unità a remi e i turchi. Il Capitano Straordinario virò a sua volta, dando modo alle tre galeazze di ricongiungersi con il resto dell'Armata sottile, ma perdendo progressivamente il sopravento. Verso le tre, un distaccamento di sultane rovesciò ancora il bordo e forzò le vele per attaccare, alla luce della luna, la coda dell'Armata sottile, che venne salvata solo dal pronto intervento della *Fede Guerriera* (56).

Le prime luci del 6 luglio illuminarono una situazione estremamente pericolosa per i veneziani. Mezzomorto si avvicinava sopravento con il grosso delle sue forze mentre l'Armata sottile navigava in confusione, quasi fosse un inerme convoglio che Contarini cercava disperatamente di proteggere. Le manovre e contromanovre della notte avevano gettato nel disordine anche l'Armata grossa, mentre «cresceva tra le tenebre nell'agitazione del vento e del mare l'orrore e il pericolo dalla parte nostra, il coraggio e l'audacia da quella dei turchi». Di fronte al disastro imminente, il Capitano Straordinario si vide costretto a ignorare ogni ordine di battaglia e a lanciarsi contro il nemico il più velocemente possibile, facendo rovesciare il bordo a tutte le navi contemporaneamente. L'ammiraglia *San Lorenzo Giustinian* (80) si gettò sul grosso delle sultane ma fu seguita dalle sole *San Domenico* (60), *San Sebastiano* (68), *Giove* (64), *Fede Guerriera* (56) e *Iride* (66); le rimanenti navi non riuscirono a eseguire la manovra, sia perché intralciate dalle galee che attraversavano da ogni parte la loro rotta, sia perché il Capitano Straordinario [2°] Duodo volle proseguire parallelamente al nemico nel tentativo di riguadagnare il vento: l'Armata grossa si trovò così spezzata in due gruppi, il primo con le sei navi di Contarini contro bordo ai turchi, il secondo con il grosso parallelo agli avversari e diretto come loro verso la costa asiatica. Il Capitano Straordinario risalì contro bordo la linea nemica fino all'ultima unità poi, mentre albeggiava, vedendo l'Armata sottile al sicuro alle sue spalle, virò nuovamente per cercare di ricongiungersi

⁹⁵ Il nuovo timone, detto alla «faustina», era stato introdotto a fine anni settanta, suscitando già allora delle perplessità. Nel 1696 il Capitano delle Galeazze Giacomo Da Mosto aveva proposto di costruire la poppa della galeazza sul modello di quella di una nave e d'impiegare un analogo timone. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 18, rel. C. Ruzzini 12.10.1679; *PTM*, filza 1386, disp. G. Da Mosto 24.10.1696. Fino a quando anche le navi a vela avevano avuto limitate qualità boliniere, le galeazze avevano potuto tenere il loro passo, ma il progressivo miglioramento delle qualità veliche dei vascelli aveva reso le galeazze sempre più desuete.

con Duodo. Non tutte le galee avevano però avuto fortuna. Attaccata da tre sultane e da altrettante unità barbaresche e nonostante l'aiuto della *Vittoria* (50), una galea venne abbordata e catturata con il suo sopracomito, Pietro Bembo⁹⁶.

Nel frattempo Duodo, mantenuta la rotta originale, era riuscito nell'intento di guadagnare il sopravvento sull'avanguardia ottomana. I turchi tentarono di orzare per riprenderlo, ma la *Redentor del Mondo* (70) investì la sultana più avanzata e la rigettò indietro. La nave ottomana finì sotto il fianco della *San Lorenzo*, che stava arrivando alla massima velocità sull'altro lato e che le scaricò a bruciapelo una bordata completa, permettendole solo a fatica di ritirarsi, malconcia, verso la propria linea. Anche la *Redentor* non uscì comunque indenne dallo scontro: i danni alle attrezzature le impedirono di manovrare rapidamente e la nave andò ad impigliarsi con la vicina *Aurora* (80)⁹⁷. L'incidente stava per essere sfruttato da cinque navi turche quando l'intervento della *San Vittorio* (62) permise di coprire le due unità e diede loro modo di separarsi; incapace di rimanere in formazione, la *Redentor* dovette comunque ritirarsi verso sud. Le altre sultane continuarono ad attaccare la *San Lorenzo*, impegnandola su entrambi i fianchi. Era soprattutto la tre-ponti di Mezzomorto a tenere sotto pressione l'ammiraglia veneziana, abbozzando a volte degli abordaggi. I cannoni da 16 *okka* facevano molti danni soprattutto alle vele, ma i petrieri da 44 *okka*, quando colpivano, lasciavano segni indelebili. Uno dei giganteschi proiettili penetrò sul fianco sinistro del cassero, uccidendo e ferendo molti uomini tra cui l'*Ammiraglio* di Contarini, Pietro Raicovich, che ebbe un piede troncato di netto; lo stesso Capitano Straordinario, investito da numerose schegge, cadde sul ponte tramortito. Riemersi dal passato, i grandi petrieri dimostravano di non essere solo pezzi da museo.

La battaglia era in corso da cinque ore e il gruppo di otto navi con Contarini – alle sei unità originarie si erano aggiunte la *San Andrea* (60) e la *Rosa* (60) – rimaneva ancora isolato a poppa del grosso. La costa asiatica si stava però avvicinando ed entrambe le flotte dovettero rovesciare nuovamente il bordo verso Lemno. La manovra permise all'Armata grossa di riunirsi e di riformare

⁹⁶ Non pare che Bembo e gli altri ufficiali si fossero battuti propriamente come leoni. Il patrizio in questione potrebbe essere Pietro Giorgio di Marcantonio Bembo (1663-1735), fratello di Giovanni Matteo, che era stato ucciso da una cannonata nel 1691 sulle mura di Valona. Cfr. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 77v; BARBARO, I-4, c. 329.

⁹⁷ La nave perse il capitano, Giuseppe Bugiè, ucciso da una cannonata. Ricordiamo che anche il padre Giovanni Bugiè era caduto alla guida della *Redentor* nella battaglia di Mitilene del 1690.

un minimo di linea. Sulla nuova rotta si proseguì combattendo per altre cinque ore, finché Lemno non fu nuovamente in vista. Presso l'isola i veneziani avvistarono la galea Bembo e Contarini tentò di riprenderla, ma l'eccessiva fretta spinse la *San Lorenzo Giustinian* a orzare troppo: le vele si misero a collo, la nave si immobilizzò e i turchi le poggiarono subito addosso con le unità più poderose; fu un momento critico, ma la *San Lorenzo* riuscì fortunatamente a riprendere velocità e a sottrarsi al pericolo, anche se la galea dovette essere abbandonata definitivamente. Intorno alle 14 Mezzomorto pose termine allo scontro orzando a nord, quindi entrambi i contendenti si diressero verso sud; i veneziani si ancorarono a Sigri, nell'isola di Mitilene, dove ripararono i danni più urgenti. Il 9 luglio, mentre erano nelle acque di Agiostrati, avvistarono i turchi tra Capo Baba e Tenedo, ma il vento, troppo debole, impedì loro di avvicinarsi e durante la notte li persero di vista. Il 12 l'Armata grossa raggiunse a Sciro quella sottile, che dopo essere riuscita a svincolarsi dalla battaglia si era diretta a Psara in compagnia della *Redentor del Mondo*.

Visto il rischio corso dall'Armata sottile, i veneziani potevano considerare positivamente l'esito della battaglia. Le navi pubbliche avevano avuto 73 morti e 216 feriti⁹⁸, perdite relativamente lievi considerata la lunghezza dello scontro, anche se i danni non si limitavano questa volta a vele e attrezzature, perché quattro delle unità più vecchie presentavano falle tali da non riuscire a prosciugare le stive⁹⁹. I danni e le perdite inflitti ai turchi sembravano gravi: la sola tre-ponti di Mezzomorto risultava aver incassato 140 cannonate (di cui 24 sotto la linea di galleggiamento) e persi 200 uomini; tre altre sultane erano date per affondate, anche se la notizia si sarebbe rivelata in seguito falsa¹⁰⁰. Il senso di scampato pericolo non deve comunque aver attenuato le forti perplessità su come la flotta era stata guidata in battaglia. Molin, sfuggito a stento a un disastro, se la prese con le galeazze, ma avrebbe probabilmente fatto meglio a biasimare la propria testardaggine, che lo aveva spinto a seguire l'Armata grossa pur in condizioni di vento proibitive: l'Armata sottile si stava dimostrando sempre più una spina nel fianco per le navi pubbliche, costrette anche sotto il profilo

⁹⁸ Solo venti delle venticinque navi pubbliche registrarono delle perdite, a conferma che non tutte erano state impegnate nello scontro: la nave che subì le perdite maggiori fu la *Redentor del Mondo*, con 7 morti e 22 feriti.

⁹⁹ Si trattava di *San Vittorio*, *San Andrea*, *Fama Volante* e *Madonna della Salute*. Tutta la polvere rimasta nei loro magazzini si era bagnata.

¹⁰⁰ Sulla battaglia, cfr. ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 39, 12.7.1697 e all.ti.; n. 41, 8.8.1697; filza 1332, disp. A. Molin n. 72, 13.7.1697 e all.ti.; n. 74, 22.8.1697, all.ti. costituiti 5 e 8.8.1697; filza 1337, disp. P. Duodo n. 19, 20.7.1697; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 230.

tattico, e non più solo strategico, a conformare le loro manovre a quelle delle unità a remi e a subirne le limitazioni. Tuttavia anche Contarini, che pure poteva scrivere a Venezia di aver salvato l'Armata sottile e saputo resistere alle nuove artiglierie ottomane, aveva qualcosa su cui meditare. Nonostante la divisione in quattro squadre, le capacità di manovra dell'Armata grossa erano rimaste molto limitate, mentre la sua insistenza nel rimanere alla testa della linea aveva impedito che gli ordini fossero prontamente eseguiti; si era poi cacciato con la *San Lorenzo Giustinian* in mezzo al nemico, una mossa coraggiosa e forse giustificata dalle circostanze, ma che gli aveva fatto perdere ogni residua possibilità di controllo sulla propria formazione. La linea richiedeva freddezza, calma e determinazione, qualità in cui i valorosi, ma piuttosto caotici, patrizi veneziani sembravano continuare a non eccellere. Indubbiamente Mezzomorto aveva saputo mantenere maggiormente compatta la propria formazione e manovrare con maggiore destrezza, pur non essendo riuscito a sfruttare appieno il varco che si era aperto nella linea veneziana.

L'Armata grossa aveva munizioni per un'altra sola battaglia e mancava di alberi e attrezzature di rispetto; quattro navi facevano abbondantemente acqua; mancava inoltre denaro (i soldati avanzavano già un mese di paga) e si conoscevano i rischi di combattere con equipaggi scontenti. Nonostante in questo modo si perdesse definitivamente il sopravvento offerto dal Meltemi, la Consulta decise di ripiegare su Andro. A Molin la soluzione non dovette dispiacere, dato che le acque delle Cicladi erano più adatte all'impiego dell'Armata sottile, ma anche Contarini si mostrò d'accordo. Aveva ormai capito che il Capitano Generale era deciso a non lasciarlo agire da solo e, se proprio doveva combattere insieme alle unità a remi, era meno rischioso farlo tra le isole dell'Arcipelago piuttosto che nelle acque relativamente aperte dell'Egeo settentrionale. Il 15 luglio Contarini arrivò ad Andro, da dove la *San Domenico* e una nave-magazzino vennero inviate a Nauplia per prelevare i materiali necessari a riparare i danni. Nelle settimane successive l'Armata grossa rimase stazionaria a Porto Gavrión, dove il 5 agosto fu raggiunta dalle nuove *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro*, che portarono a ventisette il numero totale delle navi pubbliche. Giunsero anche notizie che Mezzomorto stesse per scendere verso le Cicladi e poco dopo arrivarono rapporti allarmanti dalla Beozia. Molin decise di trattenersi nella zona dello Stretto di Corinto con l'Armata sottile, lasciando a Contarini il compito di coprirlo. Ne nacque un nuovo dissidio, perché il Capitano Straordinario fece notare che l'Armata grossa non poteva bloccare tutti e tre gli accessi delle Cicladi (i Canali Kafireos, di Tine e di Micono) e che l'Armata sottile doveva trovare il modo di badare a se stessa¹⁰¹.

¹⁰¹ ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 40, 18.7.1697; n. 41, 8.8.1697;

Il sultano Mustafà II, galvanizzato dalla cattura della galea Bembo, aveva ordinato a Mezzomorto di cercare nuovamente lo scontro. Il 24 agosto la flotta turca fu avvistata all'ingresso del Canale Kafireos ancora con ventisei navi, accompagnate da due brulotti e diciannove galeotte¹⁰². Queste ultime sbarcarono ad Andro dei soldati che salirono sulle montagne dell'isola per spiare i veneziani, poi i turchi si ancorarono a Caristo¹⁰³. Contarini aveva riorganizzato le ventisette navi pubbliche riducendo le squadre alle consuete tre, ma in realtà questa disposizione era di tipo nuovo, in quanto si basava sul diverso rango delle navi. La prima squadra aveva le tredici navi di «primo ordine», destinate a sostenere il peso dello scontro, mentre le altre due allineavano le quattordici navi di secondo e terzo rango in funzione di supporto ed erano dirette da due semplici governatori di nave¹⁰⁴. La disposizione estremizzava il principio dell'azione da parte della testa della linea. Di fronte non solo alla necessità di operare in acque ristrette, dove sarebbe stato difficile distendere interamente la linea, ma anche alla verificata incapacità di far partecipare tutte le navi al combattimento, Contarini creava una potente divisione al suo diretto controllo per concentrarsi contro una parte della linea nemica, lasciando alle altre due divisioni un semplice ruolo di appoggio. Nelle altre marine la difficoltà di esercitare un'effettiva direzione in battaglia stava portando ad una progressiva formalizzazione e irrigidimento della tattica; il Capitano Straordinario sceglieva invece di ridurre all'essenziale la linea, costituendo un super squadrone che avrebbe dovuto sostenere il peso dello scontro e lasciar intervenire il resto della formazione solo quando le opportunità sarebbero state favorevoli. Era una soluzione per certi versi originale,

n. 42, 15.8.1697; filza 1132, disp. A. Molin n. 73, 16.7.1697; n. 74, 22.8.1697; n. 75, 4.9.1697.

¹⁰² Pare che le sultane fossero ventuno e le navi barbaresche cinque, il che lascerebbe supporre che nella battaglia del 6 luglio un'unità barbaresca fosse stata affondata o gravemente danneggiata e che al suo posto ci fosse una nuova sultana. BNM, ms. it., cl. VI, 474 (12118), *Mercuri* 1697, c. 176r, Venezia 19.10.1697.

¹⁰³ ASVe, PTM, filza 1336, disp. B. Contarini n. 43, 9.9.1697; filza 1337, disp. P. Duodo n. 21, 29.8.1697.

¹⁰⁴ Le tredici unità della prima squadra erano: *Sol d'Oro* (70), *Tigre* (66), *San Lorenzo Giustinian* (80), *Amazzone Guerriera* (68), *San Sebastiano* (68), *Giove* (64), *Iride* (66), *Redentor del Mondo* (70), *Rosa* (60), *San Giovanni Battista Grande* (60), *San Vittorino* (62), *Aurora* (80) e *Rizzo d'Oro* (68); altre quattro navi, *San Domenico* (60), *Ercole Vittorioso* (40), *Madonna della Salute* (50) e *Pace e Abbondanza* (50), erano fuori linea, a ridosso della squadra. La seconda e la terza squadra avevano cinque unità ciascuna, rispettivamente: *Fede Guerriera* (56), *Vittoria* (50), *Fama Volante* (50), *San Nicolò* (54) e *Fenice* (56); *Sacra Lega* (60), *Valor Coronato* (54), *Venere Armata* (52), *Nettuno* (50) e *San Andrea* (60).

anche se derivava più dalla sfiducia nelle proprie forze che da un effettivo tentativo di innovamento.

Il primo settembre i turchi si mossero per offrire battaglia. Mezzomorto pensava che Contarini sarebbe uscito dalla bocca meridionale di Porto Gavrión, più grande; giuntovi intorno alle 9.30 e sparata qualche scarica da lontano, invertì la rotta per mantenere il vantaggio del vento da NE¹⁰⁵. Il Capitano Straordinario, grazie alla perfetta conoscenza dei fondali, uscì invece dalla bocca settentrionale, evitando le secche e sbucando in mare aperto sopravvento ai turchi. Mezzomorto, in testa alla linea con le navi principali, tentò inutilmente di riguadagnare il vento verso nord forzando al massimo le vele: con una notevole dimostrazione di qualità nautiche, Contarini questa volta lo aveva giocato¹⁰⁶. Sebbene la fretta di salpare avesse impedito di rispettare l'ordine previsto, la formazione veneziana era ben allineata su una rotta parallela ai turchi, poggiando ogni tanto per avvicinarsi al nemico¹⁰⁷. Arrivate verso le 14.30 presso la costa di Negroponte, entrambe le squadre invertirono la rotta e una mezz'ora dopo giunsero a distanza di tiro. Contarini, che aveva deciso di attaccare il centro della formazione nemica, avrebbe voluto che fossero i turchi a sparare per primi, vanificando con un tiro frettoloso l'effetto della prima scarica, la più potente. Ma Mezzomorto aveva imposto un'ottima disciplina di fuoco e i cannoni ottomani rimasero silenziosi. Il Capitano Straordinario perse allora la pazienza, «non potendo nell'ardore del mio spirito soffrire dilazione alcuna» e, dopo aver dato il segnale con due tiri di cannone, iniziò il fuoco scaricando sia l'artiglieria sia la moschetteria. I turchi risposero con decisione, ogni loro nave ribattendo alla corrispondente veneziana. Contarini non riusciva «a darsi pace» nel vedere il nemico tenere testa al suo violento attacco. Cercò allora i brulotti, ma quello più prossimo non si fece trovare, «perduto nella viltà».

¹⁰⁵ A questo scopo il Kapudan Pascià si era tenuto verso la coda, in modo da essere in testa dopo l'inversione. Cfr. uno dei disegni della battaglia in BNM, ms. it. cl. VII, 13 (8550), c. 4r.

¹⁰⁶ I disegni che riproducono la battaglia offrono però un'immagine meno lineare. La flotta veneziana impiegò circa quattro ore per uscire da Porto Gavrión in linea di fila. La prima unità a guadagnare il mare aperto fu, tra le 10 e le 10.30, la *San Vittorio*, seguita dall'*Aurora* del Capitano Straordinario [2°] Duodo e dalla *Fede Guerriera*: furono queste navi a contendere ai turchi il sopravvento, effettuando diverse manovre. Nel disegno, una sultana e un brulotto turco appaiono dalla parte opposta, lontani verso SE. BNM, ms. it. cl. VII, 13 (8550), cc. 5r, 6r.

¹⁰⁷ La linea veneziana era guidata dalla *Sol d'Oro* (70), seguita da *Tigre* (66), *Giove* (64), dall'ammiraglia *San Lorenzo Giustinian* (80), *San Vittorio* (62), *Amazzone Guerriera* (68), *Rosa* (60), *Iride* (66), *San Sebastiano* (68), *Redentor del Mondo* (70), *Aurora* (80) con il Capitano Straordinario [2°] Duodo e *Rizzo d'Oro* (68).

Dopo oltre due ore di «tremendo» conflitto la linea ottomana sembrò comunque vacillare. La nuova disposizione dell'Armata grossa stava dando i suoi frutti, permettendo a tutte le navi pubbliche più potenti di partecipare all'azione, mentre le sei sultane più in testa erano tagliate fuori. Si stavano distinguendo soprattutto *Tigre* (66) e *Sol d'Oro* (70): dopo la battaglia, Mezzomorto affermò che avrebbe pagato 500 reali pur di bere il caffè con il capitano della prima, Michele Cosadino¹⁰⁸. Vistosi a malpartito, intorno alle 17.30 il Kapudan invertì nuovamente la rotta verso Negroponte e imboccò quindi il Canale Kafireos, inseguito da Contarini. L'arrivo dell'oscurità pose fine allo scontro, che fino a quel momento aveva rappresentato sicuramente un successo per i veneziani. Prima della mezzanotte però, dai portelli della santabarbara della *San Sebastiano* (68) fu vista uscire una grande fiammata e la nave – in servizio da neppure due anni – saltò in aria trascinando con sé la maggior parte dell'equipaggio¹⁰⁹. La scarsa sicurezza dei magazzini delle navi pubbliche vanificava ancora una volta in pochi secondi lo sforzo di un'intera giornata di lotta¹¹⁰. Il 2 settembre i turchi incrociarono tra Capo d'Oro e Andro, mentre la squadra veneziana, dispersa dalle correnti durante la notte, cercava di riordinarsi. Considerati i danni alle attrezzature, Contarini preferì rientrare a Porto Gavrion, dove si ancorò la sera del 3. Mezzomorto si era avvicinato ad Andro pensando che i danni avessero impedito all'Armata grossa di rioccupare quel vantaggioso ancoraggio ma, deluso, fu costretto a tornare a Caristo.

Nonostante la durezza dello scontro, prima dell'esplosione della *San Sebastiano* le perdite veneziane erano state relativamente leggere: 54 morti e 115 feriti¹¹¹. Anche contando quelle della *San Sebastiano*, pare che le perdite turche

¹⁰⁸ Cosadino, un greco originario dell'isola di Argentiera, era considerato il capitano più esperto della flotta; la *Sol d'Oro* era diretta da Fabio Bonvicini.

¹⁰⁹ I morti furono 535, tra i quali il promettente Governatore Alvise Nani: si salvarono solo un paio di marinai che dormivano sulla coffa dell'albero di trinchetto e qualche altro che era nel barcone che stava rimorchiando la nave. ASVe, *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 2.9.1697. Girolamo 2° Nani di Antonio, detto Alvise (n. 1668), era pronipote di Battista Nani, storico ufficiale della Repubblica e uno dei principali uomini politici veneziani del Seicento. BARBARO, V-25, c. 451.

¹¹⁰ Tra i maggiori indiziati dell'esplosione c'erano i cartocci di carta reale, in particolare quelli per i cannoni da 30, troppo pesanti e che l'umidità rendeva particolarmente fragili: nella battaglia di Lemno, l'*Aurora* aveva avuto nove tra morti e feriti a causa dell'accensione involontaria di uno di questi cartocci. Si chiese (ancora una volta senza risultato) l'introduzione di cartocci di carta pecora. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 24, 30.9.1697; n. 25, 2.11.1697.

¹¹¹ L'unità con maggiori perdite era stata la *Sol d'Oro*, con 31 tra morti e feriti.

fossero superiori, con 1.200 tra morti e feriti¹¹². Il Capitano Straordinario dovette comunque riconoscere il valore del nemico, battutosi con grande bravura prima di essere costretto a poggiare. Le sue poderose artiglierie avevano lasciato nuovamente il segno e la *San Lorenzo* aveva incassato un'altra enorme palla di pietra da 44 *okka*¹¹³. Nonostante si fosse fatto ogni sforzo possibile e sebbene l'assenza dell'Armata sottile avesse permesso alle navi di agire liberamente, la battaglia aveva confermato definitivamente l'impossibilità di mettere fuori combattimento in un colpo solo la nuova squadra di vascelli ottomani, come si era fatto con le flotte allestite dalla Porta nel corso della guerra di Candia. Per arrivare a un risultato decisivo, erano necessari uno sforzo prolungato e un numero sempre maggiore di grandi navi, le uniche in grado di infliggere danni di qualche peso¹¹⁴.

Nelle settimane successive il Meltemi tenne all'ancora le due flotte. Il 16 settembre, nonostante un vento da SE poco favorevole, Mezzomorto salpò da Caristo; il giorno successivo Contarini, temendo che il vento girasse a suo sfavore e per «decoro pubblico», decise di muoversi a sua volta. I turchi vennero avvistati ma, sottovento, evitarono lo scontro. Il 18 furono i veneziani a trovarsi sottovento e Contarini si portò a sud di Zea per guadagnare tempo. Nella zona arrivò anche Molin con diciannove galee e senza le galeazze, giudicate ormai inutili: era la prima volta dalla loro introduzione che l'Armata sottile sceglieva di operare senza di esse. Molin e Contarini non trovarono il modo di comunicare tra loro, lasciando il Capitano Straordinario nuovamente sulle spine in quanto, ignorando dov'erano le galee, non sapeva scegliere la posizione migliore per coprirle. Il 19 settembre il sopravento tornò ai veneziani, e i turchi si ritirarono verso nord. La notte sul 20 il vento cessò, lasciando le due flotte in balia delle correnti. La mattina successiva le trovò entrambe sparpagliate, quella veneziana presso Zea, quella turca verso Negroponte. Le galeotte riuscirono a mettere le sultane in linea per prime, ma, per buona sorte dei veneziani, cominciò a soffiare una leggera brezza da SSE grazie alla quale Contarini, con l'aiuto di cinque galeotte e dei barconi delle navi, non solo riuscì ad allineare la squadra (sebbene non nell'ordine prestabilito)¹¹⁵, ma anche a conseguire il so-

¹¹² La tre-ponti ammiraglia aveva avuto da sola 113 morti. Tra i caduti turchi c'erano due capitani e lo stesso Mezzomorto era stato ferito a una coscia.

¹¹³ I danni alle navi pubbliche erano concentrati soprattutto sulle attrezzature in quanto i colpi delle sultane, sparati da sottovento, tendevano ad andare verso l'alto.

¹¹⁴ Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 43, 9.9.1697 e all.ti.; n. 45, 14.10.1697, all.ti.; filza 1132, disp. A. Molin n. 76, 8.9.1697 e all.ti.; filza 1337, disp. P. Dudo n. 22, 3.9.1697; ANDERSON, *Naval Wars*, pp. 230-232.

¹¹⁵ In linea c'erano la *Sol d'Oro* (70), *San Andrea* (60), *Tigre* (66), *San Lorenzo Giu-*

pravento. Mezzomorto cercò ostinatamente di disputarglielo con la sua ammiraglia e con un'altra grossa sultana, anche a costo di separarsi dalle altre unità; resosi conto dell'inutilità del tentativo, virò di bordo risalendo la propria linea e raccogliendo man mano dietro di sé le sultane più poderose. Si mise quindi in panne, disposto per SO in direzione di Zea, in attesa dell'assalto nemico.

I veneziani erano su un bordo opposto a quello degli ottomani, ma il Capitano Straordinario voleva uno scontro sulla stessa rotta; decise quindi di virare e, per evitare la confusione generata a Lemno dalla virata a un tempo, scelse di effettuarla in successione. Intorno alle 11 diede il relativo ordine, subito eseguito dalla nave di testa, la *Sol d'Oro* (68), che poggiò verso i turchi seguita da *San Andrea* (60) e *Tigre* (66). Proprio in quel momento gli ottomani aprirono il fuoco, bersagliando le tre navi prima che le altre avessero iniziato la manovra. Per sostenere il trio in difficoltà, il Capitano Straordinario [2°] Duodo, che guidava la coda veneziana, ordinò alla *Redentor del Mondo* (70) e alla *Sacra Lega* (60) di poggiare immediatamente, uscendo dalla linea. Le altre unità rimasero in formazione, continuando a virare in successione e subendo, man mano che ciascuna si avvicinava ai turchi, il tiro concentrato della linea nemica. Su di esse si abbatté un nugolo di palle di ferro piene e incatenate, intervallate da enormi palle in pietra: il mare piatto aiutava la mira dei turchi, pochi colpi dei quali mancavano il bersaglio. L'Armata grossa subì gravi danni, ma anche gli ottomani patirono notevolmente il furioso fuoco di risposta dei veneziani e qualche sultana, disalberata, cominciò a poggiare. Verso mezzogiorno, Contarini decise di lanciare all'attacco un brulotto, che la *Giove* (64) scortò a «tiro di pistola» dalla linea avversaria. Un salto di vento fece però perdere l'abbrivio al brulotto, che era quasi sommerso da una tempesta di cannonate: quattro galeotte, sbucate improvvisamente dal fumo che avvolgeva la linea ottomana, si avvicinarono per dargli il colpo di grazia, costringendo il capitano a incendiarlo prematuramente. Anche la *Giove* non uscì indenne dall'azione: il suo governatore, Vincenzo Donà, venne ucciso da una cannonata che lo scaraventò direttamente in mare¹¹⁶.

Le navi della Serenissima continuarono a sfilare lungo la linea ottomana che, quasi immobile, sperava di guadagnare il sopravvento almeno sulla coda

stinian (80), *San Vittorio* (62), *Amazzone Guerriera* (68), *Giove* (64), *Iride* (66), *Rosa* (60), *Redentor del Mondo* (70), *Sacra Lega* (60), *Fede Guerriera* (56), *San Giovanni Battista Grande* (60), *Fenice* (56), una serie di altre unità e infine *Aurora* (80) e *Rizzo d'Oro* (68); altre cinque navi più deboli erano fuori linea.

¹¹⁶ Vincenzo (n. 1672) era figlio di Angelo Donà, che era stato a sua volta governatore (di un mercantile armato) durante la guerra di Candia. BARBARO, III-13, c. 331; ASVe, PTM, filza 1328, disp. Capitano delle Navi Luca Francesco Barbaro 13.7.1651.

veneziana. Duodo prese nuovamente l'iniziativa, ordinando di bracciare le vele di gabbia dell'*Aurora* (80) per rallentarne l'andatura, subito imitato dai comandanti di *Rosa* (60), *San Nicolò* (54) e *Rizzo d'Oro* (68). La manovra costò però cara alle quattro unità. Quando, infatti, verso le 15, la testa veneziana si avvicinò a Macronisi e Contarini decise di invertire il bordo e allontanarsi per riparare i danni più urgenti, l'*Aurora*, che aveva avuto l'albero di maestra gravemente danneggiato da tre cannonate nel medesimo punto, non poté eseguire la manovra. Il soccorso delle tre unità rimaste con lei servì solo ad impedire che anch'esse virassero: isolate, le quattro navi furono duramente impegnate da una decina di sultane, mentre il resto dell'Armata grossa si allontanava sul nuovo bordo. Soltanto verso le 18, quando il sole ormai tramontava, il ritorno di Contarini, che effettuò un'ultima passata a distanza contro la coda dei turchi, diede loro respiro. I turchi si diressero quindi verso Negroponte, ancorandosi poi a Caristo, mentre l'Armata grossa rimase ad incrociare tra Andro e Zea. Nella notte l'*Aurora* perse l'albero di maestra e dovette essere rimorchiata (con *Tigre* e *San Andrea*, anch'esse notevolmente danneggiate) verso Termia, dove il 22 settembre si portò anche il resto dell'Armata grossa. Qui la nave-magazzino che Molin aveva fatto venire da Nauplia si dimostrò preziosa e le navi poterono sostituire alberi e attrezzature, sotto la direzione del solito Francesco Grimaldi¹¹⁷; lo stesso giorno, Mezzomorto risalì il Canale Kafireos diretto a nord.

Anche se Molin concesse nove collane d'oro ad altrettanti capitani, la battaglia di Macronisi poteva difficilmente essere considerata una vittoria veneziana. L'Armata grossa, pur stringendo il più possibile le distanze, non era riuscita a piegare la resistenza delle sultane, che l'avevano anzi costretta a un momentaneo ritiro. La violenza dello scontro venne evidenziata dalle perdite veneziane, 570 tra morti e feriti¹¹⁸; anche i turchi soffrirono in misura notevole, con perdite stimate tra i 500 e i 1.500 tra morti e feriti¹¹⁹. Dal punto di vista materiale, l'aver combattuto sopravento concentrò i danni delle navi pubbliche alle alberature e solo due-tre unità subirono colpi al galleggiamento¹²⁰. Al contrario, molte sultane incassarono numerose cannonate nell'opera viva

¹¹⁷ L'*Aurora* dovette essere inviata a Nauplia per le riparazioni e Duodo si trasferì sulla *Giove*.

¹¹⁸ I morti erano 152, i feriti 418, 140 dei quali gravi. La nave più colpita era stata la *Giove*, che aveva pagato la sua azione di copertura al brulotto con 19 morti e 50 feriti.

¹¹⁹ Le perdite sulla tre-ponti variavano da 160 a 560 uomini, su un equipaggio indicato in 1.300 uomini.

¹²⁰ Tra i problemi evidenziati dallo scontro ci fu la ridotta lunghezza degli ultimi cannoni prodotti da Bailo a Sarezzo, la cui fiammata durante lo sparo rischiava di danneggiare scafi e attrezzature.

e una sicuramente affondò¹²¹, almeno una seconda sultana venne messa fuori combattimento, mentre le alberature di tutte le unità, che non si erano potute riparare adeguatamente a Caristo dopo la battaglia precedente, subirono ulteriori danni¹²². La terza battaglia indecisa in meno di tre mesi convinse una volta per tutte Molin che l'Armata grossa non aveva la forza per mettere fuori gioco la flotta nemica: i turchi erano stati lasciati crescere quando sarebbe stato facile schiacciarli, adesso solo un consistente aumento numerico delle navi pubbliche poteva eliminarli. Per fronteggiare l'emergenza, il Capitano Generale rispose l'idea dei noleggi, proponendo l'ingaggio di una dozzina di navi da guerra con cui portare il totale ad una quarantina di unità e rompere così l'equilibrio. Cosa interessante per comprendere la difficoltà di controllare grandi squadre disposte in linea, Molin pensava di utilizzare l'incremento numerico per costituire due gruppi, da impiegare in manovre a tenaglia o per creare una riserva da far subentrare nel corso della battaglia. Anche il Capitano Straordinario [2°] Duodo concordò con la creazione di una riserva: il suo schema prevedeva che venti navi rimanessero sopravento mentre le altre venti attaccavano, dando loro il cambio allorché il nemico fosse stato sul punto di cedere¹²³. Erano passati soltanto una dozzina d'anni da quando la linea aveva fatto la sua apparizione in Levante e già s'imponeva l'esigenza di trovare una soluzione allo stallo scaturito dalla sua adozione. L'idea di una squadra di riserva, mutuata dalle tradizionali flotte di galee ma applicata anche dagli olandesi quando avevano introdotto la linea di fila¹²⁴, verrà ripresa nel corso del Settecento proprio per sopperire alle stesse difficoltà¹²⁵, anche se non è chiaro come Molin e Duodo pensassero di affrontare il complesso problema di coordinare l'azione dei due gruppi. Molin non spiegava neppure come trovare adeguate unità da noleggiare, ora che i mercantili armati offerti dal mercato non erano più all'altezza delle vere navi da guerra. In realtà, solo l'intervento di un'altra potenza navale avrebbe potuto fornire alla Serenissima i mezzi necessari per rompere l'equilibrio, ma questo

¹²¹ Pare che su centotrenta colpi che avevano raggiunto la tre-ponti di Mezzomorto, ben novanta fossero nell'opera viva.

¹²² Il Kapudan si ritirò a Chio con venticinque navi (una conferma indiretta dell'affondamento di un'unità) e ne spedì poi cinque a Fochies, presumibilmente per riparazioni. Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 44, 23.9.1697 e all.ti; n. 45, 14.10.1697, all.ti; filza 1337, disp. P. Duodo n. 24, 30.9.1697; n. 27, 8.12.1697, all. lett. confidente 2.10.1697; filza 1132, disp. A. Molin n. 79, 29.9.1697; n. 80, 6.10.1697.

¹²³ ASVe, *PTM*, filza 1132, disp. A. Molin n. 79, 29.9.1697; filza 1337, disp. P. Duodo n. 25, 2.11.1697.

¹²⁴ Cfr. M.A. PALMER, *The 'Military Revolution' Afloat: the Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea*, «War in History», 4 (1997) p. 140.

¹²⁵ Cfr. TUNSTALL, *Naval Warfare*, p. 124.

avrebbe significato non solo abbandonare definitivamente la tradizionale immagine di potenza neutrale che l'alleanza con l'Austria (con la netta distinzione tra un fronte terrestre e uno marittimo) non aveva sostanzialmente intaccato, ma anche rinunciare a quella egemonia in Levante che era stata uno dei presupposti dell'intervento nella guerra.

Riparati provvisoriamente i danni a Termia, nella prima metà d'ottobre l'Armata grossa effettuò, sempre «per decoro», una crociera nelle Cicladi¹²⁶. Data la precarietà di molte delle riparazioni effettuate, Molin non si era fidato a rispedire le navi nell'Egeo settentrionale e le fece anzi rientrare al più presto a Nauplia. Mezzomorto approfittò del ripiegamento veneziano per scandagliare Porto Gavrión, forse nel tentativo di spiegarsi come Contarini lo avesse giocato in settembre¹²⁷. Macronisi fu l'ultima battaglia combattuta da Bartolomeo Contarini, che dopo aver diretto le navi pubbliche in tutti gli scontri seguiti alla presa veneziana di Chio, lasciò il comando a Pietro Duodo. Con la sua partenza l'Armata grossa perdeva quello che probabilmente era stato il miglior ammiraglio dai tempi di Lazzaro Mocenigo, il primo che avesse ben compreso possibilità e limiti dei vascelli di linea. Tuttavia, per quanto potesse trovare una giustificazione negli ostacoli impostigli dai capitani generali dai quali era dipeso, neppure la sua capacità di valutazione e i suoi sforzi nel riorganizzare tatticamente l'Armata grossa avevano risolto il problema di un suo efficace controllo in battaglia. Poco dopo rientrò a Venezia anche il Capitano Generale Molin. Se Contarini poteva trovare conforto nell'aver saputo tenere testa alla nuova squadra da battaglia ottomana condotta da un avversario del valore di Mezzomorto, Molin tornava in patria con la sgradevole sensazione di un secondo fallimento. Nel biennio 1684-85 non era riuscito a imporre la battaglia che doveva sancire la supremazia navale veneziana; nel triennio 1695-97 aveva combattuto cinque battaglie, senza però ottenere una chiara vittoria in nessuna di esse e rischiando anzi di portare alla distruzione l'Armata sottile, posta dalla sua cocciutaggine in una situazione insostenibile nello scontro di Lemno. Ai limiti strategici evidenziati durante il primo comando aveva aggiunto quelli tattici, nel tentativo di far coesistere il vecchio e il nuovo, le unità a remi e quelle a vela. L'evoluzione delle navi da guerra aveva reso il problema pressoché insolubile e bisogna riconoscere che il Capitano Generale aveva chiesto con forza di trasferire le proprie insegne sull'Armata grossa; ma dopo aver ricevuto dal Senato un doppio rifiuto, Molin si era incaponito nella ricerca di un'azione congiunta, cercando di dirigere le operazioni dall'Armata sottile e sforzandosi

¹²⁶ *Aurora* e *San Andrea* dovettero però recarsi a Nauplia per le riparazioni.

¹²⁷ ASVe, *PTM*, filza 1336, disp. B. Contarini n. 45, 14.10.1697 e all. costituito 1.10.1697; filza 1132, disp. A. Molin n. 80, 6.10.1697.

di trovare per quest'ultima, e per se stesso, un improbabile ruolo nel nuovo tipo di combattimento tra linee contrapposte di vascelli.

Il duplice richiamo di Molin e Contarini pose fine alla fase più calda del conflitto sul mare. Per tre anni turchi e veneziani avevano cercato una vittoria risolutiva, battendosi ripetutamente in una serie di grandi battaglie (otto in trentadue mesi) che avevano trasformato il Levante nell'area di maggiore conflittualità navale del globo. L'esito era stato nel complesso inconcludente e anche il risultato maggiore, la riconquista ottomana di Chio, era stato più il prodotto di carenze logistiche e di uno sbandamento morale che non il risultato di una netta superiorità della flotta turca. Ribadendo quanto già registrato negli altri mari d'Europa, gli scontri nell'Egeo avevano confermato sia le qualità difensive della linea, sia i suoi limiti offensivi. Accortisi rapidamente di questo aspetto, i due contendenti avevano cercato una soluzione nel miglioramento qualitativo dei mezzi, introducendo navi più grandi e meglio armate, senza tuttavia produrre l'impatto voluto sull'equilibrio raggiunto.

9.4 *Un inglese a Venezia*

Mentre in Levante le due flotte si davano battaglia, a Venezia la politica costruttiva incentrata sulle grandi navi proseguiva. Nel maggio del 1697 il Senato ordinò altre due unità da 70-80 cannoni: nelle specifiche non si parlava più della *San Lorenzo Giustinian* come modello di riferimento, segno che le unità costruite dopo il 1695 erano ormai considerate una classe a se stante¹²⁸. La *San Lorenzo* trovò tuttavia un inaspettato rilancio dalla venuta in Laguna di un esperto inglese, il nuovo Sergente Generale dell'Artiglieria Jacob Richards, che riaprì una volta di più il dibattito sul modello migliore di nave pubblica¹²⁹. Richards aveva ispezionato le appena completate

¹²⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 734, 4.5.1697.

¹²⁹ Pur essendo soprattutto un ingegnere militare e un artiglieriere, Jacob Richards (battezzato 1664-1701) vantava anche studi di architettura navale. Specializzatosi nell'uso del nuovo tipo di mortaio introdotto dai francesi, aveva partecipato all'assedio di Buda del 1686. Dopo essere passato al servizio di Venezia nel 1687, l'anno successivo era tornato in Inghilterra, dove aveva scelto di seguire Guglielmo III d'Orange, partecipando alle battaglie di Boyne (1690) e di Steinkirk (1692). Inventato un sistema per rendere brandeggiabili i mortai a bordo delle galeotte, nel 1695 aveva guidato le nuove *bomb vessels* inglesi nell'attacco a Saint-Malo. Alla fine del 1696 il Senato aveva deciso di riassumerlo insieme al fratello John. *Diario Garzoni*, c. 56v, 29.12.1696; F.J. HEBBERT, *Richards, Jacob*, ODNB, 46, Oxford 2004, pp. 781-782; WARE, *The Bomb Vessel*, p. 88; W.L. CLOWES, *The Royal Navy. A History from the Earliest Time to 1900*, II, London 1996 [1898], p. 481.

Amazzone Guerriera e Rizzo d'Oro e, pur senza la «pretensione d'insegnare una nazione, che in tutti i tempi è stata tanto gloriosa nelle cose di mare» e pur apprezzando la loro «massiccia fabrica», le aveva trovate «assai differenti da quelle dell'Inghilterra, dove le perdite, et altre conseguenze d'una lunga guerra hanno dato luogo di fabbricarne un grande numero». Ricalcando la nuova politica costruttiva intrapresa oltremarina in risposta alla guerra di corsa lanciata dai francesi dopo il 1693, Richards indicava il modello migliore in unità da 50-60 cannoni, che erano meno costose e più utili delle grandi navi, impressionanti ma di difficile impiego¹³⁰. Circa la realizzazione pratica, suggeriva scafi più larghi di quelli in uso a Venezia, dove il rapporto lunghezza/larghezza non superava il 3 a 1; la poppa andava arrotondata, una forma che resisteva meglio al mare, era meno soggetta al vento e che permetteva di rimanere con meno fatica all'ancora¹³¹; le murate dell'opera morta dovevano essere fatte rientrare maggiormente (*tumblehome*), in modo che i ponti sopportassero meglio le sollecitazioni dei cannoni, soprattutto in caso di mare agitato¹³²; gli stessi ponti dovevano avere un'altezza limitata alla statura media di un uomo, che avrebbe reso più basso l'intero scafo, migliorando le qualità veliche e offrendo un bersaglio minore. Infine suggeriva di ridurre a una sola le due cucine in uso sulle unità veneziane.

L'idea di una riduzione dimensionale delle navi, in una fase nella quale la guerra stava richiedendo vascelli sempre più grandi, venne subito scartata dai periti dell'Arsenale. Essi concordarono invece sulla maggior parte delle altre osservazioni di Richards, ma tennero a sottolineare, da un lato, come alcune delle innovazioni suggerite fossero già state applicate, dall'altro come fosse necessario fare i conti con le peculiarità, sia geografiche che di mentalità, del contesto veneziano. Così, per quanto un aumento della larghezza fosse certamente auspicabile, le restrizioni imposte dal Rio dell'Arsenale lo rendevano praticabile

¹³⁰ Negli anni finali della guerra della Lega di Augusta, la marina inglese si era concentrata su unità medie e medio-piccole, in grado di contrastare meglio i corsari francesi. M. DUFFY, *The Foundations of British Naval Power*, in *The Military Revolution and the State. 1500-1800*, ed. by ID., University of Exeter 1980, pp. 53-54. Sulla nuova strategia francese, cfr. G. SYMCOX, *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*, The Hague 1974, pp. 143 e sgg.

¹³¹ La poppa arrotondata aveva contraddistinto sin dall'inizio del Seicento le navi inglesi. Strutturalmente più resistente e idrodinamicamente più efficiente della poppa squadrata usata dalle altre marine, era più difficile da costruire e più costosa. Fox, *Great Ships*, p. 116; LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 34.

¹³² Effettivamente, negli anni novanta del Seicento i vascelli inglesi registrarono un aumento del *tumblehome*; in generale però, tra il XVII e il XIX secolo, si assisté ad una sua progressiva riduzione. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, pp. 25-27.

solo sulle unità minori; la poppa rotonda era già stata applicata su alcune navi pubbliche, quali la *Redentor del Mondo* di Iseppo de Pieri¹³³, ma successivamente i Provveditori e Patroni dell'Arsenale avevano voluto modificare le poppe per ottenere maggior spazio interno (forse in risposta alle esigenze dei patrizi alloggiati in quella zona) e pertanto si era imposta la poppa della *San Lorenzo Giustinian*; un *tumblehome* maggiore era stato praticato ancora sulla *Redentor*, ma anche in questo caso erano state le autorità a chiedere murate più verticali, secondo lo stile francese; sempre d'ispirazione francese era la maggiore altezza tra i ponti, una cui riduzione era peraltro già stata praticata su alcune navi¹³⁴. Un particolare su cui i periti invece dissentivano erano i ridotti slanci di prua e di poppa riportati nei disegni di Richards, oggi non più allegati alla documentazione. Delle riduzioni erano state praticate su *Fama Volante* e *Montone d'Oro* per lo slancio di poppa e su *Madonna della Salute* e *San Lorenzo Giustinian* per quello di prua, ma quelle proposte da Richards apparivano eccessive in relazione alle esigenze della navigazione in Egeo, dove linee slanciate favorivano i ripetuti cambi di bordo necessari a causa delle numerose isole e isolette e della variabilità dei venti. Quanto alla cucina, se per i periti una poteva sicuramente bastare, i Provveditori e Patroni dell'Arsenale fecero osservare come i patrizi e gli ufficiali più «civili» dovessero assolutamente avere una cucina separata da quella dei «bassi serventi»¹³⁵.

Il Senato approvò i suggerimenti avanzati da Richards, salvo quello relativo alla larghezza degli scafi, che avrebbe comportato un nuovo, costoso ampliamento del Rio dell'Arsenale. Le discussioni però continuarono e per porvi fine i Provveditori e Patroni fecero sapere che non c'era nessuna intenzione di apportare radicali modifiche alle costruzioni in Arsenale, ma solo di valersi di quelle «buone qualità che col lume della teoria e insieme coll'uso di lunga esperienza possino proporzionalmente e con sicurezza adattarsi alla struttura delle navi veneziane». I periti dell'Arsenale si sentirono allora in obbligo di riproporre come modello di riferimento la *San Lorenzo Giustinian*, confermando in particolare il suo limitato *tumblehome*. Dato che ci si era accorti che il modello in scala non corrispondeva del tutto alla nave reale, essendo stato eseguito dopo la partenza di quest'ultima per il Levante, Stefano Conti, suo

¹³³ Ciò conferma che la cantieristica veneziana si manteneva aggiornata e che le scelte costruttive erano deliberate e consapevoli; peraltro, la poppa rotonda all'inglese somigliava a quella applicata sulle galee. Cfr. PETER, *Le port de Toulon*, pp. 76-77.

¹³⁴ Seignelay riportava nel 1672 che le fiancate dei vascelli francesi cominciavano a restringersi a 6 piedi (circa 2 mt) dalla linea di galleggiamento, quelli inglesi subito sopra di essa. PETER, *Le port de Toulon*, p. 83. Sull'altezza dei ponti, cfr. *ibid.*, p. 80.

¹³⁵ Per le varie relazioni, cfr. ASVe, *Senato Rettori*, filza 130, 8.6.1697 e all.ti.

ideatore, venne incaricato di fare un preciso disegno della *San Lorenzo* con tutte le sue misure e di adeguarvi poi il modello¹³⁶. Nel contempo però si richiese alla flotta un parere su quale delle grandi navi risultasse la migliore, segno che non tutti erano convinti della bontà della *San Lorenzo*. Molin, dopo aver fatto ispezionare da Richards (arrivato nel frattempo in Levante) le navi in Armata, inviò a Venezia una graduatoria che vedeva in testa la *Rizzo d'Oro* di Giacomo de Zorzi Grando, seguita dalla *Sol d'Oro* di Antonio Testarossa e dall'*Amazzone Guerriera* di Iseppo de Pieri; le critiche maggiori si appuntarono invece proprio sulla *San Lorenzo*, soprattutto in relazione alla sua limitata robustezza¹³⁷. Era un attacco diretto a Conti e Provveditori e Patroni cercarono di difendere il proto, ribadendo il valore della *San Lorenzo*, ma sottolineando anche come la robustezza fosse stata migliorata nelle costruzioni successive; altre importanti migliorie dovevano essere applicate a due ulteriori navi ordinate nell'agosto del 1697¹³⁸, che vennero però sospese poco dopo l'impostazione a causa della fine della guerra.

Il nuovo scontro sul modello lasciò in definitiva le cose immutate e le due unità che erano state ordinate nel maggio del 1697 (e che furono le ultime completate prima della fine delle ostilità) non si distaccarono da quelle che le avevano precedute, compreso il difetto di impiegare legname non stagionato. Per la prima volta si registrò anche una scarsità di fusti per le alberature, fatti frettolosamente tagliare non solo nel solito bosco di Somadida in Cadore, ma anche in quello del Cansiglio¹³⁹. Dopo un lento avvio dei lavori, le difficoltà vennero comunque superate e la prima unità – l'*Aquila Valiera* di Iseppo de Zuanne de Pieri – poté scendere in acqua a fine dicembre, seguita il 9 gennaio 1698 dalla *Croce Rossa* di Zuanne Novello. Entro la metà di marzo, a poco più

¹³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 736, 25.7.1697 e all.ti.

¹³⁷ ASVe, *PTM*, filza 1132, disp. A. Molin n. 83, 29.10.1697.

¹³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 740, 18.1.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.1.1698.

¹³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 7.11.1697, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.11.1697; filza 741, 19.4.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 18.4.1698; filza 746, 3.12.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 28.11.1698. I problemi del materiale erano aggravati dalle difficili condizioni finanziarie dell'Arsenale, messo alle corde dallo sforzo intrapreso negli anni precedenti: i fornitori rifiutavano nuovi contratti se prima non venivano risarciti almeno di una parte dei loro vecchi crediti. Dal 1° giugno 1695 al 31 maggio 1697 l'Arsenale aveva speso 762.000 ducati (di cui oltre 400 mila nel solo periodo marzo 1695-febbraio 1696), escluse le artiglierie e le munizioni. *Ibid.*, *Collegio Relazioni*, b. 57, n. 20, rel. Savio agli ordini Francesco Corner, 30.3.1696; *Senato Mar*, filza 737, 3.8.1697, all. Inquisitori Arsenale 27.7.1697; filza 738, 23.10.1697, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 19.10.1697.

di dieci mesi dall'impostazione, uscirono entrambe dall'Arsenale, un risultato di tutto rilievo anche senza considerare l'usura provocata dalla guerra¹⁴⁰.

Aquila e *Croce* furono le prime navi a prevedere l'imbarco di un innovativo tipo di cannone di grosso calibro di cui avremo modo di parlare tra breve; il resto dell'armamento rimase un misto di pezzi in bronzo prodotti in Arsenale e di pezzi in ferro provenienti da Sarezzo. Il contratto per questi ultimi fu, come al solito, siglato in ritardo, ma per la seconda volta in un anno Tiburzio Bailo smentì le poco ottimistiche previsioni delle autorità e produsse per tempo i pezzi richiesti¹⁴¹. Le difficoltà furono invece causate, per la prima volta, dalla scarsità di metallo per la fusione dei cannoni di bronzo, tanto che per completare l'armamento fu necessario rispolverare pezzi di «antica fabbrica»¹⁴². Il progressivo esaurimento delle scorte di artiglierie vecchie o inutilizzabili e la mancanza di nuovi bottini di guerra rendevano sempre più difficile trovare la materia prima necessaria alle rifusioni, che avevano rappresentato in passato una parte importante della produzione di cannoni di bronzo. Al contrario, la fonderia di Sarezzo mostrava di aver superato la difficile fase di avvio e di poter rappresentare, se adeguatamente sostenuta, una valida alternativa alla produzione dell'Arsenale.

Non era invece più una novità la penuria di candidati ritenuti all'altezza del ruolo di capitano di nave pubblica. I Provveditori all'Armar scartarono i cinque concorrenti presentatisi e, dopo aver esaminato alcuni capitani di mercantili e altri ufficiali di marina, individuarono due «soggetti sperimentati e di perfetta cognizione nautica». La *Croce Rossa* andò a Pietro Raicovich, già comandante di *Madonna della Salute* e *San Sebastiano* e che aveva perso un piede nella battaglia di Lemno, guadagnandosi il titolo di Cavaliere. Raicovich non si era candidato perché aveva perso tutti i suoi beni nell'incendio della *San*

¹⁴⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 740, 11.1.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 9.1.1698; filza 741, 1.3.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale s.d.; 15.3.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.3.1698.

¹⁴¹ Il contratto fu siglato per ottantasei cannoni (cinquanta da 30 e trentasei da 20), ai quali si aggiunsero altri ventisei pezzi (quattro da 30, otto da 20 e quattordici da 12) avanzati dai contratti precedenti. ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 16.11.1697, all. Provveditori alle Artiglierie ...11.1697; filza 741, 15.3.1698 e all. Provveditori alle Artiglierie 14.3.1698.

¹⁴² Inizialmente mancavano la metà delle 80 miliara di metallo richieste. Al posto delle due colubrine da 14 furono impiegate su ciascuna nave due vecchie colubrine da 16. L'*Aquila Valiera* ebbe 70 cannoni: 4 di nuovo tipo da 120, 26 da 30, 20 da 20, 2 da 16, 14 da 14, 4 da 12; la *Croce Rossa* 68 cannoni: 2 di nuovo tipo da 120, 28 da 30, 22 da 20, 2 da 16, 10 da 14, 4 da 12. Ciascuna unità aveva anche le consuete 12 periere da 6. ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 7.12.1697, all. Provveditori alle Artiglierie 6.12.1697; filza 741, 15.3.1698 e all. Provveditori alle Artiglierie 14.3.1698; 24.3.1698, all. armo navi nuove s.d.; *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 13.6.1698.

Sebastiano, fatto che sottolinea nuovamente quanto fossero importanti le disponibilità finanziarie di un capitano posto alla direzione di una nave pubblica. Per l'*Aquila Valiera* venne scelto Giovanni Milovich, originario di Ragusa, che vantava 47 anni di servizio ininterrotto e che aveva comandato la *Drago Volante* e la *Valor Coronato*¹⁴³. La raccolta degli equipaggi venne ostacolata dal tentativo delle autorità di eliminare il donativo di 4 ducati per marinaio, divenuto nella pratica automatico dal 1688. Di fronte alle sollecitazioni provenienti dalla flotta, sempre più a corto di marinai, i Provveditori all'Armar avevano cominciato a occuparsi direttamente della loro raccolta, ingaggiandoli per proprio conto o tramite intermediari e arrivando anche a stabilire paghe e funzioni a bordo, un'innovazione che avrebbe potuto avere importanti conseguenze sulla gestione delle navi pubbliche se la fine della guerra non avesse determinato una battuta d'arresto. Poiché avevano riscontrato la possibilità di ridurre o anche eliminare il donativo, nel caso di *Aquila Valiera* e *Croce Rossa* i Provveditori suggerirono di sostituire il donativo con un assegnamento di 500 ducati *una tantum* a ciascun capitano, vincolato però al raggiungimento del previsto equipaggio di 200 uomini¹⁴⁴. La possibilità al contempo di risparmiare e di rimuovere un'onerosa consuetudine, che la fine prossima della guerra sembrava rendere superflua, spinsero il Senato ad accogliere subito la proposta¹⁴⁵. Come prevedibile però l'innovazione, che di fatto riduceva il donativo *pro capite* da 4 a 2,5 ducati e che per giunta lo lasciava alla discrezionalità dei capitani, venne accolta assai malvolentieri dai marinai. La partenza delle due navi era stata fissata per il 12 aprile e i Provveditori all'Armar avevano fatto i soliti proclami per ordinare ai marinai di recarsi a bordo entro il 9 del mese, ma a quella data risultarono presenti solo 116 uomini per nave. Locandieri e affitta-camere ricevettero l'ordine di non dare più alloggio ai marinai e di obbligarli a salire a bordo¹⁴⁶,

¹⁴³ ASVe, *Senato Mar*, filza 740, 23.1.1698, all. Provveditori all'Armar 21.1.1698; BNM, ms. it., cl. VI, 475 (12119), *Mercuri* 1698, Venezia 25.1.1698.

¹⁴⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 738, 26.10.1697 e all. Provveditori all'Armar 24.10.1697. Una pratica analoga era stata introdotta dall'esercito francese nel 1690 con una *paie de gratification* di 200 *livres* (circa 85 ducati al cambio dell'epoca) per i capitani le cui compagnie risultassero a pieno organico all'inizio della campagna. G. ROWLANDS, *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661-1701*, Cambridge University Press 2002, p. 202.

¹⁴⁵ Il costo dell'operazione sarebbe stato di 1.000 ducati contro i 1.600 ducati del donativo di 4 ducati per i 400 marinai previsti. ASVe, *Senato Mar*, filza 741, 5.4.1698, Provveditori all'Armar 26.3.1698.

¹⁴⁶ Sullo stretto rapporto che esisteva tra queste categorie professionali e chi governava le città, cfr. M. BERENGO, *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medio Evo ed Età Moderna*, Torino 1999, p. 516.

mentre i capitani dei capi del Consiglio dei Dieci si misero a cercare quelli che si erano nascosti. Ci vollero tuttavia quasi tre settimane per portare il numero degli uomini a 193 sull'*Aquila Valiera* e a 189 sulla *Croce Rossa*, grazie anche a 33 nuovi marinai raccolti a Livorno da un colonnello che stava arruolando soldati per il suo reggimento¹⁴⁷. Le due navi riuscirono comunque a raggiungere egualmente la flotta in tempo per partecipare alla campagna.

La venuta di Richards al servizio della Serenissima ebbe un impatto anche sullo sviluppo delle artiglierie imbarcate, ma in questo caso il suo influsso fu solo negativo. Per contrastare i grandi cannoni petrieri turchi, i veneziani avevano deciso l'introduzione di un inedito cannone, capace di sparare un proiettile esplosivo con una traiettoria tesa e non parabolica come quella dei mortai e quindi teoricamente in grado di colpire un bersaglio in movimento quale una nave. L'idea era venuta ancora una volta a Sigismondo Alberghetti, inseritosi in un filone di ricerche ed esperimenti intrapresi in quegli anni dalle principali marine per tentare di ovviare ai limiti evidenziati dalle artiglierie nei confronti delle sempre maggiori capacità incassatrici dei vascelli di linea. L'adozione della linea aveva trasformato le battaglie in estenuanti duelli di artiglierie, nei quali i cannoni ordinari si erano dimostrati incapaci di ottenere risultati risolutivi, e per ridare peso alle artiglierie navali, si era pensato all'impiego di armi in grado di sparare proiettili esplosivi, chiamati solitamente *bombe*. Esperimenti in questo senso erano stati condotti da inglesi e francesi¹⁴⁸, ma erano stati poi abbandonati soprattutto per i timori suscitati dal maneggio a bordo di proiettili che erano imbottiti della sempre temibile polvere da sparo.

Alberghetti si era interessato alla questione durante il suo soggiorno inglese. Nel 1684 aveva proposto ai Provveditori alle Artiglierie un cannone da 120 in grado di tirare un proiettile esplosivo di quel calibro (circa 210 mm) ma pesante solo come una palla piena da 20: esso avrebbe demolito le murate dei vascelli nemici e sarebbe poi esploso al loro interno¹⁴⁹. Il proiettile del nuovo

¹⁴⁷ Nonostante non fosse stato raggiunto il numero di marinai previsto, i Provveditori decisero di concedere egualmente a ciascun capitano 400 dei 500 ducati stabiliti per l'armo completo. ASVe, *Senato Mar*, filza 742, 3.5.1698, all. Provveditori all'Armar 29.4.1698; 15.5.1698.

¹⁴⁸ Nella battaglia di Beachy Head (1690) una bomba inglese aveva distrutto la poppa del vascello francese da 76 cannoni *Terrible*, lasciandolo «raso come una fregata» e mettendo cento uomini fuori combattimento. [A.] RICHER, *Vie du maréchal de Tourville*, Paris 1783, p. 301.

¹⁴⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 653, 9.8.1684, all. lett. S. Alberghetti 13.7.1684. Si trattava del medesimo concetto che porterà nell'Ottocento all'introduzione dei cannoni-obici del francese Paixans e che provocherà, in risposta, la nascita della corazzata, segnando il definitivo tramonto delle navi da guerra in legno. Cfr. E. TAILLEMITE, *Henry-Joseph Paixans*

cannone aveva una forma «cilindrica» (in realtà due semisfere congiunte da un corpo centrale cilindrico) che facilitava la lavorazione al tornio e permetteva di ridurre notevolmente il 'vento' tra la munizione e l'anima; ciò aumentava la velocità iniziale del proiettile e ne migliorava precisione e forza di penetrazione, nonostante la ridotta lunghezza della volata, grazie alla quale il cannone era leggero in relazione al calibro¹⁵⁰. La forma cilindrica aveva anche il vantaggio di evitare che il proiettile si rovesciasse nella canna al momento dell'inserimento, impedendo così alla miccia di cui era dotato di entrare in contatto con la polvere della carica di lancio e di provocare disastrose esplosioni¹⁵¹. Il Senato, sempre sensibile alle novità in campo artiglieresco, ordinò la produzione in Inghilterra di due cannoni di ferro 'da 120'¹⁵². Lunghi solo sei calibri e pesanti 3.500 libbre (meno di un cannone di ferro 'da 20')¹⁵³, essi vennero fusi sotto la direzione di Alberghetti nella fonderia di Thomas Western ad Ashburnham, nel Sussex¹⁵⁴. Provati agli inizi del 1685, raggiunsero una gittata di oltre cinque chilometri, confermando le migliori aspettative dell'inventore¹⁵⁵.

et sa nouvelle force maritime, in *L'évolution de la pensée navale IV*, par H. COUTAU-BÉGARIE, Paris 1994, pp. 105-132.

¹⁵⁰ Applicare una simile cesellatura alle tradizionali palle rotonde sarebbe stato troppo costoso (la palla perfettamente sferica era il «capolavoro» del tornitore), mentre nei proiettili cilindrici solo la parte centrale (curva ma non sferica) era tornita, il che rendeva l'opera relativamente facile ed economica. S. ALBERGHETTI, *Artiglieria Moderna Veneta di Sigismondo Alberghetti, vantaggiosa ne' colpi, facilissima nell'uso e corrispondente ne i Tiri alla teorica delle sue tavole universali*, Venezia 1703, pp. 3-4. Forse l'idea di una forma cilindrica era stata ispirata ad Alberghetti dalla forma a «melone» di alcune grosse bombe da mortaio fabbricate all'epoca in Francia. Su queste ultime, cfr. SAINT-REMY, *Mémoires d'artillerie*, I, p. 248.

¹⁵¹ Sotto questo profilo, le «bombe cilindriche» di Alberghetti erano superiori anche ai proiettili che saranno ideati da Paixans, tradizionali bombe sferiche alle quali veniva applicato uno 'zoccolo' (*sabot*) di legno per evitarne il rovesciamento. Cfr. H. J. PAIXANS, *Nouvelle Force Maritime*, Paris 1822, p. 209 e i disegni annessi. I proiettili di Paixans, oltre ad essere di concezione meno lineare, usuravano notevolmente la volata, riducendo la vita del cannone.

¹⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. Lett. S. Alberghetti 2.2.1685

¹⁵³ Un cannone era di ferro, l'altro di bronzo. ASVe, *Senato Mar*, filza 741, 8.3.1698, all. scrittura S. Alberghetti 7.3.1698; filza 767, 16.9.1702, all.ti.

¹⁵⁴ Thomas Western, uno dei principali produttori inglesi di artiglierie, venne coinvolto anche nelle fusioni di cannoni e mortai fatte eseguire da Alberghetti a Robertsbridge nello stesso 1684. ASVe, *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702, all. contratto 24.5.1685; R.R. BROWN, *Thomas Western: The Great Ironmonger*, «Journal of the Ordnance Society», 13 (2001), p. 46; CLEERE - CROSSLEY, *The Iron Industry*, pp. 195, 197; CARUANA, *The Age of Evolution*, p. 217.

¹⁵⁵ La citata forma cilindrica con due estremità emisferiche ideata da Alberghetti,

Alberghetti pensava di imbarcare quattro dei nuovi cannoni su ciascuna nave pubblica e altrettanti su ogni galeazza¹⁵⁶, ma purtroppo, come ammetterà egli stesso, mancava di quei «talenti» che un inventore di successo deve avere per convincere interlocutori (e finanziatori) della bontà delle proprie idee. Il predominio veneziano nei primi anni di guerra «fece indormentare l'industria e l'arte, con quali si studiava prevalere a nemici nella forza delle armi», mentre Alberghetti uscì ridimensionato dalla disputa sui mortai avuta con Antonio Muttoni¹⁵⁷. Giunti a Venezia, i «cannoni di nuova invenzione» – come verranno successivamente chiamati – vennero lasciati in Arsenale e l'attenzione delle autorità si spostò sulla produzione di artiglierie in ferro, fino al momento in cui il riarmo navale ottomano e l'impiego dei grandi cannoni petrieri sulle sultane li fecero togliere dal dimenticatoio. Non a caso, l'iniziativa per il loro recupero venne dall'Armata sottile, la più compromessa dall'evoluzione presa dalla guerra. Alla fine del 1696, in seguito alla lezione impartita dalle sultane alle galeazze nella battaglia di Andro, il loro Capitano, Antonio Nani, chiese di imbarcare il nuovo cannone per contrastare il «furore» delle sultane¹⁵⁸. Nel giugno del 1697 il Senato decise di sottoporre al Capitano Generale Molin i due modelli che Alberghetti suggeriva. Il più grande, destinato alle galeazze (a conferma del fatto che questo tipo di unità fosse considerato soprattutto un vettore di cannoni di grosso calibro) apparteneva al genere da 200, aveva un calibro equivalente a 265 mm e pesava 5.000 libbre; l'altro, concepito per le navi, ricalcava quello costruito in Inghilterra un decennio prima (genere da 120, calibro di 210 mm e peso di 3.500 libbre). Entrambi sarebbero stati costruiti in bronzo, con affusti a due sole ruote, forse per facilitare brandeggio

aveva anche lo scopo di stabilizzare la traiettoria del proiettile pur in assenza di una rigatura della canna. Esperimenti effettuati nei primi decenni dell'Ottocento confermarono che proiettili cilindrici del tipo impiegato da Alberghetti potevano mantenere una traiettoria stabile. Cfr. H. DOUGLAS, *A Treatise on Naval Gunnery*, London 1820, p. 304; ed. 1855, pp. 76-77.

¹⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 657, 24.3.1685, all. lett. S. Alberghetti 2.2.1685

¹⁵⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702, all. Provveditori alle Artiglierie 26.4.1698.

¹⁵⁸ Nani pensava di imbarcare quattro cannoni, due sul castello di prua e due a poppa. ASVe, *PTM*, filza 1386, disp. A. Nani 2.12.1696. Antonio Nani (che abbiamo visto salire sulla *Giove Fulminante* come volontario nel 1683) sarà il padre di Giacomo, autore della *Veneta milizia marittima*, il più organico tentativo di una completa storia navale della Repubblica di Venezia. Nel medesimo 1696 il fratello Paolo, in procinto di essere eletto Provveditore Straordinario d'Armata, difese il progetto di Sigismondo Alberghetti per la fortificazione dell'Istmo di Corinto, poi respinto dal Senato. *Diario Garzoni*, c. 48v, 2.6.1696.

e spostamento¹⁵⁹. Molin non ebbe modo di dare il suo parere prima di cedere il comando, ma un giudizio molto favorevole venne in ottobre da Daniele 4° Dolfìn, che già in passato aveva accolto con molto interesse gli esperimenti di Alberghetti e che, come vedremo, era stato appena eletto Provveditore d'Armata Straordinario con lo specifico incarico di dirigere le navi pubbliche. Il Senato approvò la costruzione dei nuovi pezzi e ai primi di novembre un cannone da 120 fu pronto per le prove¹⁶⁰. Ritardate dal maltempo, queste vennero effettuate il 6 dicembre con grande successo: tra l'altro, il cannone dimostrò di poter essere puntato da una sola persona grazie ad un congegno di mira sistemato sopra gli orecchioni, molto più semplice della consueta squadra usata dagli artiglieri¹⁶¹. I brillanti risultati spinsero i Provveditori alle Artiglierie a chiedere sei cannoni di nuova invenzione per ciascuna nave di primo rango: il Senato decise di imbarcarne per il momento quattro e ordinò all'Arsenale quarantotto cannoni per dodici navi di primo rango, mentre la produzione dei proiettili cilindrici venne assegnata a Sarezze¹⁶².

Tuttavia Alberghetti, sebbene si muovesse ora con l'appoggio di influenti membri del patriziato, trovò ancora una volta qualcuno pronto a sbarrargli la strada. Paradossalmente l'opposizione venne proprio dal nuovo Sergente Generale dell'Artiglieria Jacob Richards, che pure proveniva dalla nazione che si andava affermando come la potenza navale più prestigiosa. Va comunque ricordato che l'Inghilterra era entrata in un lungo periodo di conservatorismo navale – iniziato dopo la caduta di Giacomo II nel 1689 e destinato a durare

¹⁵⁹ Nelle note al disegno, Sigismondo indicava espressamente che i cannoni erano destinati a contenere i turchi, fattisi «orgogliosi e potenti» anche sul mare. ASVe, *Senato Mar*, filza 735, 14.6.1697, all. disegno cannoni di nuova invenzione s.d.

¹⁶⁰ ASVe, *Senato Rettori*, filza 131, 9.10.1697, all. scrittura D. Dolfìn; *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702, all. decreto 9.10.1697; filza 739, 7.11.1697, all. Provveditori alle Artiglierie 4.11.1697.

¹⁶¹ Il cannone mostrò una notevole precisione, dovuta al ridotto 'vento' tra anima e proiettile. Nei cannoni di nuova invenzione il vento era pari ad un decimo di oncia (2,9 mm), quando un normale cannone inglese del periodo non scendeva sotto i 7,5 mm; anche le *carronade*, introdotte alla fine degli anni settanta del Settecento e caratterizzate da un vento molto ridotto, non sarebbero scese sotto i 3,7 mm. BNM, ms. it., cl. VII, 1542 (8889), *Obiezioni e risoluzioni sulla nuova artiglieria*, n. 7; PADFIELD, *Guns at Sea*, p. 105.

¹⁶² I pubblici fonditori dell'Arsenale ricevettero 24 ducati il miliara per la fusione dei pezzi contro i soliti 20, a causa delle maggiori lavorazioni richieste, tra cui la tornitura della canna e il quadrante di mira. ASVe, *Senato Mar*, filza 739, 14.12.1697 e all.ti.; filza 741, 8.3.1698, all. scr. S. Alberghetti 7.3.1698; 24.3.1698, all. Provveditori alle Artiglierie 21.12.1697.

fino agli anni quaranta del Settecento¹⁶³ – un clima che non poteva non influire anche sul nuovo comandante dell'artiglieria veneziana. Le perplessità di Richards (messe nero su bianco già all'arrivo a Venezia nel giugno 1697 e ribadite in una seconda scrittura presentata nel marzo 1698, quando i primi quarantotto cannoni erano già stati prodotti) evidenziavano innanzi tutto il rischio del maneggio a bordo dei proiettili esplosivi, che avevano messo in grave pericolo il vascello inglese che li aveva a suo tempo sperimentati¹⁶⁴: erano timori che dovevano suscitare particolare apprensione a Venezia, dove si erano viste molte unità della Serenissima andare a pezzi per delle inaspettate esplosioni. Richards giudicava inoltre i cannoni troppo leggeri e dubitava delle qualità balistiche dei proiettili cilindrici, proponendone in alternativa di sferici riempiti al loro interno di creta¹⁶⁵. Su consiglio del Savio alla Scrittura e dei Provveditori alle Artiglierie, il Senato decise di confrontare cannoni e proiettili¹⁶⁶. Le prove, svoltesi il 26 marzo e il 12 aprile 1698, diedero pienamente ragione ad Alberghetti, i cui cannoni e i cui proiettili mostrarono maggiore gittata e precisione e una minor usura rispetto a quelli di Richards¹⁶⁷. Sebbene trentatré cannoni di nuova invenzione fossero subito inviati in Levante, l'intervento dell'inglese aveva comunque ritardato non solo l'arrivo dei pezzi in Armata, ma anche l'avvio della produzione dei proiettili, con gravi ripercussioni sull'impiego bellico della nuova invenzione.

A Nauplia, i cannoni da 120 vennero distribuiti, a due per unità, sul ponte di coperta delle navi di primo rango, mentre un cannone da 200 venne imbarcato sulla galeazza di Antonio Nani¹⁶⁸. Con i cannoni erano arrivati 600 proiettili cilindrici da 120, ma per fare più in fretta 289 erano stati fatti di pietra (materiale che poteva essere lavorato in Arsenale) e quindi non avevano

¹⁶³ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 75; 2, p. 17; EHRMAN, *The Navy*, pp. 14-16.

¹⁶⁴ L'unità inglese – che Richards indica come la nave dell'ammiraglio Edward Russel e che potrebbe essere la *Britannia*, battente l'insegna di Russel alla battaglia di Barfleur (1692) – aveva rischiato di saltare in aria.

¹⁶⁵ Le palle di ferro piene sarebbero risultate troppo pesanti.

¹⁶⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 735, 14.6.1697, all. scr. Richards s.d.; filza 741, 8.3.1698 e all.ti

¹⁶⁷ Sul piano della perforazione, i risultati del cannone di nuova invenzione appaiono fuori dal comune. Alla distanza di 700 metri, il proiettile cilindrico era in grado di trapassare quasi un metro e mezzo di legno di quercia, contro una perforazione di meno di un metro a 600 metri di distanza dei più grandi cannoni francesi, i 36 *livres*. ASVe, *Senato Mar*, filza 741, 16.4.1698 e all. Savio alla Scrittura e Provveditori alle Artiglierie 15.4.1698; filza 767, 16.9.1702, all.ti.; BOUDRIOT, *Le vaisseau de 74*, IV, p. 137.

¹⁶⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702, all. lett. Capitano Generale da Mar Giacomo Corner 10.6.1698.

alcuna capacità esplosiva¹⁶⁹. Solo in giugno seguirono (con altri cinque cannoni da 120 e uno da 200) 793 proiettili cilindrici in ferro e 1.561 spolette¹⁷⁰. Nel frattempo uno dei fratelli di Sigismondo, Carlo Alberghetti, era stato incaricato di addestrare al Lido il personale – una sessantina tra capi e sottocapi dei Bombardieri – e di dirigere in Armata le nuove artiglierie¹⁷¹. Grazie all'estrema facilità di puntamento e alla precisione, i risultati superarono ogni aspettativa. Nella prova generale, effettuata il 24 agosto, quasi tutti i bombardieri impiegati conseguirono un «successo [di mira] inaudito con ogn'altra sorte d'artiglieria sin hora visitata»¹⁷². La flotta veneziana sembrava avere trovato l'arma in grado di spostare a proprio vantaggio l'equilibrio sul mare.

9.5 *La conclusione della prima guerra di Morea.*

L'inverno 1697-98 trascorse relativamente tranquillo. La grande vittoria riportata dal Principe Eugenio sui turchi a Zenta (11.9.1697) e la firma nello stesso mese della pace di Rijswyck con la Francia, mettevano adesso l'Austria in una posizione di forza tale da convincere l'Impero Ottomano a scendere a patti accettando la perdita dell'Ungheria e della Transilvania. Un accordo con l'Austria avrebbe portato inevitabilmente con sé anche quello con la Serenissima¹⁷³ e di conseguenza i preparativi militari in Levante ebbero un andamento molto meno intenso rispetto a quello dei tre anni precedenti. La novità maggiore in campo veneziano fu il citato avvicendamento dei principali comandanti dell'Armata. Giacomo Corner prese il posto di Alessandro Molin quale Capitano Generale da Mar, Pietro Duodo quello di Bartolomeo Contarini come Capitano Straordinario delle Navi¹⁷⁴. Tuttavia Duodo non ottenne neppure

¹⁶⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 742, 15.5.1698 e all.ti.

¹⁷⁰ Si trattava di 123 proiettili da 200, 111 dei quali di pietra, e 670 da 120, 141 dei quali di pietra. ASVe, *Senato Mar*, filza 743, 21.6.1698, all. nota materiale s.d.

¹⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 741, 26.4.1698; filza 767, 16.9.1702, all. Provveditori alle Artiglierie 26.4.1698.

¹⁷² ASVe, *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702, all. scr. Capo bombardieri Iseppo Fiorentini,...1698; BNM, ms. it., cl. VII, 1542 (8889), *Informatione circa li cannoni di nuova invenzione*.

¹⁷³ I termini della Lega Santa impegnavano gli alleati a non siglare delle paci separate con l'Impero Ottomano.

¹⁷⁴ Contarini, nominato Provveditore Generale delle Tre Isole, morì l'anno successivo, privando l'Armata grossa della sua esperienza nella fase di riassetto seguita alla guerra. Giacomo di Bartolomeo Corner (1639-17??), era stato Capitano Straordinario delle Galeazze all'inizio della guerra di Morea. BARBARO, III-11, c. 90; MANDELLI, colloquio.

adesso il comando effettivo dell'Armata grossa, che venne invece affidato a un *Provveditore d'Armata Straordinario alle Navi* istituito *ad hoc*. Per l'incarico fu scelto Daniele 4° Dolfin, che in passato era stato bocciato per tre volte nell'elezione a Capitano Generale. Probabilmente sarebbe stato più logico affidare a lui la carica suprema ma, oltre a venire da un deludente comando in Dalmazia¹⁷⁵, Dolfin aveva già guidato, come Molin, le navi pubbliche e avrebbe sicuramente chiesto d'imbarcarsi sull'Armata grossa. Sempre contrario a trasferire le insegne del Capitano Generale sulle navi, il Senato si rendeva però conto della necessità di evitare i contrasti che si erano registrati tra Molin e Contarini; optò quindi per una sorta di duumvirato, in cui l'autorità di Corner trovava un contrappeso in quella altrettanto prestigiosa di Dolfin, garantendo la necessaria autonomia dell'Armata grossa. La soluzione si rivelò indovinata e la campagna registrò una fattiva collaborazione tra i due comandanti.

Dolfin diresse personalmente la conchia a Porto Trapano, con un'abilità non inferiore a quella di Francesco Grimani. Vennero raddobbate ventuno navi pubbliche, insieme a due brulotti, dodici galeotte e cinquanta legni minori. Le navi in condizioni peggiori furono riparate con interventi all'altezza di quelli che si sarebbero potuti fare in Arsenale: Porto Trapano era diventata un'alternativa credibile al cantiere di stato. Dolfin approfittò dell'occasione per aumentare l'altezza dei portelli dell'*Amazzone Guerriera*, i cui cannoni non avevano potuto avere la giusta elevazione nel combattimento di Macronisi¹⁷⁶. Per la prima volta le navi pubbliche vennero ufficialmente divise in tre ranghi: il primo appartenevano dieci unità, al secondo e al terzo, otto ciascuno, anche se non ci sono precise indicazioni sulla collocazione di ogni singola nave¹⁷⁷. Il Capitano Generale Corner escluse dalla linea quasi tutte le navi di terzo rango, poco armate e con le batterie inferiori troppo basse. In attesa dell'arrivo dei

¹⁷⁵ L'anno prima Dolfin era stato rimosso dal provveditorato generale della provincia dopo il fallito attacco a Dulcigno. Cfr. *Diario Garzoni*, c. 53v, 8.10.1696.

¹⁷⁶ Il combattimento era avvenuto sopravvento e quindi con la nave inclinata verso il nemico: l'inadeguata elevazione dei pezzi aveva reso troppo corti i tiri. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 13, 28.4.1698.

¹⁷⁷ Di primo rango erano sicuramente l'*Aurora* (80), *San Lorenzo Giustinian* (80), *Sol d'Oro* (70), *Redentor del Mondo* (70), *Amazzone Guerriera* (68), *Rizzo d'Oro* (68), *Iride* (66), *Tigre* (66), *Giove* (64), *San Vittorio* (62); al secondo rango dovrebbero essere appartenute la *San Giovanni Battista Grande* (60), *Rosa* (60), *Sacra Lega* (60), *San Andrea* (60), *San Domenico* (60), *Fede Guerriera* (56), *Fenice* (56), *San Nicolò* (54); al terzo rango *Valor Coronato* (54), *Venere Armata* (52), *Vittoria* (50), *Fama Volante* (50), *Madonna della Salute* (50), *Pace e Abbondanza* (50), *Nettuno* (50), *Ercole Vittorioso* (40); vi erano inoltre due fregate in Adriatico, *Aquila Reale* (42) e *San Antonio da Padova* (40), per un totale di ventotto navi pubbliche in servizio.

cannoni di nuova invenzione, Corner imbarcò sulle navi di primo rango trenta cannoni da 50 al posto di altrettanti cannoni da 30, spostati a loro volta sulle unità di secondo rango¹⁷⁸. Nello sforzo di rispondere ai grandi cannoni turchi, le principali navi della Serenissima tornavano ad essere equipaggiate, dopo quasi un secolo, con un calibro equivalente a quello imbarcato dalle principali marine straniere¹⁷⁹.

La nota dolente rimase invece quella del personale. Anche se una diminuzione degli equipaggi nella stagione invernale era fisiologica¹⁸⁰, a ogni nuova campagna la situazione diventava sempre più difficile. A marzo 1698 la mancanza di marinai sfiorò il 40%, una quota mai toccata in passato¹⁸¹. Gli sforzi di Corner in Arcipelago e in Morea e alcuni invii da Venezia riuscirono a coprire una parte dei vuoti, ma ai primi di giugno risultava ancora una carenza di marinai di quasi il 20%¹⁸². L'aumento della paga dei capitani non era servito a migliorare il reclutamento dei marinai e nemmeno quello degli ufficiali. Per di più i capitani costringevano spesso i propri ufficiali migliori a licenziarsi per poterne poi assumere altri a paga più bassa; gli unici che beneficiavano di un trattamento di favore erano gli scrivani, sovente complici della cattiva ammi-

¹⁷⁸ La *Rizzo d'Oro*, ammiraglia di Dolfìn, ebbe sei cannoni da 50, altre sei navi di primo rango ne ebbero quattro ciascuna. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 11, 18.3.1698 e all.ti; n. 13, 28.4.1698; filza 951, disp. Provveditore Generale da Mar Daniele 4° Dolfìn n. 65, 15.3.1704.

¹⁷⁹ I cannoni da 50 (38 pdr) avevano un corrispettivo nei 42 pdr inglesi e nei 36 *livres* (39 pdr) francesi. Lo sforzo sopportato dagli scafi al momento degli spari si rivelò però eccessivo e molte delle navi che li imbarcarono mostrarono negli anni successivi una notevole usura delle strutture.

¹⁸⁰ Ricordiamo comunque che formalmente le navi veneziane in Levante non smobilitavano mai e che gli equipaggi rimanevano sui libri paga della Repubblica fino al loro ritorno a Venezia.

¹⁸¹ Le grandi navi, fulcro della flotta, continuavano soffrire maggiormente: le cinque più importanti avevano solo 544 marinai su 1.000 e *Rizzo d'Oro* e *Tigre* erano a meno della metà della forza prevista; complessivamente, le ventuno navi pubbliche in Levante avevano 1.857 marinai su 2.960 previsti. Gli organici contemplavano cinque navi pubbliche con 200 marinai ciascuna, quattro con 150, dieci con 120 e quattro con 100. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 11, 18.3.1698, all. s.d.

¹⁸² Mancavano 549 marinai sui 3.012 previsti. In Arcipelago vennero raccolti 199 marinai e in Morea 137, dando loro, come l'anno prima, 5 reali al mese e tre paghe anticipate; altri 150 marinai furono inviati da Venezia. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 15, 31.5.1698; filza 1255, disp. Commissario d'Armata Angelo Emo s.n., 6.5.1698 e n. 5, 2.6.1698.

nistrazione della nave¹⁸³. Il Capitano Straordinario Duodo chiese che lo stato fissasse almeno la paga per gli ufficiali, una regolamentazione che tra l'altro avrebbe favorito l'afflusso di personale straniero, ora che l'Europa era in pace; Duodo chiese anche una tabella per il vestiario dei marinai, in modo da impedire che i capitani continuassero a saldare i crediti nei confronti dell'equipaggio con la cessione di abiti, per di più di pessima qualità¹⁸⁴. Era sempre più evidente che l'aumento del numero e delle dimensioni delle navi avrebbe richiesto un maggiore intervento dello stato, ma la fine dell'emergenza bellica impedì che si registrasse una qualche evoluzione in tal senso. Strettamente connesso al problema del reclutamento era quello finanziario. Corner dovette ingegnarsi per trovare prestiti in Lavante, per un totale di quasi 60 mila ducati. La scarsità di denaro spinse ad una nuova revisione dei tributi incassati dalle isole dell'Arcipelago, ma i dati confermarono che, anche dopo il riesame effettuato nel 1694, le cose non erano un gran ché migliorate. Pur avendo incassato carazi per 60 mila ducati l'anno, contro i 50 mila del decennio precedente, si era ancora molto lontani dai 200 mila ducati annui preventivati all'inizio della guerra¹⁸⁵. Il fallimento nella riscossione dei tributi delle isole dell'Egeo, che – ricordiamo – erano stati uno degli argomenti salienti a favore dell'intervento, dà la misura di quanto fossero state deluse le aspettative di nutrire la guerra con la guerra.

Nonostante le difficoltà, Corner e Dolfin riuscirono ad approntare la flotta prima che il Meltemi cominciasse a imperversare. La Consulta decise di approfittarne per lanciare una nuova offensiva nell'Egeo settentrionale, senza attendere ad Andro l'eventuale discesa di Mezzomorto; Porto Gavrión non era più ritenuto un ancoraggio sicuro dopo che, da una parte, il Kapudan Pascià lo aveva fatto scandagliare e, dall'altra, un mercantile francese era riuscito a penetrarvi per sbaglio, sfuggendo poi alle cannonate delle navi veneziane. Il 13 giugno l'Armata grossa salpò da Nauplia con a bordo circa dieci mila uomini, sette mila dei quali soldati. Quasi tutte le navi erano dirette da «gioventù patrizia avida di gloria e ripiena di sangue fervido» e molti nobili avevano gareggiato per imbarcarsi volontari¹⁸⁶. Il 15 si congiunse a Porto Poro con l'Armata sottile,

¹⁸³ La collusione tra capitani e scrivani (*purser*) e un fenomeno peraltro riscontrabile anche nella marina inglese del periodo. Cfr. DAVIES, *Gentlemen and Taraulins*, p. 50.

¹⁸⁴ ASVe, PTM, filza 1337, disp. P. Duodo n. 25, 2.11.1697.

¹⁸⁵ Dal 1684 al 1698 erano stati incamerati 711.354 reali (meno di 800 mila ducati) su 2.490.888 (2,7 milioni di ducati) preventivati; l'isola che aveva contribuito maggiormente era Paro (78.183 reali), mentre Samotracia non aveva mai versato alcun tributo. ASVe, PTM, filza 1133, disp. G. Corner n. 13, 28.4.1698 e all. carazi, 5.4.1698.

¹⁸⁶ ASVe, PTM, filza 1133, disp. G. Corner n. 18, 14.6.1698.

portando il totale della flotta a superare i diciassette mila uomini¹⁸⁷. Dolphin consegnò al Capitano Straordinario Duodo l'ordine di battaglia per le navi, che contemplava la classica divisione in tre squadre, ma per la prima volta ad ognuna venne attribuito, sul modello inglese, un colore. La squadra Rossa, agli ordini diretti di Dolphin, aveva otto navi, quella Verde, al comando di Duodo, e quella Azzurra, diretta da Fabio Bonvicini (ora Capitano Ordinario delle Navi), sei unità ciascuna. Fuori linea vi erano altre quattro navi pubbliche, il cui armamento era stato fortemente ridotto. Dolphin non aveva invece modificato la posizione di comando della linea, riservandosi una posizione di testa e occupando con l'ammiraglia *Rizzo d'Oro* il solito terzo posto della linea¹⁸⁸. Il 17 giugno la flotta si mise in mare diretta ad Andro, da dove ripartì il 19, entrando in Egeo. Toccata Agiostrati, il 26 arrivò nelle acque di Lemno. Corner fece sbarcare gli oltremarini delle galeotte e i corsari di Tine per saccheggiare l'isola, appoggiandoli con reparti di soldati italiani e tedeschi; il borgo, «nobile per edifici e vago per i giardini», venne dato alle fiamme, facendo rivivere per un momento le incursioni di stile morosiniano degli anni cinquanta. La flotta si mise quindi in rotta per Imbro, ma l'alternarsi di venti contrari e bonacce la trascinò verso le coste di Taso. I veneziani avevano comunque guadagnato il sopravvento rispetto ai Dardanelli e attendevano l'uscita del nemico per piombargli addosso da una posizione favorevole.

Dopo i grandi sforzi degli anni precedenti, i turchi non erano ancora pronti. Alcune sultane (tra cui la grande tre-ponti) si trovavano a Gallipoli, ma il grosso restava in allestimento a Istanbul, dove Mezzomorto si dibatteva tra notevoli difficoltà, legate soprattutto alla scarsità di denaro che affliggeva

¹⁸⁷ Di questi, 10.765 erano soldati. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1255, disp. Commissario d'Armata Angelo Emo n. 5, 2.6.1698.

¹⁸⁸ La Squadra Rossa annoverava l'*Amazzone Guerriera* (73), *Tigre* (70), *Rizzo d'Oro* (78), *San Lorenzo Giustinian* (81), *Sol d'Oro* (76), *Redentor del Mondo* (72), *Fede Guerriera* (60) e *Iride* (70); la Squadra Verde la *Vittoria* (48), la nuova *Croce Rossa* (68), l'*Aurora* (82), *Sacra Lega* (60), *Fenice* (56) e *Valor Coronato* (50); la Squadra Azzurra la *Rosa* (58), *San Nicolò* (50), *San Andrea* (58), *San Domenico* (58), *Giove* (78) e la nuova *Aquila Valiera* (70); fuori linea c'erano la *Pace e Abbondanza* (48), *Venere Armata* (35), *Madonna della Salute* (34) ed *Ercole Vittorioso* (22). L'armamento complessivo era di 1.455 cannoni, di cui 808 in ferro (56%) e 647 in bronzo. I cannoni di nuova invenzione erano ventidue, imbarcati su dieci navi di primo rango: l'*Aquila Valiera* ne aveva quattro, le altre navi due. I trenta cannoni da 50 erano distribuiti su sette navi di primo rango (come detto l'ammiraglia *Rizzo d'Oro* ne aveva sei, le altre unità quattro), mentre sedici cannoni da 30 erano su tre navi di secondo rango (sei su *Fenice* e *Rosa*, quattro su *Fede Guerriera*). ASVe, *Archivio Gradenigo Rio Marin*, b. 327, 13.6.1698.

tutto l'Impero¹⁸⁹. Solo il 17 luglio il Kapudan salpò dalla capitale, per quanto il ritardo gli permettesse di portare la squadra a venticinque sultane, immettendo in servizio almeno cinque nuove unità¹⁹⁰; sette navi barbaresche lo raggiunsero successivamente, portando il totale a trentadue unità¹⁹¹. A fine luglio una squadra di galee veneziane, mandata in avanscoperta da Corner, trovò la flotta ottomana ancorata fuori dai Dardanelli, presso la costa asiatica di fronte all'isola di Tenedo. I turchi non sembravano sospettare che il nemico potesse essere così vicino e per giunta sopravento: deve essere stata una sorpresa assai spiacevole vedere Dolfin, salpato con le navi la mattina del primo agosto da Imbro, ancorarsi nel primo pomeriggio subito fuori dagli Stretti, 6 miglia alle loro spalle, tagliandoli così fuori da Istanbul. Il «sagace» Mezzomorto – come lo definì il Provveditore d'Armata – tentò di smuovere i veneziani mandando in avanti una nave isolata, che sparò anche un colpo di sfida, ma Dolfin non si fece ingannare. Il 3 agosto il Kapudan ripeté il tentativo con tutta la flotta, incrociando tra Imbro e Tenedo e cercando di attirare Dolfin verso sud; il Provveditore d'Armata si limitò a seguire i movimenti del nemico, sempre attento a tenersi aperta la strada per i Dardanelli, fino al momento in cui Mezzomorto si riportò al precedente ancoraggio. Il Kapudan aveva l'assoluta necessità di sloggiare la flotta veneziana, non solo per questioni di prestigio, ma anche per ricongiungersi con i numerosi trasporti carichi di rifornimenti bloccati dentro gli Stretti: provò ancora il 7 agosto, ma il tentativo non ebbe miglior esito dei precedenti.

Verso la metà del mese, l'Armata sottile dovette ripartire per mancanza di biscotto. Nelle prime ore del 16 agosto il vento girò insolitamente da ESE, dando ai turchi il sopravvento. Mezzomorto avanzò e Dolfin si ritirò verso nord oltre Imbro, dove una massa temporalesca prometteva di poter cogliere nuovamente il Meltemi. Il calcolo si rivelò esatto e nella tarda mattinata il Provveditore d'Armata ordinò di invertire la rotta e di lanciarsi all'attacco con le navi in linea di fronte. Tuttavia, come era accaduto a Contarini l'anno precedente,

¹⁸⁹ ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 32, 2.7.1698.

¹⁹⁰ Sicuramente una delle venti sultane più vecchie era stata sostituita. Delle cinque sultane nuove, due da 70 cannoni erano state presumibilmente impostate nel 1697, mentre tre da 60 cannoni, pur completate, non erano state utilizzate nella precedente campagna; nel complesso pare vi fossero, oltre alla grande tre-ponti da 110 cannoni, una nave da 80 cannoni, sei da 70, otto da 60 e nove da 50 cannoni. Cfr. *Mercuri* 1698, Venezia 5.4.1698.

¹⁹¹ Le unità barbaresche erano quattro tripoline e tre tunisine: gli algerini, ancora in guerra con il Marocco, non si erano presentati. Le navi delle due Reggenze erano da 34 cannoni, esclusa la capitana di Tunisi, che ne aveva 66, e quella di Tripoli, che ne portava 50. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 22, 4.10.1698, all. costituito 22.9.1698.

alcune unità non eseguirono l'ordine con la necessaria rapidità, sicché Dolfin fu obbligato a fermarsi per attendere i ritardatari, disponendosi poi in linea di fila. La sosta non solo impedì di entrare in battaglia prima dell'arrivo dell'oscurità, ma soprattutto permise a Mezzomorto di spostarsi velocemente all'entrata degli Stretti e di ancorarsi sotto le fortificazioni della costa europea, recuperando le comunicazioni con Istanbul. Nonostante Dolfin avesse teorizzato le grandi opportunità offerte dai Dardanelli, dei quali aveva studiato correnti e vento¹⁹², al momento giusto non era riuscito né a spingere Mezzomorto allo scontro in condizioni vantaggiose, né a mantenere una posizione favorevole. Il successo turco non fu comunque senza prezzo. Nel forzare le vele, una sultana perse entrambe le gabbie, mentre la capitana di Tunisi, una «bellissima» nave da 66 cannoni di soli tre anni, rimase tagliata fuori e andò ad incagliarsi sull'isoletta di Mavarea, a nord di Tenedo. La perdita inasprì nuovamente i rapporti con i Barbareschi, che minacciarono di non prestare mai più servizio per il sultano¹⁹³.

Tra la fine di agosto e la metà di settembre le due flotte incrociarono ripetutamente tra Taso, Imbro e Samotracia, ciascuna alla ricerca del sopravvento. Il 18 settembre Dolfin decise di attirare verso sud Mezzomorto, spostandosi nelle acque di Mitilene. Il mattino del 20, mentre bordeggiava lungo la costa meridionale dell'isola, l'Armata grossa avvistò alle proprie spalle la squadra turca, intenta a doppiare Capo Sigri. Soffiava un vento teso da ovest e Dolfin, che teneva una rotta per est, rovesciò il bordo con l'obiettivo di raggiungere per primo Capo Kaloni, promontorio sulla costa meridionale di Mitilene e punto essenziale per ottenere il sopravvento in quelle acque; il tentativo però non riuscì e il Provveditore d'Armata, ormai a ridosso della costa dell'isola, dovette virare nuovamente per est. Verso le 14.30 i sei vascelli turchi più avanzati attaccarono la coda veneziana, concentrandosi contro la *Rosa* (60). Dolfin mantenne la rotta cercando di guadagnare quanto più spazio possibile poi, intorno alle 15, rovesciò nuovamente il bordo in direzione del Capo. L'*Amazzone Guerriera* (73) in testa alla linea con la Prima Squadra (Rossa), riuscì ad arrivarci prima dei turchi, conquistando il sopravvento. La *Tigre* (66), che la seguiva, venne affrontata contro bordo da una sultana e si arrembò con questa; la sultana fu costretta a poggiare sulla *Rizzo d'Oro* (68),

¹⁹² Cfr. BMC, ms. Morosini-Grimani 557, rel. Capitano delle Navi Daniele 4° Dolfin 20.3.1693, cc. 239r-v; ASVe, *Miscellanea Codici*, I, *Storia Veneta*, b. 131, rel. D. Dolfin, c. 2r.

¹⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 33, 22.8.1698; filza 1133, disp. G. Corner n. 21, 31.8.1698 e all.ti.; filza 1341, disp. Capitano Ordinario delle Navi Fabio Bonvicini n. 2, 19.8.1698.

che le scaricò addosso la sua poderosa bordata e la obbligò a ritirarsi gravemente danneggiata. Il Provveditore d'Armata si preparava ad affrontare con l'ammiraglia gli altri vascelli turchi che avanzavano contro bordo quando, per un'errata manovra del capitano Francesco Gori, la *San Lorenzo Giustinian* (80) investì a poppa la *Rizzo*¹⁹⁴. Il contraccolpo fece ruotare controvento l'ammiraglia, le vele presero collo e la nave, immobilizzata, finì tra due fuochi, con quattro sultane che da sottovento la stringevano contro il grosso nemico. Le quattro unità tempestarono la *Rizzo* con furiose salve di artiglieria e di moschetteria, avvolgendola in una spessa nube di fumo che la sottrasse alla vista delle altre navi veneziane. Dolfin riuscì a respingere l'assalto, ma ebbe gran parte delle sartie recise e le vele ridotte a pezzi; la nave, fuori governo, finì nel mezzo della linea ottomana, divenendo bersaglio di numerose altre unità. L'incidente permise al grosso ottomano di guadagnare il sopravvento. Mezzomorto proseguì verso est, scontrandosi contro bordo con la Seconda Squadra (Verde) del Capitano Straordinario Duodo. Quest'ultimo respinse i turchi, ma dovette intervenire con la sua *Aurora* (80) e l'*Iride* (66, Prima Squadra) per trarre d'impaccio l'*Amazzone Guerriera* che, dopo aver rovesciato solitaria il bordo, si era posta su una rotta parallela ai turchi e stava tornando indietro, inseguita e bersagliata da numerose sultane.

Nel frattempo la *Rizzo d'Oro*, dopo aver subito un paio d'ore di duro martellamento (durante il quale era stato ucciso il capitano, Gasparo Albertini), pur con i pennoni gravemente danneggiati e le vele in gran parte lacerate, era riuscita in qualche modo a rovesciare anch'essa il bordo, ma restava quasi immobile, sempre cannoneggiata accanitamente dai vascelli ottomani. In suo aiuto si staccò dalla retroguardia il Capitano Ordinario Bonvicini, che dalla nuova *Aquila Valiera* (68) guidava la Terza Squadra (Azzurra). Sotto la sua copertura, la *Rizzo* riuscì a prendere un po' di velocità e a ricongiungersi con il resto dell'Armata. La disavventura le era però costata molto cara: alla fine della giornata l'ammiraglia lamentò 118 morti e 183 feriti, una delle punizioni più gravi mai inflitte dai turchi ad una nave della Serenissima. Mentre la *Rizzo* riusciva in qualche modo a mettersi in salvo, la *Giove* (64), rimasta l'ultima unità della linea veneziana dopo lo scatto in avanti dell'*Aquila Valiera*, si era arrembata con una sultana da 60 cannoni. La rapidità di fuoco della nave pubblica fece vacillare l'equipaggio ottomano, che abbandonò cassero e coperta e si rifugiò nei ponti inferiori, mentre una decina di schiavi cristiani

¹⁹⁴ La *San Lorenzo Giustinian* era stata a lungo la nave di Bartolomeo Contarini e le sue manovre erano state dirette dall'*Ammiraglio* dell'allora Capitano Straordinario: Gori potrebbe quindi aver avuto scarsa esperienza dell'unità al suo comando.

ne approfittava per saltare sull'unità veneziana¹⁹⁵. La sultana venne duramente maltrattata soprattutto dai cannoni da 50, un colpo dei quali aprì una grande falla; la *Giove* l'avrebbe sicuramente catturata, se essa non fosse stata soccorsa da altre due unità turche e da un brulotto: alla fine, i veneziani riuscirono solo a sottrarre la bandiera di prua.

L'arrivo dell'oscurità pose fine alla battaglia, probabilmente la più dura di tutto il conflitto in quanto combattuta a distanza molto ravvicinata. L'incapacità di ottenere risultati decisivi aveva spinto entrambi i contendenti a uno scontro all'arma bianca, quasi un ritorno alle tattiche della guerra di Candia, ma la mischia era anche dovuta al fatto che molte unità veneziane non erano riuscite a conservare il proprio posto nella linea¹⁹⁶. I veneziani persero circa mille tra morti e feriti, mentre le perdite turche sono, come al solito, impossibili da stabilire con esattezza. Tre sultane erano state comunque costrette ad abbandonare la linea durante la battaglia e successivamente il Kapudan Pascià fu avvistato con sole ventisei navi, mentre altre cinque si rifugiarono a Fochies o a Smirne¹⁹⁷. I cannoni di nuova invenzione suscitarono molti commenti favorevoli, ma il loro impatto non fu quello sperato da Sigismondo Alberghetti. Sulla *Rizzo d'Oro*, il fratello Carlo li diresse con tale abilità e coraggio da ricevere un attestato di benemerenza da parte di Dolfìn e anche Duodo e Bonvicini si mostrarono entusiasti della nuova invenzione; tuttavia i tre ammiragli operarono dei distinguo che ridimensionavano in parte l'effetto della nuova arma: se Dolfìn apprezzò soprattutto la velocità di caricamento, Duodo segnalò che si erano sparati pochissimi proiettili esplosivi perché da Venezia erano arrivate non più di 54 bombe, causa il ritardo accumulato nelle prove comparative con i pezzi di Richards¹⁹⁸. Sia Duodo che Bonvicini erano in ogni caso contrari all'impiego delle bombe, in quanto temevano che potessero fare più danno alle proprie unità che non al nemico: le esplosioni degli anni precedenti facevano sicuramente guardare con sospetto alla presenza a bordo di ordigni del

¹⁹⁵ Un maltese, fattosi un opportuno segno della croce, riuscì a saltare su uno dei copri-portello della batteria di coperta della *Giove*.

¹⁹⁶ In seguito Bonvicini addossò gli errori a mancanze dei comandanti delle navi, ma sembra più probabile che continuasse a pesare in modo rilevante l'assenza di un adeguato sistema di segnalazione. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. F. Bonvicini n. 4, 16.5.1699.

¹⁹⁷ I veneziani lamentarono 299 morti e 622 feriti. In campo ottomano, la vecchia ammiraglia da 80 cannoni perse gli alberi di maestra e di bompresso. Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 34, 26.9.1698; filza 1133, disp. G. Corner n. 22, 4.10.1698, all.ti.; filza 1341, disp. F. Bonvicini n. 3, 22.9.1698; BMC, Stampe E 69, cc. 112r-123r.

¹⁹⁸ Sigismondo Alberghetti parla di soli quattordici proiettili. Id., *Artiglieria Moderna Veneta*, Venezia 1703, p. 6.

genere¹⁹⁹. Soprattutto, nessuno pensò di usare i cannoni di nuova invenzione alle grandi distanze ipotizzate dal loro inventore. Alberghetti riteneva di poter colpire a due miglia (quasi 3.500 metri) una nave che navigasse «6 miglia in un'ora» (grosso modo sei nodi). Con i cannoni ordinari a quella distanza trascorrevano, tra il momento in cui si era puntato il pezzo e quello in cui il proiettile arrivava sul bersaglio, almeno trenta secondi²⁰⁰, intervallo nel quale la nave presa di mira percorreva un centinaio di metri; se anche si fosse mirato alla sua prua, e se anche fosse stata relativamente grande, il colpo sarebbe caduto molto a poppa, mentre non c'erano punti di riferimento per puntare, in deflessione, davanti alla prua. Era per questo motivo che i gli artiglieri sparavano a distanze talmente ravvicinate che non era quasi necessario puntare i pezzi: per loro, il fattore più importante non era la precisione del tiro, ma il coraggio e il sangue freddo necessari a mantenere un fuoco disciplinato. I cannoni di nuova invenzione potevano invece essere maneggiati e puntati «come moschetti» da tre uomini²⁰¹, lasciando così il cannone puntato sul bersaglio fino al momento dell'effettiva uscita del proiettile dalla volata e riducendo di molto lo spazio percorso dalla nave nemica prima dell'arrivo di quest'ultimo²⁰². Nella battaglia di Mitilene, a causa della mancanza delle tavole di elevazione predisposte da Alberghetti e del numero limitato di proiettili a disposizione, i cannoni di nuova invenzione spararono invece alla stessa distanza ridotta dei pezzi ordinari. Le testimonianze raccolte, anche tra i turchi, parlavano di sultane ritiratesi con enormi sforzi nelle sovrastrutture, causati soprattutto dai cannoni da 120 della *Rizzo d'Oro*, i cui proiettili cilindrici avevano attraversato entrambi i bordi dell'opera morta; tuttavia la ridotta distanza di tiro aveva

¹⁹⁹ *Informatione circa li cannoni*; BNM, ms. it., cl. VII, 523 (8399), c. 29r, disp. P. Duodo 10.11.1698. In realtà non è chiaro se Bonvicini abbia impiegato proiettili esplosivi o inerti, sicché sembra che gli unici cannoni di nuova invenzione usati secondo le intenzioni di Sigismondo Alberghetti siano stati quelli diretti dal fratello Carlo sulla *Rizzo d'Oro*.

²⁰⁰ Si doveva considerare il tempo necessario al puntatore per ritirarsi, al suo aiutante per soffiare la miccia, al fuoco per scendere lungo la lumiera e accendere la carica e infine alla palla per portarsi sul bersaglio. ALBERGHETTI, *Artiglieria Moderna*, p. 8.

²⁰¹ Il primo, grazie al nuovo congegno di mira, mirava stando in linea con il pezzo, il secondo lo brandeggiava seguendo le sue indicazioni e il terzo dava fuoco alla miccia, senza che la punteria venisse mai interrotta. ALBERGHETTI, *Artiglieria Moderna*, pp. 7-9.

²⁰² Si trattava quasi di un'anticipazione della mira continua che sarà introdotta dall'inglese Percy Scott a fine Ottocento e che segnerà l'inizio di una rivoluzione del tiro navale, moltiplicando in pochi anni le distanze di combattimento. A fine Seicento anche il francese de Resson assicurava di poter colpire le navi nemiche ad almeno 1.600 metri di distanza con i suoi «canons-bombes». PADFIELD, *Guns at Sea*, pp. 211 e sgg.; PETER, *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris 1995, p. 190.

impedito che i proiettili arrivassero, come previsto, con un angolo di caduta tale da sfondare non solo l'opera morta della prima murata ma anche quella viva della murata opposta, aprendo falle tali da affondare con ogni probabilità la nave colpita; per lo stesso motivo, i rari proiettili esplosivi impiegati non erano stati sufficientemente rallentati dalle strutture interne dello scafo per poter scoppiare al suo interno²⁰³.

Nelle settimane successive la flotta veneziana si portò nuovamente a ridosso della costa anatolica, veleggiando poi lungo quella greca e rientrando quindi a Nauplia il 18 ottobre. L'ultima crociera in Egeo servì per una nuova raccolta di tributi, che fece salire gli introiti del 1698 a circa 65.000 ducati²⁰⁴, ma senza che ciò risolvesse il problema delle paghe, i cui ritardi avevano cominciato a risalire vertiginosamente²⁰⁵: se l'Armata grossa avesse dovuto intraprendere una nuova campagna, si sarebbero probabilmente ripetuti, su scala ancor più grave, gli ammutinamenti del 1696. L'inverno trascorse nella consueta conca a Porto Trapano, per quanto le trattative di pace, apertesi in novembre a Carlowitz, rendessero i lavori meno urgenti. Anche i turchi avevano rallentato notevolmente i loro apprestamenti, ridando tra l'altro una certa importanza alle unità a remi, considerate più utili per il dopoguerra. Sebbene il varo a Istanbul della seconda tre-ponti da 110 cannoni confermasse la passione navale del sultano Mustafà II, per il 1699 era previsto l'allestimento di sole dodici sultane, accompagnate da ventiquattro galee e otto galeotte²⁰⁶.

La notizia della firma del trattato di Carlowitz, avvenuta il 26 gennaio 1699, arrivò ufficialmente a Nauplia il 22 marzo²⁰⁷. A Venezia le trattative avevano registrato un nuovo scontro tra il gruppo di Pietro Valier e i suoi op-

²⁰³ *Obiezioni e risoluzioni*, n. 11. I proiettili perforanti utilizzati nelle due guerre mondiali avrebbero incontrato un problema analogo contro le navi prive di corazzatura.

²⁰⁴ ASVe, PTM, filza 1337, disp. P. Duodo n. 35, 23.10.1698; filza 1133, disp. G. Corner n. 24, 23.10.1698 e all. nota carazi, 23.9.1698.

²⁰⁵ A fine aprile 1699 alcune navi avanzavano ventiquattro paghe. ASVe, PTM, filza 1133, disp. G. Corner n. 38, 29.4.1699.

²⁰⁶ ASVe, PTM, filza 1133, disp. G. Corner n. 38, 29.4.1699.

²⁰⁷ Sulla pace di Carlowitz, sottoscritta dal plenipotenziario Carlo Ruzzini, lo stesso che vent'anni prima aveva perorato l'espansione dell'Armata grossa, cfr. R.A. ABOU-EL-HAJ, *Ottoman Diplomacy at Carlowitz*, «Journal of the American Oriental Society», 87 (1967), pp. 498-512; J. STÖVE, *Mersigli's Europe, 1680-1730. The Life and Times of Luigi Ferdinando Marsigli, Soldier and Virtuoso*, New Haven-London 1994, pp. 164-178; S. ANDRETTA, *Venezia e la pace di Carlowitz (1699)*, in ID., *La Repubblica inquieta. Venezia nel Seicento tra Italia ed Europa*, Roma 2000, pp. 169-200; M.F. MOLNÁR, *The Treaty of Karlowitz in the Venetian Sources: Diplomacy and Ceremony*, in *The Turks, III, Ottomans*, ed. by H.C. GÜZEL - C.C. OĞUZ - O. KARATAY, Ankara 2000, pp. 405-414.

positori, tornati ad essere guidati da Pietro Garzoni dopo la fine del suo bando. Pur di vedere legittimate le conquiste fatte in Dalmazia, Valier era disposto a concessioni nell'area più prossima alla Morea, dove i turchi reclamavano Lepanto e Prevesa. La protezione del nuovo Regno stava invece particolarmente a cuore a Garzoni, il quale non voleva cedere importanti capisaldi difensivi come Lepanto, chiave del controllo navale sul Golfo di Corinto²⁰⁸. Il Senato, timoroso di trovarsi nuovamente a combattere da solo come durante la guerra di Candia, accolse le tesi di Valier, ratificando un trattato nel quale il futuro della Morea veniva in parte sacrificato alle acquisizioni in Dalmazia. Il forte interesse veneziano per quest'ultima regione alimentò una serie di contrasti con gli austriaci per la ridefinizione dei confini comuni, che si andarono ad aggiungere alle consuete questioni di frontiera con i turchi²⁰⁹.

Se sul piano delle conquiste territoriali la pace poteva lasciare la Repubblica moderatamente soddisfatta, sotto il profilo navale la guerra si chiudeva in un clima molto diverso da quello di orgogliosa fiducia nel quale si era aperta. La nave di linea, il nuovo strumento che avrebbe dovuto assicurare alla Serenissima la supremazia sul mare, non aveva mantenuto le speranze riposte in essa e a Venezia si doveva condividere la generale insoddisfazione riscontrabile in tutta Europa per le grandi flotte di vascelli²¹⁰. Le squadre di navi di linea erano state ideate allo scopo di intimidire il nemico con una concentrazione di forze nei punti strategici o di impedire il controllo di tali punti da parte dell'avversario²¹¹. Nell'adottare il nuovo strumento, la Serenissima aveva principalmente valutato il primo obiettivo, di carattere offensivo, ma la guerra in Levante, come già quelle combattute nei mari dell'Europa nord-occidentale, aveva invece messo in risalto soprattutto il secondo, essenzialmente difensivo. Grazie alle caratteristiche più difensive che offensive della nave di linea, i turchi avevano riorganizzato le proprie forze con un mezzo per molti versi più idoneo alle loro necessità operative che non a quelle della Serenissima²¹². Anche la ge-

²⁰⁸ Per motivi diametralmente opposti anche i turchi attribuivano grande importanza al possesso di Lepanto. ABOU-EL-HAJ, *Ottoman Diplomacy*, p. 509.

²⁰⁹ I veneziani rimproverarono agli austriaci di averli abbandonati durante le trattative di pace, ma i russi accusarono a loro volta austriaci, polacchi e veneziani di aver fatto la pace pensando solo a se stessi. *Diario Garzoni*, cc. 58v-60r; SUMNER, *Peter the Great*, p. 19.

²¹⁰ Nel corso della guerra della Lega di Augusta, tutte le grandi squadre da battaglia si erano rivelate molto inferiori alle aspettative. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 152.

²¹¹ GLETE, *Navies and Nations*, I, p. 241.

²¹² La flotta ottomana assolveva a compiti essenzialmente difensivi, quali impedire tentativi di forzamento o di blocco dei Dardanelli, coprire le linee di comunicazione tra Istanbul e l'Egitto ed evitare attacchi alle estese coste dell'Impero, dove si trovavano molti tra i principali centri urbani, quali Alessandria, Smirne e Salonicco.

ografia favoriva gli ottomani. Il Meltemi offriva loro una vantaggiosa posizione sopravento, simile a quella che gli inglesi avevano sugli olandesi nella Manica e nel Mare del Nord, costringendo i veneziani ad allestire anticipatamente le proprie forze per poter effettuare campagne offensive. Sotto questo punto di vista la perdita di Creta era stata grave, perché aveva privato la Repubblica della possibilità di coprire con facilità le Cicladi, i cui ancoraggi, come Paro e Delo, avevano rappresentato in passato delle sicure basi avanzate. Oltre al vantaggio del vento, i turchi potevano avvalersi della miriade di isole, isolette e ancoraggi dell'Arcipelago, che permettevano a una flotta più debole di trovare dei comodi rifugi senza rimanere imbottigliata in qualche base facilmente neutralizzabile dal nemico. Come avrebbero constatato alcuni decenni dopo anche i russi, neppure l'assoluta superiorità della propria flotta da battaglia conferiva di per sé un vantaggio decisivo nelle elusive acque dell'Egeo²¹³.

L'unica strategia in grado di dare dei risultati importanti sarebbe potuta essere una riproposizione del blocco dei Dardanelli, che durante la guerra di Candia aveva messo più volte i turchi in difficoltà. Abbiamo già sottolineato come la situazione internazionale fosse mutata a sfavore della Serenissima, rendendo il blocco politicamente inopportuno; a ciò si deve aggiungere l'incapacità delle nuove squadre da battaglia di operare a lungo lontano dalle proprie basi. Durante il precedente conflitto, la Repubblica si era avvalsa, per il blocco, di mercantili armati noleggiati, la cui origine commerciale ne garantiva una buona flessibilità d'impiego: intrinsecamente più adatti delle grandi navi da guerra a mantenersi a lungo in mare, i mercantili armati potevano giovare anche delle risorse dei loro armatori, lasciando allo stato il solo compito di integrarle quando necessario. La forza e la complessità di una squadra di navi di linea richiedeva invece un notevole flusso di rifornimenti e di denaro, che gli stati dell'epoca non riuscivano ancora a garantire con regolarità nelle grandi distanze²¹⁴. Dato che solo la continuità poteva assicurare l'efficacia del blocco, la lontananza dei Dardanelli dalle principali basi veneziane aveva rappresentato un forte deterrente per la sua applicazione, ribadito poi dall'insuccesso logistico della spedizione contro Chio.

La medesima impresa di Chio aveva anche evidenziato i limiti della nave di linea nello svolgimento di operazioni anfibie, confermando le esperienze negative fatte dai francesi con le loro spedizioni in Irlanda durante i primi anni della guerra della Lega di Augusta e dimostrando che una squadra da battaglia non era ancora in grado di assicurare il successo di una complessa operazione di sbarco in presenza di un'analoga forza nemica, per quanto que-

²¹³ HARDING, *Seapower*, p. 225.

²¹⁴ HARDING, *Seapower*, pp. 108, 162.

sta potesse essere più debole²¹⁵. Alle generali difficoltà d'impiego dei vascelli nelle operazioni di sbarco, l'Armata grossa aggiungeva la debolezza strutturale rappresentata dal largo utilizzo di soldati a bordo. Se usati sulle navi, i soldati venivano sottratti alle operazioni a terra, riducendo notevolmente le capacità anfibia dell'Armata sottile; se impiegati sulle galee, lasciavano sguarnite le navi nella componente più importante in combattimento, il servizio alle artiglierie. Il problema era emerso fin dai primi anni di guerra, ma la debolezza della flotta ottomana aveva permesso a Francesco Morosini di mantenere la superiorità in mare pur impiegando il grosso delle truppe nelle imprese di terra. Il riarmo navale turco aveva mutato radicalmente la situazione, e nella seconda parte del conflitto la difficoltà di soddisfare con i medesimi uomini le esigenze della guerra di squadra e di quella anfibia aveva pregiudicato più volte l'andamento delle operazioni.

In definitiva, mentre la pur sfortunata guerra di Candia si era conclusa con un'affermazione di larga superiorità navale della Repubblica, la vittoriosa guerra di Morea si chiudeva con una situazione di sostanziale equilibrio tra Venezia e l'Impero Ottomano. La Serenissima aveva seguito la strada aperta da inglesi e olandesi investendo molte risorse nel vascello di linea e adottandone le modalità d'impiego, ma, con un mezzo e una tattica fondamentalmente difensivi, le superiori attitudini veneziane in campo marittimo non avevano trovato uno sbocco adeguato. Non più strumento di un ritrovato dominio della Serenissima sul Levante, l'Armata grossa serviva ora a proteggere quanto acquisito nel corso della guerra e in particolare quel Regno di Morea che rappresentava il suo frutto più tangibile. Da offensivo, il ruolo delle navi pubbliche era diventato difensivo, rovesciando così le prospettive con cui la Repubblica si era lanciata negli anni settanta nella sua nuova politica navale e segnando il tramonto di quell'«inestinguibile sogno di dominio» che aveva spinto il patriziato a dissotterrare per l'ultima volta l'ascia di guerra²¹⁶.

9.6 *La protezione al traffico e la squadra del Golfo*

L'insoddisfacente andamento della guerra di squadra non fu l'unica preoccupazione della Repubblica in campo navale nel secondo decennio del

²¹⁵ Per imprese del genere era piuttosto la galea a rimanere uno strumento prezioso, tanto che l'ammiraglio francese Tourville aveva dovuto costruire nel 1689-90 un certo numero di unità a remi per operare nelle acque tra la Manica e l'Irlanda. HARDING, *Seapower*, pp. 152-153.

²¹⁶ Cfr. COZZI, *Dalla riscoperta della pace all'inestinguibile sogno di dominio*, pp. 77-78.

conflitto. L'impegno sempre maggiore della flotta in Levante lasciò infatti esposta alla minaccia corsara l'area nevralgica tra lo Ionio e il basso Adriatico. Dopo una fase di calma durante la seconda metà degli anni ottanta, la cattura di mercantili cominciò a risalire nel 1691, in concomitanza con una ripresa sia del traffico verso Venezia, sia anche dell'industria cantieristica cittadina²¹⁷. Su settantotto mercantili catturati tra il 1683 e il 1695 (ai quali pare se ne debbano aggiungere altri trentuno presi nelle acque dello Ionio occidentale), almeno cinquantaquattro caddero in mani corsare dopo il 1690, diciotto dei quali nel solo 1695²¹⁸. Pur essendo cifre lontanissime dalle migliaia di prede messe a segno in quegli anni dai corsari francesi e inglesi²¹⁹, va sottolineato come le unità veneziane trasportassero carichi di valore di gran lunga superiore a quelli dei pescherecci o delle piccole unità cabotiere che costituivano una larga parte delle prede dei mari settentrionali: a fronte di un valore medio di poche migliaia di ducati per queste ultime²²⁰, il carico di una marciliana poteva sfiorare i cento mila ducati e quello di una nave arrivare a diverse centinaia di migliaia di ducati²²¹. Le perdite veneziane andavano inoltre a incidere su una flotta mercantile non particolarmente numerosa (per quanto i dati disponibili riguardo a Venezia andrebbero integrati con quelli relativi agli altri porti della Repubblica): nel 1694 risultavano in servizio in città

²¹⁷ Cfr. COSTANTINI, *Commercio e marina*, in *Storia di Venezia*, VIII, p. 578; PIZZETTI, *Con la bandiera*, II, p. 159.

²¹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695, all. s.d.

²¹⁹ Durante la guerra della Lega di Augusta, i corsari francesi fecero oltre 5 mila prede, quelli inglesi quasi 1.300. HARDING, *Seapower*, pp. 157-158.

²²⁰ Le 2.269 prede fatte dai corsari di Dunquerque tra il 1688 e il 1697 avevano un valore medio di 26 mila *livres*, circa 8.000 ducati; ma i dati calcolati per i porti di Dunquerque, Calais, Saint-Malo e Morlaix tra il 1695 e il 1713 danno una media di 1.760 *livres*, poco più di 500 ducati. Cfr. C. PFISTER-LANGANAY, *Dunkerque, capitale de la course, croissance factice ou réelle sous Louis XIV?*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, p. 141; M. NOËLLE TARIÉ - J.C. LARRAN, *La guerre de course en France 1695-1713*, mémoire de maîtrise Paris I, 1974, p. 82, cit. in P. VILLIERS, *La guerre de course en France de Louis XIV à Napoléon I^{er}*, in *Marine et technique au XIX^e siècle*, Actes du colloque international, Paris 10-12 juin 1987, pp. 110-111. Già Alberto Tenenti aveva sottolineato come i mercantili veneziani trasportassero carichi molto preziosi, una delle ragioni per le quali i corsari nordici erano calati nel Mediterraneo a fine Cinquecento. TENENTI, *Naufriages*, p. 27.

²²¹ Una marciliana (un tipo di mercantile a due ponti e tre alberi, mediamente sulle 200 tonnellate di portata) presa dai tripolini nelle acque di Saseno nel luglio del 1694 aveva a bordo merci per un valore di 80 mila ducati, mentre il carico di una nave genovese diretta a Venezia e intercettata dai francesi nel 1696 toccava i 400.000 ducati. *Mercuri 1694*, Venezia 31.7.1694; *Mercuri 1698*, Venezia 25.1.1698.

centoventicinque unità mercantili (oltre a cinque in costruzione), una cifra che, sebbene destinata a salire negli anni successivi, rendeva particolarmente allarmante il numero di catture subite²²².

Abbiamo visto che nel 1690-91 la Serenissima aveva cercato di eliminare le basi corsare affacciate sul Canale d'Otranto, ma l'insuccesso dell'offensiva in Albania aveva fatto sì che i corsari barbareschi potessero continuare ad appoggiarsi sui porti di Durazzo e Valona. L'area era infestata soprattutto dai tripolini, che utilizzavano sia navi sia tartane²²³, mentre più a nord i «pirati» di Dulcigno depredavano con le loro galeotte le acque tra la Dalmazia e le coste pugliesi. I corsari più forti rimanevano comunque gli algerini, che pur agendo soprattutto nel Mediterraneo Occidentale, si dedicavano, come accennato, alla corsa in Levante durante i viaggi d'andata e ritorno fatti per unirsi alla flotta ottomana²²⁴. Dal 1694 si aggiunse, alla minaccia barbaresca, anche quella francese, in seguito alla decisione di Luigi XIV di abbandonare la guerra di squadra per dedicarsi a quella di corsa.

A partire dal 1689, due navi pubbliche, mantenute dai contributi della comunità mercantile veneziana²²⁵, erano state incaricate di pattugliare il Canale d'Otranto, ma negli anni seguenti esse erano state deviate sempre più spesso verso compiti bellici, lasciando priva di protezione l'area dove confluivano tutte le rotte da e per Venezia. Il Senato si decise a intervenire nell'autunno del 1693, spostando nella zona tre navi pubbliche dirette dal Governatore Angelo Bembo²²⁶. L'estate successiva Bembo tornò nel Canale d'Otranto con la *San Giovanni Battista Grande* (60) e la *San Nicolò* (54), che vennero così sottratte

²²² Vi erano cinquantacinque *vascelli* a tre alberi e altri cinque in costruzione, quarantatre marciliane a due ponti e ventisette a un ponte. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695, all. 20.1.1694; TUCCI, *La marina mercantile*, p. 162.

²²³ Le numerose tartane tripoline trovavano rifugio, assistenza ed informazioni su possibili prede a Valona e Durazzo.

²²⁴ Le navi veneziane erano vittime degli algerini anche nel Mediterraneo Occidentale. Nell'estate del 1694 quattro mercantili della Serenissima furono attaccati nelle acque di Malaga da cinque corsari della Reggenza: dopo una lunga caccia, tre riuscirono a rifugiarsi a Cadice, ma uno venne catturato. *Mercuri 1694*, Venezia 11.9.1694. Anche a Creta si stava sviluppando un'attività corsara turca, con centri a Retimo e Canea, sebbene per il momento l'impiego di sole galeotte ne limitasse il raggio d'azione. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all.ti.

²²⁵ Anche in questo campo, Venezia tendeva ad imitare l'Olanda, dove le navi che dovevano proteggere il traffico erano pagate dalla comunità mercantile, mentre la squadra da battaglia era direttamente a carico dello stato. GLETE, *War and the State*, p. 171.

²²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1317, disp. Governatore di Nave Direttore di Squadra A. Bembo, 14.9.1693. Bembo sarebbe caduto nella battaglia del 18.9.1695.

alla spedizione di Chio. In dicembre il Senato istituzionalizzò la squadra, assegnando a Bembo la carica di *Governatore Straordinario di Nave in Golfo*²²⁷. La nuova formazione doveva affiancarsi alla tradizionale squadra di galee del *Capitano del Golfo*, che agiva soprattutto nella bella stagione, estendendo il servizio di pattugliamento e scorta a tutto l'arco dell'anno²²⁸. Questa prima squadra ebbe vita breve: la necessità di concentrare tutte le navi pubbliche in Levante dopo la sconfitta di Chio ne determinò il rapido scioglimento. Ciò fece però entrare in fermento gli ambienti mercantili, sempre più preoccupati dall'intensificarsi delle azioni corsare. Le inquietudini trovarono un'eco in Senato, dove, nel giugno del 1695, Garzoni spese un lungo discorso a sostegno dei mercanti, nel quale rimarcò la necessità di non perdere di vista la protezione del traffico, nonostante la crisi di Chio, e chiese il noleggio «a qualunque prezzo» di mercantili armati²²⁹. Il suo deciso intervento portò poco dopo alla ricostituzione della squadra del Golfo: costituita dalla nave pubblica *Vittoria* (50) e dal mercantile armato *San Bonaventura* (32), la formazione fu messa agli ordini del Governatore Michele Magno²³⁰.

L'impiego di unità sottratte all'Armata grossa stava però diventando una misura sempre meno appropriata. Se fino ad allora si era potuto pensare che lo stesso tipo di nave potesse assolvere sia ai compiti di squadra sia a quelli di protezione del traffico (ricordiamo il dibattito su *San Lorenzo Giustinian* e *Giove Fulminante*, che aveva portato alla costruzione delle «fregate» *Fede Guerriera* e *Fenice*), adesso che le esigenze della guerra in Levante spingevano verso navi sempre più grandi, s'imponeva la necessità di un naviglio minore appositamente studiato per proteggere le rotte marittime. Nel novembre del 1695, facendo eco alle richieste dei *capi di Piazza*²³¹, il Provveditore all'Armar Paolo Giustinian²³²

²²⁷ L'elezione avvenne il 15 dicembre, ma fu comunicata a Bembo, con le relative istruzioni, solo il 10 marzo. ASVe, *Senato Rettori*, filza 126, 10.3.1695.

²²⁸ La squadra del Capitano del Golfo, presente già agli inizi del XIV secolo, può essere considerata la prima formazione permanente della marina veneziana. Cfr. B. DOUMERC, *La difesa dell'impero*, in *Storia di Venezia*, III, *La formazione dello stato patrizio*, a cura di G. ARNALDI - G. CRACCO - A. TENENTI, Roma 1997, p. 239.

²²⁹ *Diario Garzoni*, c. 33v, 4.6.1695.

²³⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 722, 21.7.1695. Michele era nipote di Alberto Magno, che nel 1674-75 aveva seguito la costruzione della *Madonna della Salute*.

²³¹ I quattro capi di Piazza erano i rappresentanti ufficiali della comunità mercantile veneziana. Alla fine del Seicento si era consolidata una tradizione in base alla quale due di essi appartenevano alla comunità greca presente a Venezia. Cfr. NOTO, *Ultime vele veneziane*, pp. 234-235.

²³² Le fonti lo definiscono «benemerito per la fabbrica delle navi» allorché, nel 1685-86,

propose al Senato la costruzione di due 'vere' «fregate»²³³. La terminologia²³⁴ era probabilmente stata scelta appositamente per indicare che le unità non avrebbero dovuto essere impiegate nella linea di battaglia, evitando così il rischio che venissero distolte dai loro compiti di pattugliamento. Giustinian pensava a navi da 32-34 cannoni con 200 tra marinai e soldati, agili e «rase» (cioè con un basso cassero e probabilmente senza castello), sulla falsariga delle prime autentiche fregate costruite in quegli anni da inglesi e francesi²³⁵, insieme a due unità minori da 14-16 cannoni da noleggiare a Perasto (la cui popolazione nutriva un odio particolare nei confronti dei corsari) e a un paio di galee in estate, le due navi avrebbero formato una squadra che doveva incrociare tra il basso Adriatico e Capo Ducato, punta meridionale dell'isola di Santa Maura. Pur riservandosi di esaminare la proposta, il Senato, assillato dalla guerra in Egeo, si premunì subito di sottolineare che la costruzione delle fregate non doveva provocare alcun ritardo nel rafforzamento della squadra da battaglia²³⁶. Una settimana dopo Giustinian tornò alla carica, appoggiato questa volta dal Savio del Consiglio Francesco Foscari²³⁷. I due chiesero che si desse immediatamente il via alla costruzione delle fregate, ma il Savio del Consiglio Daniele 3° Dolfin e quello di Terraferma Battista Nani²³⁸, sostenuti da Lorenzo Soranzo, convinsero l'assemblea che per il momento era necessario rimanere concentrati sulle navi di linea, almeno fino a quando non fossero usciti i primi due dei grandi vascelli in cantiere; anche un eventuale dirottamento delle fregate in cantieri privati non avrebbe risolto il problema, dato che l'Arsenale non era disposto a fornire alcun materiale all'esterno. Per il momento il

era stato Provveditore in Arsenale. Paolo di Giovanni Giustinian (1630-1695) era fratello di Francesco, ambasciatore in Francia (1655-59) e Spagna (1660).

²³³ ASVe, *Senato Mar*, filza 126, 9.4.1695, all. capi di Piazza 26.3.1695; *Diario Garzoni*, c. 40v, 5.11.1695.

²³⁴ Il termine fregata rimaneva ancora piuttosto ambiguo e soggetto a molti mutamenti di significato. GARDINER, *The Frigate*, p. 27.

²³⁵ GARDINER, *The Frigate*, pp. 31-32.

²³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 5.11.1695 e all. Provveditori all'Armar 22.10.1695.

²³⁷ Ricordiamo che Foscari apparteneva al gruppo di Valier. Poiché quest'ultimo era un sostenitore dei grandi vascelli, è possibile che l'appoggio di Foscari alle fregate denotasse qualche un'incrinatura nel gruppo che dominava il Senato da almeno una dozzina d'anni.

²³⁸ Daniele 3° di Nicolò Dolfin (1654-1729) divenne in seguito ambasciatore a Vienna (1703-08), in Polonia (1715-16) e Bailo (1726), morendo a Istanbul mentre esercitava quest'ultima carica. Battista di Antonio Nani (1655-1720) era nipote dell'omonimo storiografo ufficiale della Repubblica. G. BENZONI, *Dolfin, Daniele*, in *DBI*, XL, Roma 1991, pp. 473-479; BARBARO, V-25, c. 451.

Senato decise l'ingaggio di un mercantile armato e due bastimenti più leggeri²³⁹, raddoppiando poi la contribuzione a carico dei mercanti, che passò da 10 a 20 mila ducati l'anno²⁴⁰. Nel febbraio del 1696 i tre mercantili armati furono noleggiati e a fine mese Alvise Priuli, che doveva assumere il comando della squadra, ricevette le commissioni di Governatore Straordinario in Golfo. La rinnovata squadra del Golfo, ulteriormente rinforzata dalla nave pubblica *Vittoria*, fu pronta per la prima decade di marzo²⁴¹.

Nel frattempo il Senato si era deciso ad approvare la costruzione, in Arsenale, delle due fregate chieste da Giustinian. Per la loro realizzazione Stefano Conti presentò un interessante progetto, condiviso anche da Antonio Filetto, che aveva appena completato il secondo dei nuovi grandi vascelli (*Iride*). Il proto dei Marangoni proponeva unità da 80x29 piedi e con un pescaggio che non superasse i 10 piedi, da completare in soli cinque mesi con l'impiego di un centinaio di maestranze²⁴². Il particolare più rilevante era il fatto che, pur essendo previsti due ponti, soltanto quello di coperta sarebbe stato armato – con 24 cannoni, ai quali si sarebbero aggiunti altri 10 pezzi sul cassero²⁴³ – mentre quello di corridoio, meno robusto, sarebbe servito solo a dare maggior resistenza allo scafo, oltre che a permettere l'eventuale uso di remi (12 per lato) e a fornire alloggio ai soldati: la scelta di armare solo il ponte superiore, tenendo più alta sull'acqua la batteria principale e permettendone l'impiego anche con mare agitato, anticipava l'evoluzione che avrebbero avuto le fregate durante il XVIII secolo²⁴⁴. Prima di approvare il progetto, le autorità vollero interpellare

²³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 12.11.1695 e all.ti; *Diario Garzoni*, c. 41r, 12.11.1695.

²⁴⁰ Nell'elenco dei contribuenti figuravano sessantatre mercanti, venti dei quali ebrei. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 28.1.1696 e all.ti.

²⁴¹ I mercantili armati erano *Madonna delle Grazie* da 40 cannoni e 80 marinai, noleggiata per 1.800 ducati al mese, e *San Bonaventura* e *Aquila Volante*, entrambe da 32 cannoni e 60 marinai, noleggiate rispettivamente per 1.500 e 1.400 ducati mensili. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 18.2.1696 e all.ti; 22.2.1696; filza 726, 3.3.1696; 10.3.1696 e all. Provveditori all'Armar 9.3.1696.

²⁴² Si sarebbero impiegati quattordici marangoni e tre seghe per cinque mesi, altre tre seghe per due mesi, dodici calafati da fizzer per quattro mesi, sessanta calafati da maggio per due mesi e mezzo.

²⁴³ Erano previsti tredici portelli per lato sul ponte superiore, ma quello più verso prua non era armato.

²⁴⁴ Dal disegno di Conti risulta che i cannoni sarebbero stati a circa 2,30 mt sull'acqua, un'altezza nettamente più elevata rispetto alle unità simili di quel periodo: ad esempio, i *6th Rates* inglesi costruiti a partire dal 1693 avevano i cannoni a meno di 1,4 mt sull'acqua. Nel 1689 l'ammiraglio Torrington aveva proposto una fregata con una sola bat-

tre dei capitani di navi pubbliche, tra i quali Pietro Rosa, in quel momento particolarmente ascoltato dopo la scrittura da lui presentata sull'organizzazione dell'Armata grossa. Sebbene i tre riconoscessero che il ponte inferiore doveva servire soprattutto a irrobustire lo scafo, il loro favore andava a fregate da 40 cannoni distribuiti su due ponti, simili alle unità in uso nelle altre marine²⁴⁵. Il Senato, più attento al numero dei cannoni che non al loro effettivo impiego, accolse il parere dei capitani e trasformò l'innovativo progetto del proto in quello di una tradizionale fregata da 40 pezzi «alla ponentina», armata cioè anche nel ponte inferiore²⁴⁶.

L'arrivo della *San Antonio da Padova*, inviata a Venezia per una conca generale, determinò un'ulteriore modificazione del programma. La nave, piccola e instabile, non aveva mai soddisfatto come unità di squadra, e adesso che i turchi mettevano in campo sultane poderose, aveva esaurito ogni possibilità d'impiego in quell'ambito. I principali capi d'Opera furono unanimi nel suggerirne la trasformazione in fregata, con lavori che contemplavano l'abbassamento di tutta l'opera morta, accompagnata da un accorciamento del cassero sino alla timoneria e dall'eliminazione del castello di prua, mentre alberi e attrezzature sarebbero stati regolati per renderla più agile e per farle reggere meglio la velatura, un grave difetto che l'aveva perseguitata fin dal suo completamento. La trasformazione avrebbe richiesto l'impiego di trenta maestranze per due mesi e mezzo²⁴⁷. Il Senato approvò l'idea, attribuendo anche alla *San Antonio* un armamento di 40 cannoni distribuiti su due ponti²⁴⁸; per migliorare le qualità nautiche della nave, il calibro dei cannoni del corridoio venne ridotto dal genere da 20 a quello da 14, sceso poi al genere da 12 per la scarsità di artiglierie

teria superiore a 2,13 mt dall'acqua, ma nella sua realizzazione non si era saputo resistere alla tentazione di armare anche il ponte inferiore. La francese *Capricieuse*, del 1688, aveva un'altezza di batteria di 1,2 mt. GARDINER, *The Frigate*, pp. 31-33.

²⁴⁵ Non comprendendo l'innovazione di Conti, i tre ricordarono come nel 1679 fossero state costruite sei fregate francesi ad un solo ponte solo per ottenere un minor pescaggio. Secondo loro anche la lunghezza doveva essere maggiore di quella proposta da Conti, almeno 88-90 piedi, in modo da ottenere velocità più elevate, pari a quelle delle fregate dei corsari o della livornese *Gerusalemme*, un'unità noleggiata in servizio in Armata. ASVe, *Senato Mar*, filza 724, 26.11.1695 e all.ti.

²⁴⁶ Forse l'idea iniziale era di aprire sul ponte di corridoio solo alcuni portelli, sull'esempio delle *demi-batterie* o *frégate-voisieux* francesi e inglesi. *Diario Garzoni*, c. 42r, 25.11.1695; GARDINER, *The Frigate*, p. 33; J. BOUDRIOT, *La frégate. Étude historique 1650-1850*, Paris 1992, pp. 12-23, 220-232.

²⁴⁷ Venti marangoni e dieci calafati da fizzer. ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 4.2.1696 e all. periti Arsenale s.d.

²⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 725, 15.2.1696 e all.ti.

in Arsenal²⁴⁹. I lavori di trasformazione furono rapidi ed entro la prima decade di giugno del 1696 anche l'equipaggio (ridotto da 100 a 80 marinai) fu al completo. Il capitano Francesco Rosso era anzi riuscito a raccogliere 117 marinai, sicché i Provveditori all'Armar cercarono di convincere quelli in eccesso ad imbarcarsi sulla *Redentor del Mondo*, anch'essa in armamento. Ma se gli uomini erano pronti a servire sulle fregate in Adriatico, l'idea di dover andare a combattere in Levante riscuoteva ben poche simpatie: solo quattro si mostrarono disposti a cambiare nave. Oltre al timore di dover combattere, i marinai sapevano che le fregate avrebbero disarmato ogni autunno, lasciandoli liberi di trascorrere l'inverno a casa o di cercarsi un altro impiego, e che le paghe sarebbero state puntuali, grazie alla tassa pagata dai mercanti; in Armata, le sole certezze erano un servizio senza limiti e paghe aleatorie²⁵⁰. Nonostante la *San Antonio* fosse stata trasformata appositamente per proteggere il traffico, una volta pronta il gruppo che faceva capo a Pietro Valier tentò di farla inviare egualmente in Levante: contro chi voleva privilegiare la guerra di squadra insorse però con forza Sebastiano Cappello, vicino a Pietro Garzoni, che costrinse i Savi a specificare esplicitamente che la nave era destinata alla difesa dell'Adriatico²⁵¹.

La trasformazione della *San Antonio* ridusse le fregate da costruire a una sola. Affidata ad Antonio Filetto sulla base del progetto (modificato) di Stefano Conti, l'unità, nominata *Aquila Reale*, venne varata nel dicembre del 1696, ma uscì dall'Arsenale solo a metà aprile del 1697²⁵². Il ritardo fu dovuto alla concomitanza con la costruzione di *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro* e alla scarsità di legname stagionato, che costrinse ad impiegare anche su di essa legname verde. Ciò fece emergere rapidamente dei problemi: per renderla più veloce, non le era stato applicato il solito controborso anti-teredini, rendendola vulnerabile all'attacco dei voraci molluschi. Dopo poco più di un anno

²⁴⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 728, 19.5.1696 e all. Provveditori alle Artiglierie 15.5.1696. L'anno successivo, il Governatore Straordinario del Golfo Alvise Priuli chiese di tornare al genere da 20, ma il Senato respinse la proposta. *Ibid.*, filza 733, 13.3.1697 e all. Provveditori alle Artiglierie 8.3.1697.

²⁵⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 729, 9.6.1696 e all. Provveditori all'Armar 9.6.1696; 16.6.1696 e all. Provveditori all'Armar 15.6.1696.

²⁵¹ Alcuni mesi dopo Cappello sosterrà Garzoni contro Pietro Valier nella delicata questione intorno all'Inquisitore d'Armata. *Diario Garzoni*, c. 48v, 6.6.1696; c. 56r, 27.11.1696.

²⁵² ASVe, *Senato Mar*, filza 727, 21.4.1696; filza 729, 9.6.1696; filza 732, 27.12.1696, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 24.12.1696; filza 733, 18.4.1697. Da indicazioni successive, l'unità era lunga 80 piedi di lunghezza di chiglia, mentre la larghezza era forse di 29 piedi. Con un pescaggio di 10 piedi e un coefficiente di 0,48, il dislocamento potrebbe essere stato sulle 450-500 tonnellate.

di servizio, l'*Aquila* aveva già bisogno di una conca generale²⁵³. Altri problemi emersero in navigazione, in quanto l'unità non rispondeva bene al timone per la forma della prua molto tagliata, un difetto che venne eliminato solo quando fu allungata, alcuni anni dopo²⁵⁴. L'armamento risultò più pesante di quello imbarcato dalle contemporanee fregate straniere, riflettendo la tensione tra chi voleva navi in grado di combattere anche nella linea e chi desiderava dei veri incrociatori: non solo l'*Aquila Reale* ebbe due ponti di batteria completi e armati con 42 cannoni (contro i 34 inizialmente previsti da Conti e i 40 chiesti dal Senato), ma 18 cannoni furono del genere da 20 (14 pdr), in un periodo nel quale le unità straniere imbarcavano al massimo pezzi da 12 pdr²⁵⁵. L'innovativa fregata pesante progettata dal proto dei Marangoni si era trasformata in qualcosa di molto simile a una tradizionale nave di linea in scala ridotta, sul solco delle unità di quinto rango inglesi e francesi. Per facilitare la concomitante raccolta degli equipaggi di *Amazzone Guerriera* e *Rizzo d'Oro*, si decise di armare la fregata con marinai di Perasto e di altre località delle Bocche di Cattaro, sempre pronti a incrociare le armi con i corsari. L'incarico fu affidato al perastino Triffon Zambella il quale, grazie al fatto che la nave era destinata all'Adriatico, non ebbe difficoltà ad arruolare rapidamente i 100 marinai necessari, facendoli venire a Venezia a sue spese. Ancor prima di uscire dall'Arsenale, l'unità ottenne il suo equipaggio al completo, caso più unico che raro nell'ambito delle navi pubbliche²⁵⁶.

Una volta dotata delle due nuove fregate, la squadra del Golfo si dimostrò un successo e la sua presenza ridusse sensibilmente le perdite di mercantili,

²⁵³ Pare che la richiesta di eliminare il controborlo fosse stata fatta dal suo primo capitano, Triffone Zambella. ASVe, *Senato Mar*, filza 743, 28.6.1698, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 25.6.1698; filza 753, 27.5.1700, all. scr. Stefano Conti, s.d.

²⁵⁴ La fregata costò, cannoni compresi, poco meno di 50 mila ducati, contro gli oltre 100 mila delle due navi di linea. L'*Aquila* richiese 500 roveri, contro i 900 di una nave di primo rango; le giornate-lavoro, facchini compresi, furono circa 17 mila, contro le 32 mila dell'*Amazzone Guerriera*. ASVe, *Senato Mar*, filza 736, 6.7.1697 e all.ti.; filza 737, 24.8.1697 e all.ti.; *Senato Arsenale*, filza 7, 2.7.1718, all. periti Arsenale 17.6.1718.

²⁵⁵ Ricordiamo che il genere da 20 era il massimo calibro ancora imbarcato da molte delle navi di linea veneziane. Oltre ai 18 pezzi da 20 (2 colubrine e 3 cannoni di bronzo, 13 cannoni di ferro), la fregata aveva 18 cannoni di bronzo da 12 e 6 da 6, insieme a 12 periere di bronzo da 12. Originariamente i cannoni da 12 dovevano essere di ferro, ma quelli fusi a Sarezzo non arrivarono in tempo. ASVe, *Senato Mar*, filza 733, 6.4.1697, all. Provveditori alle Artiglierie 1.4.1697; filza 734, 25.5.1697, all. Provveditori alle Artiglierie 7.5.1697; filza 737, 24.8.1697, all. spese art. *Aquila Reale*; GARDINER, *The Frigate*, p. 33.

²⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 732, 27.12.1696; 6.4.1697, all. Provveditori all'Armar 1.4.1697; filza 733, 23.4.1697, all. supplica 15.4.1697.

costringendo i Barbareschi a spostare la loro azione nelle acque della Calabria, come era accaduto durante gli anni settanta (in questa zona i corsari avevano una notevole libertà d'azione perché la Repubblica, molto attenta alle proprie prerogative nel corridoio marittimo che univa Venezia a Corfù, esitava ad assumersi responsabilità di controllo nelle aree più occidentali, dove pure si dirigeva una parte importante del suo traffico). La squadra rimase attiva anche nel dopoguerra, rappresentando sul piano navale il principale elemento di continuità tra il periodo bellico e quello di pace. Con la fine delle ostilità la sua azione avrebbe dovuto essere affiancata e integrata da quella delle unità dell'Armata, ma molte di esse appartenevano a quella categoria di poderosi vascelli di linea che mal si adattavano alle esigenze di pace. Cosa fare di queste navi e come indirizzare la smobilitazione della flotta fu la prima, difficile scelta che si presentò alle autorità veneziane dopo la fine della guerra.

CAPITOLO X

L'ARMATA GROSSA TRA LE DUE GUERRE DI MOREA (1699-1714)

10.1 *Riduzione e conservazione*

Alla fine della guerra di Candia, la presenza di numerose navi noleggiate aveva permesso una smobilitazione rapida e indolore dell'Armata grossa. La guerra di Morea lasciava invece in eredità alla Serenissima una squadra statale di vascelli di linea che, per quanto potente e moderna, non trovava facile collocazione in tempo di pace. Il primo compito del dopoguerra era quindi quello di smobilitare l'Armata grossa scegliendo, tra le ventinove navi in squadra nel 1699, il numero e il tipo di unità da mantenere in servizio e la loro funzione¹. La maggior parte dei capi da Mar riteneva sufficienti sedici navi e tutti concordavano nel dare la priorità alle unità di secondo e terzo rango – le più adatte ai compiti di pace – lasciando solo tre-quattro navi di primo rango in funzione di ammiraglie; i pareri divergevano invece sulle incombenze, e quindi sulla composizione, delle tre formazioni in cui avrebbe dovuto continuare a essere suddivisa la flotta velica della Repubblica. Il Capitano Generale Corner pensava di lasciare otto navi a coprire la Morea, mentre due squadre di quattro unità ciascuna avrebbero pattugliato lo Ionio e il basso Adriatico; altri propendevano per una ripresa del sistema dei convogli, al quale riservare dodici navi (divise in due squadre di sei), lasciando la difesa della Morea a sole quattro unità. Preso atto di queste divergenze, il Senato si limitò a fissare a sedici il numero delle navi, suddivise in quattro unità di primo rango, cinque di secondo e sette di terzo², senza dare indicazioni sulla loro ripartizione operativa. A questo riguar-

¹ Nicholas Rodger ha sottolineato come la smobilitazione su grande scala fosse un fattore che distingueva nettamente le marine sia dagli eserciti dell'epoca, sia dalle marine dei nostri giorni. Id., *La mobilisation navale au XVIII^e siècle*, in *État, Marine et Société, Hommage à Jean Meyer*, par M. ACERRA - J.P. POUSSOU - M. VERGÉ-FRANCHESCHI, Paris 1995, p. 365.

² L'Armata sottile (che alcuni avrebbero voluto perfino sopprimere) venne fissata a due galeazze, venti galee e dieci galeotte. ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. Capitano Generale da Mar G. Corner n. 41, 8.6.1699; *Senato Mar*, filza 750, 12 e 20.8.1699 e all.ti; *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699 e all.ti.

do, l'unico intervento fu il ritorno della squadra del Golfo sotto la direzione dell'Armata: nel 1701 la carica di Governatore del Golfo, ritenuta troppo indipendente in quanto chi la ricopriva tendeva a scavalcare le gerarchie della flotta e a rivolgersi direttamente a Venezia, fu soppressa e la squadra affidata all'Almirante. Il cambio non risolse comunque del tutto il problema: appena assunto l'incarico, l'Almirante Marcantonio Diedo reclamò il diritto di gestire autonomamente una propria cassa e di poter licenziare e ingaggiare i marinai senza il controllo del Provveditore Generale da Mar³ e, anche in seguito, la squadra mantenne i rapporti più stretti con le magistrature veneziane e non con il comando dell'Armata.

Il dibattito più vivace riguardò comunque le modalità di conservazione in Arsenale delle navi che dovevano essere ritirate dal servizio (nove di primo rango e quattro di secondo)⁴. Nessuno voleva ripetere l'errore fatto con la *Giove Fulminante*, rovinatasi irrimediabilmente dopo che era stata tirata a terra, ma mentre i periti dell'Arsenale pensavano a una conservazione al coperto, i capitani interpellati volevano tenere le navi all'aperto, come si praticava nelle altre marine. Il problema era anche d'ordine strutturale, in quanto i nove volti d'acqua esistenti erano troppo bassi per accogliere le navi di primo rango – che pure rappresentavano la maggior parte di quelle da mettere in riserva – e quindi andavano eventualmente ristrutturati⁵. Il Senato dispose un calcolo dei costi per elevare i volti⁶, ma nel frattempo cominciò a ritirare dal servizio le navi di secondo e terzo rango, le uniche in grado di essere accolte dalle strutture esistenti⁷: si aprì così la strada da un lato alla rinuncia a impiegare le navi più idonee al servizio di pace e, dall'altro, a un

³ ASVe, *PTM*, filza 950, disp. Provveditore Generale da Mar Daniele 4^o Dolfin n. 23, 22.8.1701. Marcantonio di Leonardo Diedo (1678-1748) diventerà in seguito Capitano delle Navi e ricoprirà questo incarico durante la seconda guerra di Morea. Dopo la guerra sarà Provveditore Generale in Dalmazia e Capo del Consiglio dei Dieci. Cfr. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, XI, c. 134r; BARBARO, III-12, c. 225.

⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 753, 27.5.1700, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.5.1700.

⁵ Dei volti d'acqua esistenti, nessuno era capace di navi di primo rango e solo sette potevano accogliere navi di secondo rango. ASVe, *Senato Mar*, filza 748, 19.3.1699 e all.ti.

⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 749, 4.6.1699. Vennero individuati nove volti d'acqua, due al Bucintoro, tre in Novissima Grande, due alle Gaggiandre e due in Campagna. *Ibid.*, filza 751, 3.10.1699, all. periti Arsenale 22.6.1699.

⁷ Quattro navi furono accolte nei volti d'acqua coperti, mentre una quinta, la *Fama Volante*, venne avviata alla demolizione. ASVe, *Senato Mar*, filza 748, 18.4.1699; filza 749, 4.6.1699, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.5.1699; filza 750, 22.8.1699; filza 751, 5.11.1699.

logorante utilizzo dei grandi vascelli in compiti molto diversi da quelli per i quali erano stati concepiti.

Riguardo all'elevazione, inizialmente si pensò ad almeno sei volti d'acqua, ma un preventivo di ben 40 mila ducati indusse il Senato ad appaltare una ristrutturazione iniziale di soli quattro volti. L'arrivo del primo inverno di pace fermò anche questi lavori e riaccese le discussioni⁸. I capi d'Opera, diretti da Stefano Conti, continuavano a caldeggiare la conservazione al coperto, dato che giudicavano particolarmente dannose sia le piogge sia il calore estivo; i capitani, invece, guidati da Pietro Rosa e sostenuti dal Patrone all'Arsenale Angelo Michiel⁹, pensavano che fosse peggiore il mantenimento in locali privi di sufficiente luce e aerazione, dal momento che in essi avrebbero prosperato i funghi, principali responsabili della putrefazione del legno¹⁰. Il contrasto nasceva non solo dalla diversa origine ed esperienza dei due gruppi, ma anche da una differente concezione della riserva. Chi voleva mantenere le unità al coperto ragionava in termini di risparmio: le navi dovevano essere lasciate in riserva senza particolari controlli e interventi anche a costo di probabili e importanti danni da riparare al momento del bisogno; quelli che chiedevano il mantenimento all'aperto ragionavano invece in termini contrari: manutenzione e controlli assidui avrebbero permesso un veloce allestimento della flotta anche a costo di una grande quantità di personale e di ingenti spese. Non a caso Michiel, dopo aver contemplato venti operazioni per mettere sotto 'naftalina' le unità all'aperto, assegnava a ciascuna di esse due guardiani, scelti tra le maestranze più capaci, che avrebbero dovuto alloggiare a bordo e vigilare giorno e notte; e non a caso i capi d'Opera, sebbene negassero che nei volti coperti le navi sarebbero state in abbandono, si mostravano compatti nel voler evitare nuove incombenze all'Arsenale¹¹.

Per superare la contrapposizione, si riunì nell'agosto del 1700 un'apposita Conferenza. La maggioranza dei partecipanti, tra cui l'ex Capitano Straordinario delle Navi Pietro Duodo, diede ragione ai capi d'Opera, giudicati più

⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 751, 3.10.1699 e all.ti; filza 752, 20.1.1700 e all.ti.; filza 753, 27.5.1700, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.5.1700.

⁹ Angelo di Nicolò Michiel (1660-?) era nipote di Marino, Capitano delle Navi prima della guerra di Morea, e di Francesco, ambasciatore a Parigi e a Vienna. Angelo Michiel era stato tra i primi patrizi ad imbarcarsi volontario sulle navi, mentre il fratello Costantino era morto in Armata nel 1688. BARBARO, V-22, cc. 131-132; ASVe, *PTM*, filza 1332, disp. M. Michiel 23.4.1679.

¹⁰ Anche nella marina inglese l'aerazione era considerata l'aspetto più importante per una buona conservazione degli elementi strutturali dello scafo. Cfr. D.A. BAUGH, *Naval Administration, 1715-1750*, London 1977, p. 194.

¹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 753, 27.5.1700 e all.ti.

competenti in materia dei capitani. La considerazione richiama alla mente le moderne divisioni – e tensioni – tra ufficiali dei corpi tecnici e dello stato maggiore, ma riflette anche il fatto che i periti fossero veneziani, mentre alcuni capitani non erano neppure sudditi della Serenissima: la Conferenza non mancò infatti di rivendicare il valore della tradizione veneziana e del suo cantiere di stato, così diverso da quelli stranieri: all'estero vi erano più «spiagge o squeri» che veri arsenali, vista l'impossibilità di innalzare scali coperti perché privi del sicuro riparo offerto dalla Laguna. Non tutti rimasero comunque impressionati dal richiamo alla venezianità: insieme ad Angelo Michiel, anche Fabio Bonvicini¹² e l'ex Provveditore Straordinario d'Armata Filippo Donà sottolinearono l'impossibilità di mantenere al coperto una riserva di navi come si faceva con le galee e richiamarono con forza l'esperienza delle altre flotte, in particolare di quella francese¹³. In ogni caso, la vittoria della tradizione si dimostrò senza futuro. Dato che mancavano i volti d'acqua coperti per le navi di primo rango il Senato, pur confermando l'elevazione dei quattro volti stabiliti, ordinò di lasciarle per il momento all'aperto¹⁴. Ciò segnò il definitivo abbandono dell'idea di conservare le navi al coperto¹⁵. Due dei quattro volti d'acqua vennero alla fine elevati, ma non risulta che nessuna nave vi abbia trovato riparo: il volto chiamato del Bucintoro fu scoperchiato pochi anni dopo per dare un accesso più agevole ai bacini interni dell'Arsenale, mentre nel 1711 un volto d'acqua (non è chiaro se il secondo ristrutturato o un altro) venne destinato non più alla conservazione, ma alla demolizione al coperto delle navi¹⁶. Impostosi il mantenimento all'aperto, nel 1703 i Provveditori e Patroni all'Arsenale proposero la nomina di un capitano a *Sovrintendente e Custode alle Navi*, al quale affidare la cura delle navi pubbliche, sull'esempio di quanto l'*Ammiraglio* dell'Arsenale e i protti praticavano con galee e galeazze; il Senato prese tempo

¹² Il parere di Bonvicini giunse però troppo tardi per influenzare il decreto del Senato. ASVe, *Senato Mar*, filza 756, 13.11.1700, all. scr. F. Bonvicini 9.11.1700.

¹³ Le galee potevano essere tirate facilmente a secco e ridotte alla loro ossatura, permettendo l'aerazione di tutte le strutture interne. Circa la conservazione all'aperto, esiste un disegno francese del 1697 che mostra come proteggere un vascello in disarmo con una sorta di tendaggio sostenuto da una leggera struttura in legno. Cfr. J. BOUDRIOT, *Le vaisseau trois-ponts du Chevalier de Tourville*, Paris 1998, p. 64.

¹⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 755, 16.9.1700 e all.ti.

¹⁵ Documenti successivi indicano che la decisione fu ufficializzata con un decreto del Senato del 28 dicembre 1700, che però non sono riuscito a rintracciare e che non figura neppure nei registri dei Provveditori e Patroni all'Arsenale.

¹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 796, 5.5.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.4.1708; filza 813, 27.6.1711, all. 11.6.1711; filza 814, 8.8.1711, all. Inq. Arsenale 28.7.1711.

e l'anno dopo ridimensionò l'incarico in quello di *Custode Deputato*. Aiutato da due assistenti, il Custode ebbe il compito di tenere le navi sempre stagne, coprendo con tela cerata le parti più importanti e delicate. Quando nel 1712 divenne *Ammiraglio* l'ex capitano Marco Giaferro, la distinzione tra le due cariche fu ritenuta superflua e l'*Ammiraglio* assorbì anche quella di Custode. L'istituzione in Arsenale di un'organizzazione specifica per le navi ebbe dunque vita breve e le unità a vela tornarono a dipendere dalle stesse strutture create a suo tempo per quelle a remi¹⁷.

Un ulteriore ostacolo al mantenimento in Arsenale delle grandi navi era rappresentato dalla scarsa profondità dei bacini interni. Negli anni ottanta i fondali erano stati portati a 15 piedi (5,2 mt), ma le unità entrate in servizio successivamente ne richiedevano almeno 18-20 (6,3-7 mt). Quando nel 1704 si volle passare in riserva l'*Aurora*, fu necessario mandarla nel canale di San Antonio accettando, per la prima volta dopo la recinzione cinquecentesca, che un'unità pubblica fosse conservata all'esterno dello spazio chiuso del cantiere di stato¹⁸. Nel 1706 l'incaricato di scavare i fondali fu dato al cartografo fiorentino Girolamo Antonio Vestri, che utilizzò un nuovo tipo di macchinario¹⁹. La macchina di Vestri si mostrò però assai lenta e nel 1714, quando erano stati portati a 18-20 piedi solo una metà dei bacini, il suo contratto fu sospeso e la macchina rilevata dallo stato²⁰.

Difficili da conservare in Arsenale, le grandi navi evidenziarono rapidamente la loro scarsa adattabilità alle condizioni operative del tempo di pace. Agli inizi del 1700 il Capitano Generale Corner chiese inutilmente di ritirare almeno le cinque unità maggiori (*Aurora*, *Rizzo d'Oro*, *Aquila Valiera*, *Croce*

¹⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 772, 7.7.1703 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.6.1703; filza 779, 22.11.1704, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 15.11.1704; filza 832, 10.11.1714 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.9.1714.

¹⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 777, 27.6.1704, all. scr. 10.6.1704; filza 780, 4.12.1704 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 29.11.1704.

¹⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 785, 28.1.1706 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.1.1706; R. BERVEGLIERI - P. VECCHI, *Le vie di Venezia. Canali lagunari e rii a Venezia: Inventori, brevetti, tecnologia e legislazione nei secoli XIII-XVIII*, Sommacampagna (VR) 1999, pp. 120-126, 353-356. Vestri aveva presentato già vent'anni prima un modello di macchina cavafango, sulla base del quale era stato incaricato dal Senato di scavare il canale di Malamocco. ASVe, *Senato Terra*, filza 1068, 23.3.1686 e all. Magistrato alle Acque 7.3.1686.

²⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 796, 19.4.1708 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.4.1708; filza 832, 29.11.1714 e all.ti. Venezia rimase anche in seguito un centro di sperimentazione per nuove macchine da scavo. Nel 1728 il conte di Bonneval offrì alla marina francese un macchinario il cui modello era stato sperimentato con successo in Laguna. AN, *Marine G 11*, cc. 77-80.

Rossa e Tigre), troppo lente per dare la caccia ai corsari²¹: al contrario la squadra anticorsara per eccellenza, quella del Golfo, fu composta per un certo periodo da due navi di primo rango e una di secondo rango²². Nel 1701 le unità in servizio scesero al previsto numero di sedici e quelle in riserva salirono a tredici, ma la composizione dei due gruppi si confermò invertita rispetto a quanto stabilito: quasi tutte le navi di primo rango erano rimaste in squadra, mentre gran parte di quelle in riserva appartenevano al secondo e terzo rango²³. L'intenso impiego delle grandi navi causò un loro rapido logoramento, dovuto anche alla cattiva stagionatura del legname con cui molte di loro erano state costruite, e portò ad alcune dolorose perdite. Nel 1705 naufragò la *Tigre*, in servizio da soli nove anni. Partita da Nauplia, venne sorpresa il primo marzo al largo del Peloponneso da una tempesta che rovinò le attrezzature e ruppe il timone: dopo tre giorni di sforzi disperati, la nave affondò a ridosso della costa cirenaica, dove era stata trascinata dal vento e dalle correnti²⁴. Nel 1713 toccò all'*Amazzone Guerriera*, naufragata nello Ionio a sud dell'isola di Paxo²⁵. Oltre a contribuire ai naufragi, il decadimento delle grandi navi portò a una loro rapida demolizione²⁶. Nel 1706 fu necessario smantellare la *Sol d'Oro*, dopo meno di dieci anni di servizio, seguita dall'*Aurora* nel 1709 (tredici anni) e dalla *Rizzo d'Oro* nel 1711 (nove anni). Complessivamente, sei delle dieci grandi navi completate tra il 1695 e il 1698 vennero demolite o naufragarono entro il 1715²⁷. Queste perdite, e la riduzione in pontoni delle più vecchie *Redentor del Mondo* e *San Lorenzo Giustinian*, fece progressivamente diminuire

²¹ ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 54, 17.3.1700.

²² ASVe, *Senato Mar*, filza 13.1.1701 e all.ti.

²³ Nel 1704 c'erano in servizio nove navi di primo rango, quattro di secondo rango e solo tre di terzo rango. ASVe, *Senato Mar*, filza 761, 14.9.1701 e all.ti; filza 777, 15.5.1704, all. 3, 9.4.1704.

²⁴ Nel naufragio della *Tigre* annegarono solo dodici uomini, ma gli altri vennero fatti schiavi dai Barbareschi. Il Capitano Michele Cosadino (quello con il quale Mezzomorto avrebbe voluto bere un caffè) riuscì poco dopo a fuggire con alcuni membri dell'equipaggio. L'incidente fece modificare il metodo di fissaggio del timone delle navi veneziane. ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. M. Diedo 6.4.1705, n. 28, 11.6.1705 e rel. 7.6.1706; *Senato Rettori*, filza 165, 11.5.1713, all. scr. A. da Lezze 12.4.1713.

²⁵ La perdita dell'*Amazzone Guerriera* avvenne il 19 gennaio 1713. ASVe, *PTM*, filza 958, disp. A. Sagredo n. 63, 1.3.1713, all. lett. Governatore Pietro Zambelli 30.1.1713.

²⁶ Molte delle navi di primo rango avevano la chiglia piegata verso la prua e la poppa e la loro struttura si era disunita. ASVe, *Senato Mar*, filza 768, 4.11.1702, all. Savio agli Ordini all'Arsenale B. Cappello 31.10.1702.

²⁷ Alla fine del 1715 naufragò, come vedremo nel prossimo capitolo, anche la *Croce Rossa*.

il numero delle navi in servizio, che nel 1714, alla vigilia di una nuova guerra con l'Impero Ottomano, si erano ridotte a dodici, la cifra più bassa registrata da un trentennio a quella parte. Per cercare di ovviare all'usura, nel 1705 si era tentato d'introdurre un regolare avvicendamento tra le unità in servizio e quelle in riserva. Ogni anno quattro navi sarebbero tornate a Venezia per ricevere il cambio da altrettante unità conservate in Arsenale e, al contempo, l'equipaggio sarebbe dovuto passare da un'unità all'altra. Il cambio fu limitato a due navi e per un triennio il sistema sembrò funzionare, portando alla rotazione di sette navi. Nel 1707 però la difficoltà di gestire un rapido avvicendamento degli equipaggi spinse i Provveditori all'Armar a consigliare il ritorno ai precedenti disarmi autunnali e ai riarmi primaverili e, dopo il 1708, il sistema delle rotazioni venne abbandonato²⁸.

Il problema dell'usura delle navi s'intrecciava strettamente con quello dei raddobbi. Mentre Inglesi, francesi, svedesi e anche russi si stavano impegnando nella costruzione di nuove basi navali²⁹, l'unica grande base veneziana rimaneva l'Arsenale, eccentrico rispetto ai teatri d'operazione. Una valida alternativa sarebbe potuta essere Porto Trapano, che, come abbiamo visto, era stato impiegato negli ultimi anni della guerra di Morea per importanti raddobbi. Subito dopo la fine del conflitto vi fu inviata ai lavori la squadra del Golfo³⁰, che pure operava in Adriatico, nel momento in cui Bonvicini vi introduceva un nuovo e più pratico sistema per inclinare le navi e carenarle³¹. L'Arsenale però reagì rapidamente: di fronte al rischio di perdere il monopolio dei raddobbi, contestò l'opportunità della scelta di Porto Trapano e sottolineò come le concie in Levante si fossero dimostrate sempre inferiori a quelle realizzate a Venezia. La controffensiva convinse il Senato, che ribadì la necessità di spedire ogni anno le navi più bisognose in Arsenale³². La Serenissima rimase così ben ancorata al principio di concentrare nella capitale le attività navali e in Morea vennero effettuati solo i raddobbi di minor impegno. L'unico intervento strutturale realizzato a Porto Trapano fu la costruzione, nel 1712, di una «specie di forte» da

²⁸ ASVe, *Senato Rettori*, filza 146, 9.7.1705; *Senato Mar*, filza 792, 28.7.1707, all. Provveditori all'Armar 20.7.1707.

²⁹ BAUGH, *Naval Administration*, pp. XI, 325-330; J. MEYER, *La marine française de 1545 à 1715*, in *Histoire militaire de la France*, I, *Des origines à 1715*, par A. CORVISIER, Paris 1992, p. 497.

³⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 751, 31.10.1699.

³¹ Invece di essere appoggiate alle galeazze, modalità che danneggiava queste ultime, le navi venivano addossate una sull'altra. ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. F. Bonvicini n. 4, 16.5.1699.

³² ASVe, *Senato Mar*, filza 755, 16.9.1700, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 12.8.1700.

28 cannoni a protezione della base³³. L'alternativa rimase quella tra le concie in Arsenale o nell'isola di Poveglia, dove nel 1703 venne deciso di restaurare il magazzino per inviarvi ai lavori le navi con maggior pescaggio³⁴. In realtà a Poveglia finirono spesso anche le navi più piccole, ma l'isola, come già Porto Trapano, aveva i suoi nemici. Nell'inverno del 1712 la concia dell'*Iride* suscitò un vivace dibattito tra il Patrone all'Arsenale Costantino Loredan (sostenuto dall'ex Capitano delle Navi Marcantonio Diedo) che voleva indirizzare la grande nave a Poveglia, e i Provveditori (tra cui Fabio Bonvicini) e gli altri due Patroni che, contrari al provvedimento a causa delle forti spese necessarie per far lavorare le maestranze nell'isola, volevano portarla in Arsenale. Il Senato accordò due tentativi per introdurre l'*Iride* nel cantiere di stato: nel caso fossero falliti, la nave sarebbe finita a Poveglia. Alla fine l'*Iride* riuscì a entrare, ma solo dopo essere rimasta bloccata a Malamocco per cinque mesi. L'episodio confermò ancora una volta quanto fosse difficile il passaggio delle grandi navi nell'area più interna della Laguna, area su cui l'Arsenale aveva costruito il suo mito d'impenetrabile sicurezza³⁵.

10.2 *Riforme mancate*

Il periodo di pace avrebbe potuto rappresentare l'occasione per intervenire sull'organizzazione dell'Armata grossa. Durante l'ultima fase del conflitto, la squadra velica era divenuta l'elemento più importante di quello che Piero Del Negro ha definito il *format* militare veneziano³⁶, senza che però ci fosse stato il tempo per ripensarne la struttura. Una riforma, secondo le linee suggerite in passato dai più attenti tra i capi da Mar, avrebbe permesso di dare alle navi pubbliche una fisionomia meno estemporanea, creando anche a Venezia i presupposti per una marina velica effettivamente nazionale, statalizzata e burocratizzata secondo lo schema che si era andato imponendo in tutte le flotte europee durante la seconda metà del Seicento³⁷. L'organizzazione dell'Armata

³³ I cannoni del forte erano posizionati su tre livelli. ASVe, *PTM*, filza 956, disp. Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo n. 32, 17.4.1712.

³⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 773, 1.9.1703 e all.ti.

³⁵ *Diario Garzoni*, cc. 236v-237r, 9.2.1713; ASVe, *Senato Mar*, filza 820, 19.11.1712, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 17.11.1712; filza 821, 9.2.1713 e all.ti; filza 822, 11.3.1713 e all.ti.

³⁶ DEL NEGRO, *La milizia*, pp. 514-517.

³⁷ Cfr. GLETE, *Navies and Nations*, I, pp. 173-178, 196-197; HARDING, *Seapower*, pp. 122-128.

grossa rimase invece pressoché invariata e la squadra di vascelli con la quale la Serenissima entrò in guerra nel 1715 non fu strutturalmente diversa da quella del precedente conflitto.

Il principale problema sul tappeto rimaneva quello della gestione delle navi pubbliche: da un lato, non si era ancora stabilito con chiarezza il ruolo da attribuire ai governatori patrizi (le figure che avrebbero dovuto garantire la presenza dello stato e favorire la sua azione amministrativa) e, dall'altro, non era stata ancora risolta la questione relativa al mantenimento degli equipaggi. Riguardo ai governatori, la pace non portò alcuna novità. Solo il Capitano Generale Corner si mostrò favorevole all'idea di assegnare un Governatore a ciascuna nave, mentre la maggioranza degli altri capi da Mar, tra cui l'ex Capitano Generale Alessandro Molin, ritenne sufficienti sei governatori per le tredici navi previste (ammiraglie escluse). Il Senato acconsentì senza molte esitazioni a quest'ultima proposta: due governatori appena eletti vennero rapidamente sollevati dall'incarico, e altri, che non erano ancora entrati in servizio ma che avevano ricevuto delle somme in anticipo, furono costretti a restituire il denaro³⁸. Nonostante gli auspici di molti³⁹, la riduzione delle navi e il fatto che talvolta il Senato effettuasse elezioni straordinarie, non si arrivò mai ad associare ad ogni nave pubblica un patrizio, come avveniva invece per le unità a remi, mantenendo l'Armata grossa in una condizione di minore 'venezianità' rispetto a quella sottile. Privo delle funzioni amministrative che aveva il Sopracomito di Galea, il Governatore di Nave non era considerato una figura indispensabile: anche quando presente sulla nave, si doveva confrontare con il capitano, che, pur gerarchicamente e socialmente inferiore, generalmente aveva un rapporto privilegiato con un equipaggio scelto da lui e sovente ai suoi ordini da molti anni. Ne derivavano tensioni reciproche e problemi di disciplina, acuiti dalla presenza ufficiali nominati dal Governatore e che per questo si sentivano in diritto di rifiutare obbedienza al capitano⁴⁰. Molto, a volte troppo, era lasciato alla buona volontà e alla stima reciproca.

L'unico elemento di novità nel rapporto tra patriziato e Armata grossa fu l'introduzione di un *cursus honorum*, che doveva portare un patrizio da Nobile di Nave a Capitano delle Navi attraverso i gradi intermedi di Governatore, Patrona e Almirante. In questa prospettiva, la carica di Patrona, inizialmente

³⁸ ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. Capitano Generale da Mar G. Corner n. 41, 8.6.1699; *Senato Mar*, filza 750, 29.8.1699 e all.ti; filza 751, 17.9.1699 e 3.10.1699; *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699 e all.ti.

³⁹ Cfr. ad esempio la scrittura del Capitano delle Navi Giorgio Pasqualigo, in ASVe, *Senato Mar*, filza 774, 10.11.1703, all. 31.10.1703.

⁴⁰ ASVe, *PTM*, filza 1255, rel. Commissario d'Armata Angelo Emo, 7.6.1706.

abolita, venne rapidamente ripristinata e fu anche stabilita una graduatoria d'insegne tra i capi da Mar della flotta velica, recependo quanto aveva chiesto nel 1696 l'allora Capitano Generale Molin⁴¹. La spinta verso una maggiore gerarchizzazione che si può intravedere nelle due disposizioni non comportò comunque un reale incremento nella professionalizzazione in ambito navale del patriziato. La possibilità di una carriera distinta e delineata aumentò certamente l'autonomia dell'Armata grossa rispetto a quella sottile⁴², ma non eliminò il fatto che entrambe le componenti della marina veneziana continuassero ad essere guidate da un personale che quasi mai seguiva per tutta la vita la professione del mare, spesso solo una tappa in una serie d'incarichi di tutt'altra natura⁴³. E lo stesso processo di gerarchizzazione doveva fare i conti con la tortuosità delle carriere patrizie, alternate tra ambiti militari e civili dai confini mal definiti e dalle interazioni sovente conflittuali.

Neppure in relazione all'organizzazione degli equipaggi, il periodo di pace portò alcun sostanziale cambiamento. Come già era avvenuto dopo la guerra di Candia, la prima iniziativa fu quella di ridurre la consistenza. I capi da Mar suggerirono diminuzioni che oscillavano tra un quinto e la metà degli effettivi, sebbene si registrassero pareri diversi su chi andasse considerato 'marinaio'. Il Capitano Generale Corner, che accettava i valori più bassi (100 marinai per le navi più grandi, 60-80 per le altre), chiedeva però che nel conto fossero inclusi solo gli uomini effettivamente impegnati nelle manovre, ai quali andava aggiunto il personale per gli altri servizi (oltre ai soldati)⁴⁴. Inizialmente il Senato abbracciò questa tesi, ma quando si trattò di armare *Croce Rossa* e *Iride*, destinate a portare a Istanbul il primo ambasciatore veneziano dopo la fine della guerra, cercò di includere tutte le tipologie nei 100 marinai previsti per ciascuna nave. Le insistenze dei capitani, dovute anche a motivi di prestigio nei confronti dei turchi, convinsero l'assemblea a fare retromarcia, elevando l'equipaggio a 150 marinai⁴⁵. Come spesso avveniva

⁴¹ Il Capitano delle Navi ebbe l'insegna sulla maestra, l'Almirante sul trinchetto e il Patrona sulla contromezzana. ASVe, *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699; *Senato Mar*, filza 754, 12.6.1700 e all.ti.

⁴² Nel 1705, una Conferenza cercò di ricompattare le due anime della flotta riportando in vita una norma del 1679 che imponeva di eleggere Governatore di Nave solo chi avesse già ricoperto la carica di Sopracomito. Ma il Senato si limitò a prendere tempo. ASVe, *Senato Mar*, filza 785, 5.12.1705, all. scr. 5.10.1705.

⁴³ Lo stesso decreto che reintroduceva la carica di Patrona, stabiliva anche di riservare ai governatori o ai sopracomiti che non avessero proseguito la carriera marittima l'esclusiva dei reggimenti di Suda e Santa Maura. ASVe, *Senato Mar*, filza 754, 12.6.1700.

⁴⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 135, 19.9.1699 e all.ti.

⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 750, 20.8.1699.

a Venezia, il precedente si trasformò in norma ed entro il 1703 le navi di primo rango tornarono ad avere 200 marinai, mentre quelle più piccole non scesero mai sotto i 100: in entrambi i casi i medesimi valori registrati durante il tempo di guerra⁴⁶.

Se la mancata riduzione degli equipaggi va considerata una nota positiva, la loro gestione rimase ancora un aspetto in gran parte negativo. Entro la fine del 1700 l'avanzo medio delle navi pubbliche era risalito a trenta mensilità⁴⁷, mentre i marinai delle unità che man mano rientravano a Venezia vedevano inevasi gran parte dei propri crediti. Ciò era dovuto non solo alle limitate disponibilità finanziarie, ma anche al tentativo di costringerli a non abbandonare la città in vista di un eventuale reimpiego⁴⁸. Il pungolo del credito non diede comunque i risultati sperati. Un'inchiesta accertò che dei circa mille marinai tornati con le navi pubbliche nel primo anno di pace, solo trecento erano rimasti a Venezia: gli altri, dopo aver cercato invano di recuperare gli arretrati, si erano imbarcati sui mercantili (e in qualche caso perfino sulle galee) o erano espatriati. Tutti avevano peraltro lasciato i bollettini di credito ai familiari o li avevano venduti, scontati, a speculatori, sicché lo stato, dopo aver perduto gli uomini faticosamente addestrati durante la guerra, era anche rimasto con l'intero debito accumulato nei loro confronti⁴⁹. Negli anni successivi Venezia cercò, con vari espedienti tra i quali l'impiego in Arsenale, di non perdere i propri marinai, ma la politica attuata non diede migliori risultati⁵⁰. Nel 1705, nel quadro dell'accennata introduzione di un regolare avvicendamento tra unità in servizio e unità in riserva, si stabilì che i marinai delle navi venute a disarmare si trasferissero direttamente sulle unità prelevate dalla riserva⁵¹. Il sistema avrebbe potuto funzionare solo a condizione di lasciare ai marinai la libertà di

⁴⁶ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 758, 14.4.1701; filza 760, 27.8.1701 e all.ti; filza 769, 3.1.1703, all. Provveditori all'Armar 22.8 [sic].1702.

⁴⁷ Complessivamente l'Armata grossa avanzava 165.000 ducati, quella sottile 83.000. ASVe, *PTM*, filza 950, disp. D. Dolfin n. 4, 1.1.1701; n. 11, 6.2.1701, all. s.d.

⁴⁸ Le autorità pagavano al massimo un quarto del credito e dalle fonti risulta che le navi liquidate con maggiore cura fossero quelle che avanzavano meno denaro, segno che si temeva che i loro marinai avessero meno stimoli a rimanere in servizio. Nel 1701 l'*Iride* ebbe 2.400 ducati su 9.584, la *Redentor del Mondo* solo 1.900 su 16.420. ASVe, *Senato Mar*, filza 758, 12.3.1701, all. 3.3.1701.

⁴⁹ L'unico vero risparmio fu la riduzione della paga dei capitani, riportata dai 100 ducati del tempo di guerra a 50 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 756, 28.10.1700 e all.ti.; 13.11.1700, all. Provveditori all'Armar 9.11.1700; filza 758, 14.4.1701, all. 6.4.1701.

⁵⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 773, 4.10.1703, Provveditori all'Armar 2.10.1703.

⁵¹ Il sistema ricordava quello impiegato un secolo prima per gli equipaggi delle galee di mercato in rotta tra Venezia e Spalato. Cfr. LANE, *Storia di Venezia*, pp. 447-448.

scelta circa la prosecuzione del servizio (saldando nel contempo almeno una parte dei crediti e concedendo loro una licenza) e di completare con rapidità l'avvicendamento sulle navi tolte dalla riserva di quelli che avessero accettato. Queste condizioni furono soddisfatte con il primo equipaggio, quello della *Fenice*: nonostante la nave fosse rientrata dopo un servizio ininterrotto di undici anni (impensabile nelle altre marine europee), gli uomini accettarono a larga maggioranza di riprendere servizio sulla *Redentor del Mondo*⁵². Ma il meccanismo di lì a breve si inceppò, soprattutto perchè, da un lato, lo stato desiderava attendere – per motivi di risparmio – la stagione operativa prima di ordinare il riarmo delle navi e, dall'altro, i problemi logistici in Arsenale continuavano ad ostacolare l'entrata e l'uscita delle navi. Per i marinai ciò rischiava di tradursi in una lunga permanenza a terra senza una paga regolare, come accadde, ad esempio, agli equipaggi delle *San Lorenzo Giustinian*, *Aurora* e *San Nicolò* nel 1706-07⁵³. Il meccanismo dei cambi andava inoltre a toccare i delicati rapporti tra stato e capitani, in quanto, senza un formale disarmo, questi ultimi non erano tenuti a presentare la propria contabilità⁵⁴. Come si è avuto già occasione di scrivere all'inizio del capitolo, la rotazione fu abbandonata dopo un paio d'anni e la leva del credito tornò a essere l'unico strumento per cercare di bloccare l'esodo dei marinai⁵⁵.

Oltre che dai problemi organizzativi, l'esodo era alimentato anche da un'agguerrita concorrenza internazionale. La professione, «mercenaria per sé medesima», si collocava in un mercato limitato e quindi particolarmente competitivo, dove le marine facevano a gara per accaparrarsi i servizi della gente di mare, di qualsiasi provenienza essa fosse. Dopo un breve intervallo seguito alla pace di Rijswyck, l'impegno delle principali flotte europee nella guerra di Successione spagnola (1701-13) tornò ad acuire la concorrenza

⁵² Ai 76 marinai (su 90) che accettarono, fu concesso un mese e mezzo di licenza e le quattro paghe anticipate di un primo armo, ma esse vennero conteggiate in moneta d'Armata e non di Venezia (quindi un terzo in meno), come se il servizio non fosse mai stato interrotto. ASVe, *Senato Mar*, filza 783, 18.7.1705, all. Provveditori all'Armar 15.7.1705; filza 783, 17.9.1705, all. Provveditori all'Armar 15.9.1705.

⁵³ Dei 403 marinai arrivati in autunno con le tre unità, solo 223 continuarono il servizio nella primavera successiva, per quanto si fossero spesi oltre 9 mila ducati per trattenerli a Venezia.

⁵⁴ Per otto mesi i marinai della *San Nicolò* non ricevettero la paga, che pure era loro dovuta, in quanto la nave non aveva ufficialmente disarmato. ASVe, *Senato Mar*, filza 789, 9.4.1707, all. Provveditori all'Armar 7.4.1707; filza 792, 28.7.1707, all. Provveditori all'Armar 20.7.1707; filza 793, 7.9.1707 e all.ti; 15.10.1707, all. Provveditori all'Armar 14.10.1707.

⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 805, 26.2.1710, all. Provveditori all'Armar 8.2.1710.

e molti marinai veneziani trovarono impiego all'estero, soprattutto su navi inglesi e olandesi⁵⁶. I dati raccolti dalle autorità della Serenissima impressionano, per quanto vadano presi con cautela (tutti gli stati tendono a 'ricamare' sui propri emigranti). Attraverso indagini effettuate a Livorno, Genova e Amsterdam, si scoprì che solo in quest'ultima città risultavano esserci, tra emigrati regolari e fuggitivi dell'Armata grossa, circa sei mila marinai veneziani; la cifra appare senz'altro esagerata, ma il console veneziano in città confermò che numerosi veneziani erano imbarcati sulle navi da guerra e sui mercantili delle Province Unite⁵⁷. Dopo i lunghi anni di conflitto in Levante, i marinai veneziani erano particolarmente ricercati in quanto considerati personale qualificato ed esperto, tanto che, alle contrariate autorità della Serenissima, il servizio sulle navi pubbliche appariva un noviziato tramite il quale gli uomini acquisivano, a spese della Repubblica, una professionalità da spendere altrove⁵⁸. Non mancavano neppure veneziani che s'imbarcavano sulle navi corsare, in particolare olandesi, allettati dalle possibilità offerte da un tipo di guerra che la neutralità della Serenissima impediva di praticare ufficialmente in patria⁵⁹.

Nella speranza di creare un serbatoio nazionale di gente di mare, le autorità tentarono l'ennesima revisione della *Scuola* di San Nicolò, rimasta più che mai una congrega per pochi intimi. L'idea era come sempre di trasformare l'istituzione in un centro di controllo e rifornimento di marinai per lo stato, sull'esempio di quanto facevano le scuole dei bombardieri per il personale dell'artiglieria e le arti cittadine per i galeotti. Secondo il nuovo progetto, la Scuola avrebbe anche dovuto istruire i giovani alla navigazione, mantenendo tre insegnanti di nautica: due con cattedra a Venezia, il terzo incaricato dell'addestramento sulle navi, sulla falsariga del *naval schoolmaster* appena introdotto sulla flotta inglese⁶⁰. Nel 1704 la Scuola di San Nicolò venne affidata

⁵⁶ Questi marinai, oltre a ridurre la disponibilità di gente di mare veneziana, contribuivano a screditare il servizio sulle navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 794, 9.2.1708, all. Provveditori all'Armar 3.2.1708.

⁵⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 795, 8.3.1708, all. lett. G. Arrigoni 17.2.1708.

⁵⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 802, 20.7.1709, all. Provveditori all'Armar 10.7.1709; *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 2, 17.5.1711. Va ricordato che durante la guerra d'Indipendenza Americana (1776-83) risulteranno imbarcati sulla flotta inglese tre mila marinai veneziani. J. GEORGELIN, *Venise au siècle des lumières*, Paris-La Haye 1978, p. 96. Sulla benevola tolleranza delle autorità inglesi per i marinai veneziani che disertavano, cfr. la lettera del 1.9.1747 dell'ambasciatore veneziano a Londra Pietro Andrea Cappello, cit. in G. ZORDAN, *Il codice per la veneta mercantile marina*, I, Padova 1981, pp. 2-3.

⁵⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 795, 8.3.1708 e all.ti.

⁶⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 769, 3.2.1703, all. Provveditori all'Armar 15.1.1703; F.B.

alle competenze dei Provveditori all'Armar e fu resa nuovamente obbligatoria l'iscrizione di tutti i marinai veneziani; venne anche ordinata la creazione di un ruolo dei marinai delle navi pubbliche, in cui segnare nome, età e segni distintivi di ciascuno di essi⁶¹. La supervisione dei Provveditori non migliorò però la conduzione della Scuola, le prescrizioni rimasero inevase e una volta di più le speranze di avere uno strumento di controllo sull'elusiva gente di mare veneziana andarono deluse. La Serenissima non fu comunque la sola a non riuscire a creare canali privilegiati di reclutamento di marinai. L'Inghilterra istituì in quel periodo un registro dove i marinai potessero iscriversi in cambio di determinati privilegi, legati soprattutto ai servizi del nuovo ospedale di Greenwich, ma l'esperimento fallì essenzialmente per lo stesso motivo per il quale anche gli sforzi delle autorità della Repubblica venivano vanificati: il governo non voleva o non poteva pagare un sistema che assicurasse un effettivo servizio continuativo sulla flotta. L'arruolamento coatto, prerogativa sovrana che la Serenissima continuava a rifiutare, rimase un elemento fondamentale per completare gli equipaggi inglesi⁶².

Pronti a lasciare le navi pubbliche appena tornavano a Venezia, i marinai le abbandonavano anche in Levante, dove l'irregolarità delle paghe alimentava una diserzione crescente. Durante il suo mandato (1702-06), il Commissario d'Armata Almorò Morosini⁶³ fu in grado di distribuire solo metà delle paghe previste per le navi. Nel 1704, le unità in Armata ricevettero solo tre paghe in otto mesi e, come durante la guerra, fu necessario chiedere prestiti ai mercanti locali per supplire almeno alle necessità più urgenti⁶⁴. Le continue fughe causarono, l'anno successivo, un brusco calo negli organici. Il *deficit* salì dal 10-20% al 25-30%⁶⁵, arrivando a toccare nel 1707 punte del 35% analoghe ai livelli

SULLIVAN, *The Naval Schoolmaster during the Eighteenth and early Nineteenth Century*, «Mariner's Mirror», 52 (1976), p. 314.

⁶¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 775, 28.2.1704.

⁶² Lo schema inglese, definito «*Act for the Increase and Encouragement of Seamen*», prevedeva un Registro con 30.000 volontari tra i 18 e i 50 anni. Promulgato nel 1696, venne abrogato nel 1710, quando ai 20 mila uomini registrati il governo doveva la colossale cifra di 410.000 sterline (approssimativamente 2,5 milioni di ducati). G. HUGHES, *The Act for the Increase and Encouragement of Seamen, 1696-1710. Could it have solved the Royal Navy's manning problem?*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, pp. 25-33.

⁶³ Almorò Morosini (1663-1718) era figlio di Francesco, omonimo del defunto Doge, ma di un ramo familiare molto lontano. BARBARO, V-24, c. 317.

⁶⁴ ASVe, *PTM*, filza 1255, rel. A. Morosini 7.6.1706; filza 1341, disp. M. Diedo n. 12, 18.12.1704; n. 14, 14.1.1705.

⁶⁵ ASVe, *PTM*, filza 1255, vari dispacci di A. Emo, anno 1705; filza 952, disp. Provveditore Generale da Mar Francesco Grimani n. 18, 30.11.1705.

raggiunti nei momenti peggiori della guerra, quando però le navi in servizio erano molte di più⁶⁶. La crisi degli effettivi spinse a guardare nuovamente al Levante. Francesco Grimani (lo stesso che durante la guerra si era specializzato nei raddoppi, ora Provveditore Generale da Mar), cercò di mettere in pratica una proposta avanzata qualche anno prima da Daniele 4° Dolfìn, trasformando quindi in tassa l'obbligo degli abitanti di Corfù, Zante e Cefalonia di armare in tempo di guerra tre galee: il denaro sarebbe stato impiegato per trovare volontari delle medesime isole che servissero in qualità di marinai sulle navi pubbliche; molti abitanti infatti sembravano preferire la vela al remo, dato che – come si legge in un documento – era «loro odioso il solo nome di galea»⁶⁷. Grimani dovette però constatare che, se le popolazioni erano disposte a prestare la loro opera quando si sentivano minacciate dai turchi, in tempo di pace non avevano alcuna intenzione di imbarcarsi, neppure sulle navi⁶⁸. Maggior fortuna ebbe la più tradizionale idea, avanzata nel 1706 dal Commissario d'Armata Angelo Emo, di tornare a ingaggiare i marinai delle isole dell'Egeo, dopo che il ritorno di queste ultime sotto il controllo ottomano in seguito alla pace aveva interrotto l'afflusso di questi ultimi⁶⁹. Nonostante le forti perplessità intorno all'impiego di sudditi ottomani, nel 1707 una Conferenza di capi da Mar accolse l'idea⁷⁰. Da quel momento, l'ingaggio di alcune centinaia di marinai greci dell'Arcipelago durante la bella stagione divenne un fattore indispensabile per dare efficienza all'Armata grossa. Già nel 1708, Grimani poteva comunicare che le dieci navi pubbliche in Levante erano provviste di «ben vestita e capace marinarezza»⁷¹. Il suo successore (e futuro Doge) Alvise 3° Mocenigo⁷², inizial-

⁶⁶ ASVe, *PTM*, filza 1257, disp. Commissario d'Armata Pietro Bragadin n. 16, 30.6.1707; n. 20, 10.12.1707.

⁶⁷ ASVe, *PTM*, filza 951, disp. D. Dolfìn n. 59, 1.11.1703.

⁶⁸ Grimani li descriveva quali «contadini che lavoravano le loro terre o la Morea, dove vengono impiegati per le semine e i raccolti, o barcaioli, che vivono col traffico nella vicina Turchia e altri luoghi confinanti, sicché godendo quieta e comoda la sussistenza ove nacquero, non vogliono abbandonare il proprio nido». ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 66, 13.11.1707.

⁶⁹ ASVe, *PTM*, filza 1255, rel. A. Emo 7.6.1706; filza 1341, disp. M. Diedo n. 12, 18.12.1704. Su Emo (1666-1750), che terminata la carica di Commissario diverrà Provveditore Generale di Morea e che nel 1730-35 sarà ambasciatore a Istanbul, cfr. R. TARGHETTA, *Emo, Angelo*, in *DBI*, XLII, Roma 1993, pp. 620-623.

⁷⁰ ASVe, *Senato Rettori*, filza 150, 30.7.1707, all. Savio alla Scrittura 22.7.1707.

⁷¹ ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 81, 8.6.1708.

⁷² Alvise 3° Mocenigo di Alvise 4° (1662-1731) era nipote di quell'Alvise 2° che nel 1684 aveva sostenuto l'inutilità per la marina veneziana di navi troppo grandi. Alvise 3° divenne Doge nel 1722. BARBARO, V-22, c. 192.

mente dubbioso, ebbe poi modo di apprezzare i greci, anche perché impiegarli sulle navi veneziane li sottraeva al servizio su quelle ottomane. Attirati dalla libertà di licenziarsi a fine campagna, dalle paghe regolari e dal buon trattamento dei capitani (sovente loro compatrioti), i marinai dell'Arcipelago si presentavano «senza strepito» al fine di evitare di allarmare le autorità ottomane, molto guardinghe dal momento che anche la loro flotta aveva imboccato la strada della vela⁷³. La scoperta nel 1709 di un emissario che arruolava marinai con patente veneziana, spinse gli ottomani a promulgare un editto che minacciava la pena di morte per chi fosse andato a servire la Serenissima⁷⁴. Tuttavia l'editto non fermò l'afflusso di marinai dall'Egeo, che al contrario si intensificò ulteriormente a causa della tensione tra Impero Ottomano e Russia (sfociata in guerra aperta nel 1711), dato che i greci cercavano di sfuggire all'obbligo di combattere i correligionari ortodossi⁷⁵. I greci dell'Arcipelago, malgrado le permanenti riserve sul loro impiego⁷⁶, aumentarono progressivamente fino a sfiorare le quattrocento unità nel 1713. L'importanza del loro apporto emerge dai dati sulle rassegne di quell'anno: il loro arrivo fece scendere la percentuale di marinai mancanti dal 31% al 16%, mentre il loro congedo la riportò al 37%⁷⁷; quell'inverno, il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo sottolineò che i greci rappresentavano l'unica risorsa disponibile per equipaggiare le navi pubbliche nella successiva stagione⁷⁸. Tuttavia, anche se indispensabile, l'impiego di marinai dell'Arcipelago andava in senso contrario a un reale consolidamento dell'Armata grossa. Dando ai greci la precedenza nella riscossione delle paghe, a garanzia di un loro ritorno nella stagione successiva, Venezia spendeva le sue limitate risorse finanziarie per privilegiare una percentuale ridotta di marinai stagionali, a scapito della parte più stabile e con maggior anzianità di servizio. Ciò suscitava comprensibili risentimenti e contribuiva a

⁷³ ASVe, *PTM*, filza 954, disp. A. Mocenigo n. 16, 26.11.1708; *Collegio Relazioni*, b. 76, rel. Provveditore Generale da Mar Alvise 3^o Mocenigo, 19.12.1711.

⁷⁴ ASVe, *PTM*, filza 954, disp. A. Mocenigo n. 28, 27.5.1709.

⁷⁵ ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 69, 8.3.1711.

⁷⁶ Cfr. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 76, rel. A. Sagredo, 16.5.1715.

⁷⁷ ASVe, *PTM*, filza 1256, disp. Commissario d'Armata Alessandro Bon n. 19, 3.3.1713; n. 22, 16.4.1713; n. 33, 15.1.1714.

⁷⁸ ASVe, *PTM*, filza 958, disp. A. Sagredo n. 94, 29.1.1714. Agostino di Lorenzo Sagredo (1650-1724) aveva ricoperto la carica di Provveditore d'Armata durante la guerra di Morea e in quella veste era stato l'indiretto responsabile della cattura della galea dei fratelli Donà da parte dei Barbareschi nel 1689. Come detto era nipote di Giovanni Sagredo, pluriambasciatore e autore delle *Memorie istoriche de' Monarchi Ottomani*, nonché difensore di Francesco Morosini allorché quest'ultimo era stato messo sotto accusa per la resa di Candia. Cfr. BARBARO, VI-30, c. 513.

rendere ancora più invisibile l'impiego sulle navi pubbliche⁷⁹, indebolendo ulteriormente i legami tra stato e marinai.

La mancanza di sensibilità verso l'istituzione di un corpo permanente di marinai era condivisa da tutte le flotte europee. A differenza dei soldati, che dovevano ricevere un adeguato addestramento prima di poter essere impiegati, i marinai possedevano già la professionalità loro richiesta: lo stato doveva limitarsi a cercare gli uomini sul mercato trovando il modo, in caso di necessità, di farlo rapidamente⁸⁰. Tuttavia nel caso veneziano, la refrattarietà a istituzionalizzare forme di servizio permanente continuò a estendersi anche agli ufficiali, una categoria che nelle altre marine si stava invece strutturando sempre più all'interno della compagine statale⁸¹. In quest'epoca sono individuabili due tipologie di ufficialità di marina, quella che potremmo definire degli ufficiali 'di stato maggiore'⁸² e quella degli ufficiali-marinai⁸³, un ruolo oggi a cavallo tra l'ufficiale e il sottufficiale. Relativamente a questi ultimi (con l'eccezione degli *standig officers* inglesi di cui parleremo tra breve), le differenze tra la marina veneziana e quelle straniere non appaiono rilevanti, se non per il fatto che all'estero la nomina degli ufficiali-marinai veniva controllata maggiormente dagli organi centrali⁸⁴. Non era così, invece, per l'ufficialità definibile di stato maggiore. A partire dagli anni settanta del Seicento, prima la marina francese e poi quella inglese avevano progressivamente sviluppato un corpo professionale di ufficiali di questo ruolo, attribuendo loro una paga sia quando erano effettivamente imbarcati, sia quando si trovavano a terra; nello stesso periodo, le medesime marine avevano promosso un sistema regolare di avanzamenti, basato in parte su esami, tale da determinare una carriera navale e da allargare sempre più il divario tra gli ufficiali della marina militare e quelli della mari-

⁷⁹ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 959, disp. Provveditore Generale da Mar Daniele 4o Dolfi n. 12, 1.10.1714.

⁸⁰ GLETE, *Warfare at Sea*, p. 43; ID., *Navies and Nations*, I, p. 173.

⁸¹ Per le considerazioni che seguono, cfr. G. CANDIANI, *La gestione degli equipaggi nei vascelli veneziani tra Sei e Settecento*, in *Militari in età moderna*, pp. 171-195.

⁸² *Commissioned officers* inglesi e *officiers des vaisseaux du Roi* o *officiers entretenus* francesi. Sui primi, cfr. N.A.M. RODGER, *Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815*, «Journal for Maritime Research», 2001; sui secondi, cfr. M. VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII siècle. Guerre, Administration, Exploration*, Paris 1996, pp. 178 e sgg.

⁸³ *Warrant* e *petty officers* inglesi, *officiers marini* francesi.

⁸⁴ Come il *Board Office* inglese. A Venezia il capitano aveva invece ampia discrezionalità, a parte la parziale eccezione, già citata, dei bombardieri e quella dello Scrivano, che doveva essere iscritto a quello specifico ordine professionale.

na mercantile⁸⁵. Come abbiamo visto, poco o nulla del genere era avvenuto nell'Armata grossa. Qui l'ufficialità di stato maggiore era composta, da un lato, dai patrizi, dall'altro, dai capitani di nave. I primi, in quanto appartenenti alla sola classe politica della Repubblica, venivano chiamati a ricoprire ogni genere d'incarico – militare, politico o amministrativo – e non avevano quindi l'opportunità (né spesso l'inclinazione) di convertirsi al modello di ufficiale moderno che stava emergendo, un professionista specializzato nelle proprie mansioni e assorbito dalla propria carriera militare⁸⁶; i secondi, che provenivano sempre dalle fila dell'ufficialità inferiore, non potevano accedere alle cariche superiori, in quanto non erano nobili, e venivano licenziati ogni qualvolta la nave rientrava a Venezia, cessando il loro rapporto con lo stato⁸⁷. La medesima sorte toccava anche ai più importanti tra gli ufficiali-marinai, come il pilota, il nocchiere o il capo dei bombardieri, per i quali mancava uno status analogo a quello dello *standing officer* della marina inglese, che consentiva di rimanere legati alla nave dal momento della costruzione a quello della demolizione⁸⁸ e che assicurava la presenza a bordo di un nucleo stabile di personale qualificato. Accadeva certamente che capitani e ufficiali della Serenissima rimanessero a lungo in servizio sulla stessa unità, ma senza che ciò desse loro qualche prerogativa particolare⁸⁹; una volta che la nave tornava a Venezia, tutto l'equipaggio veniva congedato e nella maggior parte dei casi si disperdeva⁹⁰.

⁸⁵ Per la marina inglese, cfr. Rodger, *The Command of the Ocean*, pp. 118-123, 201-205; BAUGH, *Naval Administration*, p. 35. Per la marina francese, cfr. VERGÉ-FRANCESCHI, intr. a VILLETTE-MURSAY, *Mes campagnes de mer*, pp. 25, 31; ID., *La marine française au XVIII^e siècle*, pp. 178, 191 e sgg.

⁸⁶ Il problema riguardava anche l'Armata sottile, ma nel caso dell'Armata grossa veniva accentuato dal fatto che sulle navi la presenza dei patrizi era saltuaria.

⁸⁷ Le uniche eccezioni erano quando la nave pubblica, solitamente appartenente alla squadra del Golfo, faceva solo una breve sosta a Venezia per rifornirsi.

⁸⁸ Cfr. RODGER, *The Wooden World*, pp. 21-22.

⁸⁹ Nel caso di un lungo servizio e/o di meriti particolari, il Senato poteva elargire forme più o meno generose di pensione, ma sempre come grazia *ad personam*.

⁹⁰ È probabile che gli ufficiali maggiormente legati al capitano lo seguissero nel caso in cui egli fosse stato ingaggiato, come sovente accadeva, dalla marina mercantile, ma la mancanza di fonti note rende pressoché impossibile seguire questi spostamenti. A differenza dell'Armata grossa, quella sottile sembra aver avuto una precoce tendenza verso una maggiore professionalizzazione (nel 1594 ad esempio, gli ufficiali di una quindicina di galee mobilitate quell'anno godettero di un momentaneo congedo a mezza paga: cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 125, 15.10.1594), ma in questo caso è l'assenza di studi specifici a rendere problematica qualsiasi considerazione in proposito.

Un esempio del disinteresse del governo veneziano per la formazione di un effettivo corpo di ufficiali di marina è dato dal rifiuto di accogliere la proposta presentata nel maggio del 1700 da trentacinque di loro, tra i quali una quindicina di capitani di navi pubbliche appena disarmate, capeggiati dal solito Pietro Rosa⁹¹. Il gruppo chiedeva di potersi trasferire in Morea con le rispettive famiglie (un totale di 237 persone), tutte pronte a prendere residenza a Nauplia in cambio della concessione di case, terreni e di un'esenzione fiscale quinquennale⁹². I capitani avrebbero rinunciato ai crediti maturati durante la guerra e si sarebbero tenuti a disposizione della flotta, mantenendosi aggiornati grazie a una rotazione triennale con i colleghi rimasti in servizio; nel contempo, avrebbero introdotto i figli alla navigazione, assicurando il ricambio generazionale. Per quanto fondato su un rapporto con l'autorità di stampo tradizionale, il progetto si proponeva di creare – proprio nello stesso anno in cui la marina inglese fissava stabilmente le basi per un servizio permanente effettivo⁹³ – un nucleo di ufficiali strettamente legato alla Repubblica. Probabilmente fu per questo motivo che il Senato, nonostante il parere favorevole dei *Deputati agli Affari Economici della Morea*, dovette trovare sospetta l'offerta e la ignorò.⁹⁴ Dato il sistema di gestione delle navi pubbliche, quello che più contava per le autorità della Serenissima non erano le qualità professionali o l'attaccamento alla bandiera, quanto la capacità di mobilitare risorse finanziarie che potessero compensare l'irregolarità delle rimesse pubbliche: un'esigenza resa quanto mai evidente dalla scelta di privilegiare nelle nomine del tempo di pace i capitani più facoltosi, anche a

⁹¹ L'idea era stata suggerita l'anno prima dai Tre Deputati alla direzione degli affari economici della Morea. ASVe, *Senato Rettori*, filza 134, 11.6.1699, all. 6.6.1699.

⁹² Nel decennio precedente vi era stata una forte immigrazione cristiana verso il nuovo Regno, con l'arrivo massiccio di coloni, soprattutto contadini che abbandonavano la Grecia ancora ottomana e altre regioni dell'Impero. In questo modo la popolazione della Morea, scesa dai 250 mila abitanti di prima della guerra a 100 mila intorno al 1690, era risalita a 200 mila abitanti nel 1701. Cfr. D. HATZOPOULOS, *La dernière guerre entre la République de Venise et l'Empire Ottoman (1714-1718)*, Montreal 1999, pp. 11-13. Una minoranza di questi immigrati era rappresentata da ex militari (sudditi veneziani, italiani e tedeschi) che avevano combattuto nell'esercito della Serenissima durante la guerra. Cfr. A. MALLIARIS, *La formazione dello spazio sociale in un nuovo possedimento veneziano. Veneziani, coloni e nativi nel Peloponneso del Nordovest (territorio di Patrasso), 1687-1715*, «Thesaurismata», 32 (2002), p. 221.

⁹³ Nel 1700 si consolidò in modo definitivo la pratica della mezza-paga per gli ufficiali momentaneamente a terra e venne creata la prima 'Seniority' Navy List. Cfr. M. LEWIS, *England Sea-Officers. The Story of the Naval Profession*, London 1939, p. 67.

⁹⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 754, 24.7.1700 e all.ti.

scapito di coloro che avevano onorevolmente servito la Repubblica durante la guerra di Morea⁹⁵.

L'Armata grossa continuò a risentire degli effetti negativi determinati dall'assenza di riforme anche in campo finanziario, il solo in cui qualcosa fu tentato. Inizialmente il Senato aveva sperato che i contributi della Morea risolvessero almeno in parte i problemi di finanziamento della flotta, sostituendo con le proprie entrate regolari i sempre macchinosi e discontinui invii di denaro da Venezia e trasformando il nuovo Regno in un surrogato di quello perduto a suo tempo a Creta⁹⁶. Ma, dopo qualche confortante segnale iniziale⁹⁷, ci si dovette rendere conto che le aspettative riposte nella nuova conquista erano esagerate. Tra il 1701 e il 1706, le previsioni di entrata del Regno scesero da 605.000 a 459.000 reali e quanto effettivamente riscosso nel 1706 non superò i 353.000 reali (circa 425 mila ducati)⁹⁸. Ciò rese sempre più tenue il contributo finanziario della Morea alla Cassa d'Armata (che pagava sia le unità navali, sia le truppe presenti in Levante), alimentando tensioni tra le autorità della flotta e quelle del Regno⁹⁹. Fu necessario chiedere nuovamente aiuto a Venezia, dove si riprese la vecchia idea, mai realizzata in forma durevole, di vincolare specifiche entrate pubbliche a un fondo destinato alla flotta e in particolare alle navi. Il Senato ordinò l'effettuazione di conteggi sia in Levante sia nella capitale¹⁰⁰. Dal Levante, il Provveditore Generale Grimani presentò un calcolo di spesa annuale di 140.410 reali (circa 170 mila ducati) per le dodici navi allora in Armata¹⁰¹, suggerendo di ritagliarli dalle due entrate principali della Morea, dazi e decime; l'Armata sottile, le truppe e le fortezze sarebbero state invece mantenute dalle altre entrate del Regno e da quelle delle isole Ionie, che incameravano

⁹⁵ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 773, 12.9.1703, all. Provveditori all'Armar 5.9.1703.

⁹⁶ Prima di cadere nelle mani dei turchi, Creta aveva assicurato il mantenimento di un'importante squadra di galee, che poteva arrivare a venti unità nei momenti di crisi.

⁹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 52, 4.2.1700.

⁹⁸ Le previsioni erano fatte in base a quanto si sarebbe ricavato dalle varie imposte se fossero state puntualmente pagate, cosa che non avveniva quasi mai. ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 50, 17.4.1707.

⁹⁹ Nell'estate del 1706 il Provveditore Generale da Mar Francesco Grimani approfittò di un lungo soggiorno nelle isole Ionie per addossare l'intero peso dell'Armata sulle spalle del collega che governava la Morea. La lontananza di Grimani costò alla Cassa del Regno 80 mila reali (quasi 100 mila ducati) in nove mesi. ASVe, *PTM*, filza 853, disp. Provveditore Generale in Morea Angelo Emo n. 25, 30.3.1707.

¹⁰⁰ *Diario Garzoni*, c. 159r, 18.6.1707; ASVe, *Senato Rettori*, filza 150, 30.7.1707.

¹⁰¹ Grimani indicava un rapporto tra ducato effettivo e reale di 1:1,2. Da alcuni anni era stato introdotto nei calcoli finanziari il ducato effettivo, svalutato del 20% rispetto al ducato di conto (£ 7:10 contro £ 6:4).

l'importante dazio sulle esportazioni di uva passa, con l'integrazione di denaro inviato regolarmente da Venezia¹⁰². Nella capitale, i *Tre Deputati e Aggiunti alla Provvisione del Danaro* (tra i quali Carlo Ruzzini e Daniele 1° Dolfín, fratello di Daniele 4°) calcolarono per tutta l'Armata un costo complessivo di 486 mila ducati¹⁰³. Tolte le spese *in loco*, la Morea poteva contribuire con soli 116 mila reali (circa 140 mila ducati), mentre nel suo complesso il Levante non poteva offrire più di 209.000 ducati. Non avendo modo di suggerire un cespite regolare per i quasi 280 mila ducati mancanti, Ruzzini e i suoi colleghi si concentrarono sull'Armata grossa, per la quale fissarono un fabbisogno annuo di 127 mila ducati, che scendevano a 100 mila considerando i disarmi e le paghe che venivano anticipate a Venezia¹⁰⁴. I Deputati lasciarono aperta l'opzione di ricavare questo denaro dalla Morea o da Venezia, dove si sarebbe potuto assegnare alle navi la tassa dell'*ottavo di soldo per lira*, che corrispondeva esattamente alla cifra richiesta¹⁰⁵; dato che le rendite della Morea apparivano meno sicure e che le navi avevano la precedenza, il Senato scelse l'ottavo di soldo, lasciando al resto dell'Armata ciò che il Levante poteva offrire¹⁰⁶.

La separazione finanziaria delle navi pubbliche dal resto dell'Armata non rese tuttavia alla prova dei fatti. Nonostante la Morea si sforzasse di fare la sua parte, il gettito del Regno continuò ad essere inferiore alle previsioni, lasciando sempre meno denaro per la Cassa d'Armata, alla quale era rimasta l'incombenza maggiore: le unità a remi e, soprattutto, le truppe¹⁰⁷; il deficit venne aggravato

¹⁰² ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 62, 23.8.1707 e all. n. 6, 20.8.1707. Sul dazio dell'uva passa, uno dei più rilevanti del sistema doganale veneziano, cfr. M. FUSARO, *Uva Passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1630)*, Venezia 1996, pp. 27-44.

¹⁰³ Dai conteggi erano escluse, oltre alle navi pubbliche in Adriatico (in quel momento tre) anche le otto galee distribuite tra l'Istria e la Dalmazia. Le prime erano pagate dalla Cassa dei Cinque Savi alla Mercanzia, le seconde da quella del «Cassierato».

¹⁰⁴ La differenza con i 168 mila ducati preventivati da Grimani per le navi pubbliche potrebbe derivare dal fatto che quest'ultimo calcolava anche il costo dei raddoppi, del biscolto, dei patrizi imbarcati e di altre voci minori.

¹⁰⁵ L'ottavo di soldo faceva parte di una nuova tassa introdotta nel 1706 aggiungendo a tutte le imposte dirette che si pagavano nei territori della Serenissima tre soldi per ogni lira versata (il 15%). Poiché nei decenni precedenti erano già stati aggiunti sette soldi per lira, la nuova tassa andò a costituire, nel suo complesso, l'ottavo, nono e decimo soldo per lira. ASVe, *Senato Rettori*, filza 151, 5.11.1707, all. n. 11, 1.10.1707; *Bilanci Generali della Repubblica di Venezia*, R. Commissione per la pubblicazione dei documenti finanziari della Repubblica di Venezia, 1, Venezia 1912, pp. 478, 480, 481.

¹⁰⁶ ASVe, *Senato Rettori*, filza 151, 5.11.1707 e all.ti.

¹⁰⁷ Nel 1711, il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo segnalò che il Re-

da una crisi nei rifornimenti di biscotto da Venezia, che costrinse ad avviare nel Regno una produzione locale¹⁰⁸. Un buco ancor più grande si aprì nelle isole Ionie, dove una favorevole congiuntura aveva permesso di ricavare negli anni precedenti numerose paghe per l'intera flotta: il brusco contrarsi delle esportazioni di uve passe da Zante e Cefalonia, dovuto in parte a scarsi raccolti e in parte alle tensioni provocate dalla guerra di Successione spagnola, determinò un crollo dei cespiti, passati nel biennio 1708-10 dai 215 mila reali ai soli 129 mila. Quale risultato della congiuntura negativa, i mancati introiti della Cassa d'Armata ammontavano nel 1711 a 154 mila reali (185 mila ducati)¹⁰⁹. Inevitabilmente, le navi vennero coinvolte nei più generali problemi finanziari dell'Armata, rendendo sempre più aleatoria la loro autonomia amministrativa. Alla fine del 1710 i 30.000 zecchini (oltre 80 mila ducati) arrivati da Venezia per le unità a vela finirono direttamente nella Cassa d'Armata; nel 1711 il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo distribuì alle navi solo 30 dei 70 mila ducati ricevuti e nel 1713 non più della metà dei 100 mila ducati arrivati con l'ottavo di soldo. Il Senato, accortosi dell'arretrato delle navi (50 mila ducati nel 1712) ribadì che l'ottavo di soldo doveva essere riservato esclusivamente ad esse; Sagredo replicò che ciò avveniva puntualmente (il che era falso), ma che da Venezia non arrivava abbastanza denaro (il che era in parte vero, anche perchè le magistrature della capitale non riuscivano a controllare l'erogazione dell'ottavo di soldo)¹¹⁰. Il tentativo di razionalizzare il finanziamento della flotta era sostanzialmente fallito e la divisione tra invii di contante da Venezia per le navi e rendite del Levante per il resto dell'Armata non aveva prodotto risultati migliori rispetto a quanto accadeva in passato. Nel 1714, alla vigilia della ripresa del conflitto con l'Impero Ottomano, la condizione finanziaria delle navi pubbliche rimaneva più preoccupante che mai, con un avanzo risalito a quattordici paghe¹¹¹.

gno poteva fornire solo 96 mila dei 140 mila reali previsti. ASVe, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 18, 5.10.1711.

¹⁰⁸ Legata probabilmente alla grande carestia del 1709, la mancanza di biscotto aveva costretto a finanziare la costruzione a Nauplia di un mulino a vento e di quattro forni, impiegandovi tra l'altro marinai delle navi pubbliche che avevano servito a Venezia come fornai. Questi *cranioli* o *crainici*, provenienti dell'Istria austriaca, producevano, insieme ai greci locali, cinque delle tredici milia di biscotto necessarie ogni giorno per l'Armata. ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 50, 25.4.1710; n. 52, 8.6.1710.

¹⁰⁹ ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 56, 25.7.1710; n. 75, 9.7.1711, all. 13.6.1711.

¹¹⁰ ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 67, 4.2.1711 e all.ti; filza 956, disp. A. Sagredo n. 37, 1.6.1712; n. 57, 24.12.1712; n. 76, 19.7.1713 e all.; *Senato Rettori*, filza 164, all. Savio Cassier 18.9.1712, [manca la *parte*: quella più prossima è datata 19.11.1712].

¹¹¹ ASVe, *PTM*, filza 959, disp. D. Dolfi, n. 4, 5.9.1714.

Deludente sul piano finanziario, la Morea non mantenne le speranze riposte in essa neppure su quello delle forniture navali. La regione non mancava di foreste, che avrebbero potuto offrire un importante contributo alle necessità dell'Arsenale. A questo scopo, nel 1700 furono contrassegnati sulle Montagne Nere, a ridosso di Patrasso, 16-17 mila alberi, mentre in Arcadia furono trovati un numero considerevole di abeti, olmi e frassini¹¹². Alcuni tagli vennero effettuati, ma la cosa non ebbe seguito per la mancanza di corsi d'acqua adatti al trasporto del legname. Lo stesso motivo fece fallire qualche anno dopo il tentativo di ottenere stortami: un certo numero venne imbarcato sulle due navi pubbliche *Nettuno* e *Fenice*, ma la lontananza dei boschi dal mare e l'assenza di fiumi rendevano il trasporto verso la costa troppo oneroso¹¹³. Il solo apporto positivo della Morea risultò quello relativo ai limitati raddoppi effettuati a Porto Trapano, dove il legname del Regno integrò quanto arrivava (spesso con molto ritardo) da Venezia¹¹⁴.

10.3 *Minacce al potere navale veneziano 1: la guerra di corsa e le tensioni con la Porta (1699-1714)*

Come accennato nel capitolo precedente, la minaccia corsara rappresentò in campo navale il principale elemento di continuità tra la guerra di Morea e il successivo quindicennio di pace. Il contesto nel quale essa operava non è però chiaramente delineabile, in quanto il movimento d'insieme dei traffici marittimi veneziani per il periodo 1699-1714 è poco conosciuto. Gli anni novanta del Seicento avevano registrato un'espansione, legata alle opportunità offerte ai neutrali dalla guerra della Lega d'Augusta, e tra il 1694 e il 1699 la flotta mercantile della Repubblica era salita da 125 unità (55 delle quali erano *navi*) a 147 unità (69 *navi*)¹¹⁵. In Levante però la situazione commerciale aveva continuato a rimanere difficile, non tanto per la guerra (che non aveva impedito ai mercantili della Repubblica di frequentare gli scali ottomani sotto altra bandiera), quanto per il fatto che i dazi doganali imposti dalla Porta restavano sensibilmente più elevati rispetto a quelli concessi a francesi, inglesi e olande-

¹¹² ASVe, *Senato Mar*, filza 753, 3.6.1700 e all.ti.

¹¹³ ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 45, 1.2.1710; n. 63, 29.10.1710.

¹¹⁴ Cfr. ASVe, *Collegio Relazioni*, b. 76, rel. A. Mocenigo, 19.12.1711.

¹¹⁵ Per *navi* s'intendevano i mercantili più grandi, a tre alberi. Nel 1699 vi erano anche 76 marciliane e due tartane. ASVe, *Senato Mar*, filza 749, 9.5.1699; TUCCI, *La marina mercantile*, pp. 162, 165.

si¹¹⁶. Quando a Ponente la fine del conflitto tra le potenze europee annullò i vantaggi della neutralità, sembra si sia verificata una contrazione della flotta commerciale – nel 1702 i mercantili veneziani erano scesi a 105, solo 34 dei quali *navi*¹¹⁷ – anche se la diversa tipologia del naviglio minore lascia qualche dubbio sull'omogeneità dei dati, che andrebbero inoltre integrati con quelli degli altri scali marittimi della Serenissima¹¹⁸. Con lo scoppio della guerra di Successione spagnola (1701-14) gli orizzonti commerciali tornarono ad allargarsi rapidamente¹¹⁹. Per un verso, molti mercantili veneziani ripresero il posto di quelli delle potenze impegnate nel conflitto, andando a caricare uve passe e altre merci per l'Inghilterra e l'Olanda, per un altro, un fiorente commercio si sviluppò con Livorno e Genova, dove veniva trasportato il frumento delle isole dell'Egeo, dalla Morea e di Santa Maura e da dove i mercantili veneziani riportavano il sale siciliano¹²⁰. L'aumento del traffico è stato messo in rilievo dalle ricerche di Jean Georgelin ed è confermato dal numero di Patenti rilasciate, cresciuto fino a raggiungere una punta massima nel 1709¹²¹. Per quanto quell'anno il numero complessivo di mercantili fosse sceso a 103, le *navi* erano passate da 34 a 54, salendo a 60 alla vigilia della seconda guerra di Morea¹²².

¹¹⁶ TUCCI, *La marina mercantile*, pp. 165-166. Comunque anche il traffico in Adriatico, dove antiche rivali come Ancona avevano cercato di approfittare dell'impegno bellico veneziano, non mancava di suscitare inquietudini. Cfr. G. POUMARÉDE, *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris 2004, pp. 364-368.

¹¹⁷ Alle navi si aggiungevano 45 marciliane e 26 peote. ASVe, *Inquisitori di Stato*, 919, 23.5.1702.

¹¹⁸ Sulle flotte mercantili degli altri porti veneziani ci sono solo dati sparsi, ma l'impressione è che il loro numero fosse rilevante. Perasto pare avesse nel 1622 sessanta navi da 400 botti in su e altre fonti parlano di una flotta mercantile media del porto bocchense di cento unità. Chioggia aveva nel 1669 almeno una ventina tra marciliane e barche grosse per il traffico mercantile. Nel 1746 vi erano in tutta l'Istria cinquecentoventotto unità tra grandi e piccole, di cui trenta per la mercanzia e novanta per il trasporto, il resto essendo rappresentato da mezzi da pesca. VISCOVICH, *Storia di Perasto*, p. 251; P.G. LOMBARDO, *Note sulla marineria chioggiotta in età moderna*, «Archivio Veneto», s. 5, 114 (1983), p. 117; E. IVETIC, *La flotta da pesca e da commercio dell'Istria veneta nel 1746*, «Archivio Veneto», s. 5, 126 (1995), p. 155.

¹¹⁹ Tucci, *La marina mercantile*, pp. 162, 167.

¹²⁰ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 114, 21.6.1714, all. Capi di Piazza s.d.

¹²¹ GEORGIN, *Venise*, p. 73; PIZZETTI, *Con la bandiera*, II, pp. 160-161.

¹²² Le singole unità oscillavano tra le 200 e le 1.000 botti e la stazza complessiva era di 26.850 botti (21.500 tonnellate). ASVe, *Senato Rettori*, filza 169, 15.11.1714, all. 7.11.1714; COSTANTINI, *Commercio e marina*, p. 604.

La conclusione del conflitto europeo pose però fine anche a questa seconda prosperità, provocando il ritorno in massa dei mercantili stranieri, forti dei loro vantaggi commerciali¹²³; al contempo erano entrate in crisi altre realtà marittime della Repubblica, quali la fiorente navigazione delle Bocche di Cattaro, vittima dell'energica concorrenza, commerciale e «piratesca», dei sudditi ottomani di Dulcigno¹²⁴. All'andamento altalenante dei traffici, corrispose un *trend* oscillante della guerra di corsa, sebbene la relazione tra i due fenomeni non sia affatto lineare, in quanto l'attività dei corsari pare sia stata influenzata più dalle vicende della politica internazionale che non dalle alterne fortune del commercio veneziano.

Inizialmente, i corsari furono efficacemente contrastati dalla disponibilità di numerose navi pubbliche, liberate per questi compiti dalla fine della guerra. Questo permise la costituzione di quattro squadre di pattuglia, scaglionate tra il Canale d'Otranto e l'isola di Cerigo, che costrinsero i corsari a spostarsi in zone meno protette¹²⁵. Ben presto però la riduzione del numero delle navi in servizio e il bisogno di mantenere le unità più grandi a scapito di quelle più adatte alla protezione del traffico peggiorarono la situazione¹²⁶. Questa si aggravò ulteriormente dopo l'inizio della guerra di Successione spagnola, quando i corsari cristiani si affiancarono a quelli mussulmani¹²⁷, costringendo le navi di pattuglia della Serenissima ad allargare il proprio raggio d'azione fino alle coste calabresi, dove in passato avevano esitato ad inoltrarsi¹²⁸. In Adriatico venne rapidamente ripristinata la squadra del Golfo, momentaneamente sciolta dopo che le grandi navi che la componevano erano state costrette ad andare ai la-

¹²³ Grazie ai trattati con i Barbareschi, i mercantili stranieri pagavano assicurazioni inferiori, mentre la maggiore esperienza dei loro equipaggi rendeva più veloci ed economici i viaggi commerciali. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 114, 21.6.1714, all. Capi di Piazza s.d.

¹²⁴ Secondo Pietro Rosa, dal 1705 console veneziano a Durazzo, i duecento bastimenti bocchensi del passato si erano ridotti nel 1714 a venti, la maggior parte degli altri essendo finita nelle mani dei dulcignoti, la cui marineria era salita da meno di mille uomini a quattro-cinquemila mila. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., 662, cit. in D'ALBERTON VITALE, *La scala di Durazzo*, p. 233; PIZZETTI, *Con la bandiera*, III, pp. 103-104.

¹²⁵ ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 43, 15.7.1699; n. 45, 11.8.1699; filza 1341, disp. F. Bonvicini n. 6, 15.10.1699.

¹²⁶ ASVe, *PTM*, filza 1133, disp. G. Corner n. 53, 17.3.1700.

¹²⁷ Cfr. J.S. BROMLEY, *The French Privateering War, 1702-1713*, in *Corsairs and Navies*, ed. by Id., p. 213.

¹²⁸ L'arrivo della squadra stupì le popolazioni locali, non abituate a vedere le insegne di San Marco. ASVe, *PTM*, filza 1354, disp. Almirante Marcantonio Diedo n. 5, 29.8.1701.

vori¹²⁹. Invece delle precedenti grandi navi, la squadra riacquisì le due fregate *Aquila Reale* e *San Antonio da Padova*, richiamate dalla riserva insieme alla nave di terzo rango *Ercole Vittorioso*. Le fregate vennero affidate a equipaggi di Perasto e la comunità bocchese, particolarmente presa di mira dai corsari tripolini, s'impegnò a pagarne anche i capitani¹³⁰. Con unità più adatte ai compiti loro affidati, la squadra registrò subito dei successi. Un corsaro tripolino venne catturato dall'*Ercole*, una delle navi pubbliche più veloci, ottenendo la prima vittoria del genere da quarant'anni a quella parte. La squadra bloccò poi due tartane tripoline a Durazzo, costringendone una al disarmo dopo che erano trascorsi i dodici giorni di asilo concessi nei porti ottomani ai Barbareschi dalle capitolazioni della pace di Carlowitz¹³¹. I buoni risultati non furono comunque sufficienti per evitare che Perasto, allarmata dai costi di mantenimento delle fregate¹³², chiedesse dopo un paio d'anni che lo stato tornasse ad assumersene l'onere. Il Senato, riconoscendo l'indispensabilità dei coraggiosi ed esperti perastini¹³³, si accollò anche la spesa dei capitani e concesse di poter disarmare le navi ogni inverno alle Bocche di Cattaro invece che a Venezia¹³⁴. Nonostante queste agevolazioni, i capitani ebbero molte difficoltà a formare equipaggi di soli perastini e furono costretti a chiedere di integrarli con marinai di altra provenienza. Il passaggio a un equipaggio misto segnò la fine della particolare gestione delle due fregate, che tornarono a essere delle navi pubbliche come tutte le altre¹³⁵.

I disarmi invernali della squadra del Golfo erano stati sollecitati, per motivi di risparmio, dagli stessi mercanti veneziani, i quali contribuivano al suo

¹²⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 757, 13.1.1701.

¹³⁰ I tripolini avevano catturato in breve tempo ventisette bastimenti perastini. I marinai di ciascuna fregata salirono dai 100 dell'ultimo anno a 120. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 99, scr. ambasciatori di Perasto 6.5.1701; *Senato Mar*, filza 758, 4.6.1701 e all.ti.

¹³¹ ASVe, *PTM*, filza 1354, disp. M. Diedo n. 9, 4.10.1701; n. 10, 5.10.1701; n. 14, 30.11.1701; *Senato Mar*, filza 770, 3.4.1703, all. supplica 29.1.1703.

¹³² Oltre ai capitani, Perasto pagava anche buona parte dei viveri destinati agli equipaggi.

¹³³ Alcuni mesi dopo una marciliana con a bordo dieci soli perastini (due dei quali ragazzi) respinse l'assalto di una galeotta barbaresca da 24 banchi e 120 uomini, fulminando l'equipaggio col fuoco delle armi di bordo e infliggendo gravissime perdite. BNM, ms. it., cl. VI, 479 (12123), *Mercuri 1703*, Venezia 8.9.1703.

¹³⁴ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., b. 99, Cinque Savi alla Mercanzia 30.3.1703; *Senato Mar*, filza 770, 3.4.1703 e all.ti.; 28.4.1703, all. Cinque Savi alla Mercanzia 6.4.1703

¹³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 771, 2.6.1703 e all.ti.

mantenimento. I Barbareschi presero tuttavia ad agire anche nella stagione peggiore e la situazione si aggravò a tal punto che nel marzo del 1704 i mercanti chiesero a gran voce di estendere il pattugliamento a tutto l'arco dell'anno¹³⁶. Il Senato accettò la richiesta, ma metterla in atto si dimostrò difficile, in quanto la stagione invernale rappresentava anche il momento nel quale le navi andavano ai lavori. Ben presto *Aquila Reale* e *San Antonio da Padova* dovettero entrare in cantiere e vennero sostituite solo con molto ritardo da *San Domenico* e *Pace e Abbondanza*.¹³⁷ La squadra riuscì a operare con queste due unità negli inverni 1705 e 1706, ma nel febbraio di quell'anno il Senato si vide costretto a richiamarle per un urgente raddobbo: appena si furono allontanate, i tripolini penetrarono in Adriatico, catturando una marciliana. I mercanti protestarono e si giunse al compromesso di mandare ai lavori la sola *San Domenico*, rispedendo subito in mare la *Pace e Abbondanza* insieme alla *Ercole Vittorioso*.¹³⁸ Le lamentele negli ambienti commerciali si andarono diradando negli anni successivi, segno che si era riusciti a raggiungere un punto di equilibrio tra le esigenze dei mercanti e quelle delle navi. Come vedremo, la squadra del Golfo venne impegnata anche fuori dall'Adriatico, con un aumento del numero, nel 1711, a quattro unità e poi, momentaneamente, a cinque¹³⁹.

Nei primi anni del dopoguerra un insperato aiuto contro i corsari venne anche dalla marina ottomana. La prosecuzione di una politica navale attiva anche in tempo di pace – aspetto di cui parleremo nel prossimo capitolo – permise ai turchi di disporre con una certa regolarità di squadre per pattugliare l'Egeo, offrendo inoltre protezione anche ai mercantili della Serenissima. Oltre a ciò, la Porta stabilì un sistema di convogli che fronteggiò con successo i corsari maltesi e toscani, guardati sempre con sospetto da Venezia¹⁴⁰. Tuttavia, alla lunga, il dinamismo navale ottomano si rivelò pericoloso per la Serenissima. Nel 1706 il Capitano delle Navi Marcantonio Diedo ebbe la spiacevole sorpresa di trovare presso Cerigo una squadra di sei grandi sultane in procinto

¹³⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 774, 12.12.1703 e all.ti.; filza 776, 18.3.1704, Cinque Savi alla Mercanzia 15.3.1704.

¹³⁷ Il disarmo della *San Antonio* si sarebbe rivelato definitivo, mentre l'*Aquila* sarebbe rientrata in servizio solo nel 1715, dopo essere stata allungata da 80 a 90 piedi. ASVe, *Senato Mar*, filza 777, 7.6.1704 e all.ti.; filza 801, 13.4.1709 e all.ti.

¹³⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 785, 20.2.1706; *Senato Rettori*, filza 148, 4.3.1706 e all.ti.

¹³⁹ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 9, 14.7.1711; n. 15, 16.9.1711.

¹⁴⁰ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 166, n. 41, 25.3.1701, c. 238v; n. 50, 8.4.1702, c. 350r; *PTM*, filza 1341, disp. Capitano Ordinario delle Navi Giorgio Pasqualigo n. 16, 27.6.1702; disp. Capitano Ordinario delle Navi Marcantonio Diedo n. 8, 8.8.1704.

di passare nelle acque controllate dalla Repubblica per inseguire la squadra di Malta¹⁴¹. I turchi accusavano i veneziani di aiutare i corsari maltesi, già pietra di scandalo ai tempi della guerra di Candia, e in effetti questi ultimi erano soliti arrivare alle isole delle Sapienze, esporre bandiera francese e rifornirsi di ciò di cui avevano bisogno senza che le autorità della Serenissima prendessero provvedimenti. Grazie anche al dono di un orologio¹⁴², Diedo riuscì a convincere il comandante turco, il Fetà Kapudan Januch Hogia, a tornare sui suoi passi, ma l'episodio era prova della volontà ottomana di riaffacciarsi in forze nelle acque della Morea, verso la cui riconquista già spingevano alcuni ambienti di corte. Proprio Hogia, nativo di Corone, era il principale fomentatore di questo partito della rivincita, che annoverava lo stesso Gran Visir e il nuovo Kapudan Pascià, anch'essi originari della medesima regione¹⁴³. La presenza delle navi turche rischiava di avere un forte impatto sulla popolazione del Regno, ancora timorosa dei suoi vecchi signori.

Le inquietudini veneziane trovarono conferma negli anni successivi. Nel 1707 un'altra squadra di sei sultane, appoggiate da due unità tunisine, inseguì due vascelli maltesi alle Sapienze e poi proseguì fino a Saseno, nel Canale d'Otranto¹⁴⁴.

¹⁴¹ I maltesi avevano formato una squadra di quattro navi – costruite a Tolone e che comprendevano due vascelli da 65 e 60 cannoni – dopo che due galee dell'Ordine erano state perdute in scontri con i Barbareschi. Cfr. G. SCARABELLI, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*, Taranto 1997; WISMAYER, *The Fleet of St. John*, pp. 232-250; C.E. ENGEL, *L'Ordre de Malte en Méditerranée*, Monaco (Princ.) 1957, p. 209.

¹⁴² Prima della sua partenza per l'Egeo, il Bailo Ascanio Giustinian aveva cercato d'ingraziarsi Hogia regalandogli una pezza di «formaggio piacentino» (il nostro parmigiano-reggiano), assai apprezzato dai dignitari turchi. ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. M. Diedo n. 25, 10.8.1706; n. 26, 16.8.1706; filza 952, disp. F. Grimani n. 36, 26.8.1706; *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 169, n. 105, 10.7.1706, cc. 86r-87v.

¹⁴³ Hogia era stato schiavo per sette anni sulla galea generalizia veneziana e, per quanto pare avesse ricevuto un buon trattamento, quell'esperienza non doveva aver alimentato le sue simpatie per la Serenissima. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 72, 15.10.1702, c. 171r.; G. FERRARI, *Delle notizie storiche della lega tra l'Imperatore Carlo VI e la Repubblica di Venezia contra il Gran Sultano Acmet III e de' loro fatti d'armi dall'anno 1714 alla pace di Passarowitz*, Venezia 1736 [1723], p. 27. Sui forti legami che univano i funzionari ottomani originari di una stessa regione, cfr. M.I. KUNT, *Ethnic-Regional Solidarity in the Seventeenth-Century Ottoman Establishment*, «International Journal of Middle East Studies», 5 (1974), pp. 233-239.

¹⁴⁴ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 169, n. 126, 11.5.1707, c. 258r; *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 52, 20.5.1707; n. 53, 29.5.1707; V. MALLIA-MILANES, *Descrizione di Malta, Anno 1716. A Venetian Account*, Malta 1988, p. 111.

Per arginare questo genere d'iniziative, il Provveditore Generale Grimani decise di contrastare le attività dei corsari cristiani. Quattro sultane avevano sorpreso cinque corsari mentre stavano spalmando tra Paro e Antiparo, costringendone due a incendiarsi. Grimani fece intervenire la squadra di galee del Governatore dei Condannati, che catturò un'unità maltese sfuggita ai turchi, il cui equipaggio fu in gran parte ripartito sulle navi pubbliche sempre a caccia di marinai; altri marinai vennero prelevati dagli equipaggi degli altri due corsari, costretti a riparare a Nauplia¹⁴⁵. L'intervento veneziano non sortì comunque l'effetto sperato e nell'estate 1708 Hogia, al comando di una squadra di cinque sultane diretta in Nord Africa, sbarcò sia all'andata che al ritorno in territorio veneziano per fare legna e acqua¹⁴⁶. Nella primavera del 1709 la situazione precipitò. Una sultana inseguì per cinque giorni un corsaro maltese da 16 cannoni, costringendolo alla fine a rifugiarsi a Porto Bisatto, trenta miglia da Nauplia. I turchi chiesero la sua consegna, mentre il corsaro rifiutò di autoaffondarsi come suggeritogli dai veneziani, dato che non aveva agito nei mari della Repubblica e si riteneva quindi sotto la protezione di quest'ultima; l'imbarazzo per le autorità della Serenissima era aumentato dal fatto che parte dell'equipaggio proveniva dall'Arcipelago e c'era quindi il rischio di alienarsi la simpatia di popolazioni dalle quali si era ripreso a ingaggiare marinai. Alla fine i turchi attaccarono, costringendo il corsaro a incagliarsi e l'equipaggio a fuggire a terra, dove venne poi inseguito per varie miglia¹⁴⁷. Era dalla caduta di Malvasia, quasi vent'anni prima, che gli ottomani non rimettevano piede sulle coste della Morea.

L'ombra di Hogia sembrava nascondersi anche dietro l'armo di navi corsare ottomane, che si affiancavano ai soliti Barbareschi¹⁴⁸, nel momento in cui anche gli stessi sudditi della Serenissima davano ulteriori grattacapi. Zorzi Romanò, detto *Manetta* (originario forse di Cefalonia), attaccava il traffico ottomano inalberando alternativamente le bandiere di Francia, Malta, Spagna e Austria, ma non disdegnava di predare anche i mercantili della Repubblica. Fu necessario inviare sulle sue tracce la *Sacra Lega*, che lo sorprese a Paro: dopo una strenua difesa, Manetta fu costretto ad abbandonare le sue unità e a fug-

¹⁴⁵ ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 75, 8.3.1708.

¹⁴⁶ I due sbarchi avvennero a Vattica, nell'isola dei Cervi, a ridosso di quella di Cerigo. ASVe, *PTM*, filza 954, disp. Provveditore Generale da Mar Alvise Mocenigo n. 10, 4.9.1708 e n. 15, 26.11.1708.

¹⁴⁷ ASVe, *PTM*, filza 954, disp. A. Mocenigo n. 23, 16.4.1709.

¹⁴⁸ In Arcipelago agiva una squadra formata da un'unità barbaresca e tre armate a Istanbul, mentre altre due *scampavia* (barche lunghe) vendute da Hogia erano state trasformate in corsari. ASVe, *PTM*, filza 954, disp. A. Mocenigo n. 27, 27.5.1709.

gire a terra, dove, essendo Paro territorio ottomano, le forze della Serenissima preferirono non mettere piede¹⁴⁹.

Negli anni successivi gli ottomani furono impegnati a fronteggiare i russi nel Mar Nero e la tensione si allentò. Alla diminuzione delle preoccupazioni a Oriente si contrappose però l'aumento di quelle a Occidente, legato agli sviluppi della guerra di Successione spagnola. Le azioni dei corsari ponentini cominciarono ad aumentare nel 1707 e si intensificarono con la conquista austriaca del Regno di Napoli¹⁵⁰; nel 1708, in poche settimane, i corsari napoletani battenti bandiera imperiale catturarono sei bastimenti veneziani¹⁵¹. Nel 1710 fu la volta dei francesi, che avevano spostato il peso della guerra di corsa dall'Atlantico al Mediterraneo¹⁵²: in cinque mesi caddero nelle loro mani dieci mercantili veneti, molti dei quali con la scusa di essere stati costruiti in paesi nemici della Francia¹⁵³. Entro l'estate del 1711 i mercantili arrestati dai francesi salirono a trentanove e molti vennero venduti con il loro carico senza neppure attendere le sentenze dei tribunali di preda. L'azione dei corsari di Luigi XIV si allargò anche al Mediterraneo orientale: nel maggio dello stesso 1711 quattro bastimenti veneti furono fermati in un solo giorno nelle acque di Capo Matapan¹⁵⁴. La pressione francese spinse a riorganizzare le forze di pattuglia. Il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo creò una linea di protezione continua tra l'Egeo e il Canale d'Otranto, riuscendo a far passare indenni diciannove mercantili in quattro mesi; allo stesso tempo, le navi pubbliche venivano spedite per la prima volta nel Mediterraneo occidentale. La squadra

¹⁴⁹ La carriera di Manetta proseguì anche dopo che la Morea ritornò ai turchi, fino al 1735, quando il corsaro venne fatto arrestare dal Provveditore Generale da Mar. ASVe, *PTM*, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 42, 11.12.1709; n. 43, 28.12.1709; G. DIEDO, *Storia della Repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino l'anno MDCCXLVII*, IV, Venezia 1751, p. 304.

¹⁵⁰ Nel 1707 vennero catturate cinque navi veneziane contro una sola l'anno precedente. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, II s., 98, 2.1.1709.

¹⁵¹ Il valore dei mercantili catturati era di 150 mila ducati, confermando il fatto che le navi veneziane trasportavano in genere ricchi carichi: lo stesso anno, il valore di tutte le prede trasportate a Tolone, divenuto il più attivo tra i porti corsari francesi, non raggiunse i 700 mila ducati (valutando il ducato a 3 *livres*). ASVe, *Senato Rettori*, filza 152, 30.6.1708, all. Capi dei Parcenevoli 19.6.1708; *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 112; BROMLEY, *The French Privateering War*, p. 229.

¹⁵² BROMLEY, *The French Privateering War*, p. 225.

¹⁵³ I bastimenti in questa condizione erano almeno quarantasei, contro i trentuno di fabbrica veneta. ASVe, *Senato Rettori*, filza 158, 26.2.1711 e all.ti.

¹⁵⁴ ASVe, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 15, 16.9.1711; *Senato Rettori*, filza 159, 20.6.1711; PIZZETTI, *Con la bandiera*, II, p. 161.

del Golfo, diretta dall'Almirante Francesco Correr e accresciuta a cinque navi, si portò nel Tirreno allo scopo di sbloccare i mercantili veneti rifugiatisi in quei porti per eludere i corsari transalpini. La squadra andò a Livorno, da dove ripartì nel febbraio del 1712 scortando un convoglio di sedici mercantili che avevano trovato riparo nel porto toscano¹⁵⁵. L'intervento a Occidente sembrò avere successo. Alle trentuno prede subite tra il luglio 1710 e il luglio 1711¹⁵⁶ si aggiunsero solo tre catture prima che la pace di Utrecht ponesse fine all'attività dei corsari francesi.¹⁵⁷ Questi ultimi avevano comunque causato una perdita che solo sul piano assicurativo era calcolata in oltre 450 mila ducati, cui si sommarono 50 mila ducati di spese legali nei tribunali di preda¹⁵⁸. A confronto, i danni prodotti dalla corsa inglese e olandese appaiono trascurabili, a conferma dei buoni rapporti che continuavano a permanere tra la Serenissima e le due potenze marittime¹⁵⁹.

Il convoglio del 1712 da Livorno sembra aver innescato un tentativo di ripresa del sistema, interrotto un trentennio prima. Quello stesso anno fu organizzato un convoglio per Smirne, dove quattro navi pubbliche scortarono sei mercantili veneziani e uno olandese, braccato dai corsari francesi¹⁶⁰. Un altro convoglio di otto mercantili carichi di sale, scortato sempre da quattro navi pubbliche, è segnalato nel 1714¹⁶¹, ma lo scoppio della seconda guerra di Morea mise fine a queste iniziative. La ripresa dei conflitti con la Porta spese anche un ritorno di fiamma per gli armi perastini. L'intensificarsi dell'attività piratesca dei dulcignotti aveva spinto la cittadina bocchense a chiedere nel 1712 di poter equipaggiare la *San Nicolò* e di affidarla a Matteo Mazarovich, già capitano della *San Antonio da Padova*; il Senato accordò l'autorizzazione, con il permesso di disarmare la nave ogni inverno e riarmarla il primo marzo¹⁶². Nel 1714 la *Valor Coronato* prese il posto della *San Nicolò*, alle analoghe condizioni. Il rischio di dover servire in Levante dopo l'inizio del nuovo conflitto provocò però la ribellione dei marinai di Perasto. Daniele 4° Dolfín (ora

¹⁵⁵ ASVe, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 15, 16.9.1711; n. 20, 13.10.1711; ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., 698, disp. F. Correr 28.1.1712 e all. 28.1.1712.

¹⁵⁶ Erano state catturate ventiquattro *navi*, due polacche, una marciliana, tre tartane e una *barca*. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 111, 3.7.1711.

¹⁵⁷ Cfr. L. BÉLY, *Espions at Ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Paris 1990, p. 677.

¹⁵⁸ ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 111, 15.9 e 20.9.1712.

¹⁵⁹ I corsari inglesi fermarono solo due mercantili veneziani tra il 1708 e il 1710. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 112.

¹⁶⁰ ASVe, *PTM*, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 51, 1.10.1712; filza 1350, disp. A. Badoer 22.9.1712.

¹⁶¹ ASVe, *PTM*, filza 958, disp. A. Sagredo n. 104, 18.7.1714.

¹⁶² ASVe, *Senato Mar*, filza 817, 28.4.1712 e all.ti.

Capitano Generale) riuscì a riportare la calma promettendo di far agire la nave solo in Adriatico e di mantenere il disarmo invernale; ma nell'inverno 1716 il problema si ripresentò e il solo capitano Mazarovich accettò di continuare il servizio¹⁶³.

10.4 *Minacce al potere navale veneziano 2: la questione Adriatica (1701-1706)*

Nell'intervallo tra le due guerre di Morea la minaccia corsara non fu l'unica, e neppure la più grave, tra quelle affrontate dalla Serenissima in campo navale. Il panorama strategico adriatico, rimasto sostanzialmente immutato sul versante italiano durante i due secoli di occupazione asburgica del Regno di Napoli, cambiò infatti radicalmente nel 1700. La nuova alleanza franco-spagnola portò tutte le regioni meridionali sotto la sfera d'influenza di Luigi XIV e un nuovo, pericoloso fronte marittimo si aprì a ridosso della stessa Laguna, con i franco-spagnoli impegnati a tagliare le linee di rifornimento dell'esercito austriaco in Italia, che facevano capo ai porti di Trieste e Fiume. Per realizzare questo obiettivo c'era il rischio che la flotta francese penetrasse in forze in Adriatico, bloccando anche le rotte per Venezia e strangolando di conseguenza la città¹⁶⁴. Non era sicuramente la prima volta che la Repubblica si trovava a difendere le proprie prerogative sul *Golfo*, ma, a differenza del passato, la complessa situazione internazionale rendeva più difficile destreggiarsi tra i vari contendenti¹⁶⁵.

Ancor prima dello scoppio del nuovo conflitto europeo, il Senato aveva deciso di optare per la neutralità¹⁶⁶ e nel febbraio del 1701 aveva ribadito questa scelta rifiutando una proposta di alleanza offerta dalla Francia¹⁶⁷. Per malasorte

¹⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 844, 31.3.1716 e all. Provveditori all'Armar 28.3.1716 e 4.4.1716, all. Provveditori all'Armar 2.4.1716.

¹⁶⁴ Un pericolo sottolineato con forza dal residente del Duca di Savoia all'ambasciatore veneziano a Roma. Cfr. F. NICOLINI, *L'Europa durante la guerra di Successione di Spagna, con particolare riguardo alla città e Regno di Napoli*, R. Dep. Napol. di Storia Patria, I, Napoli 1937, disp. 5.6.1700, p. 23.

¹⁶⁵ Sulla questione del dominio veneziano in Adriatico nel Cinque-Seicento, cfr. A. BIN, *La Repubblica di Venezia e la questione adriatica, 1600-1620*, Roma 1992.

¹⁶⁶ *Diario Garzoni*, c. 70r, 22.7.1700. Sulle vicende politico-militari del primo periodo della neutralità veneziana, cfr. C.G. ZIMOLO, *Tre campagne di guerra (1701-1703) e la Repubblica di Venezia*, «Archivio Veneto», s. 5, 3 (1928), pp. 185-276.

¹⁶⁷ I francesi avevano promesso di fornire un contingente di 30 mila uomini da porre agli ordini di un comandante veneziano. S. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, VIII, Venezia 1859, pp. 9-10.

della Serenissima, lo *status* di neutralità era ancora mal riconosciuto dal diritto internazionale e non poggiava su regole accettate e consolidate¹⁶⁸. I francesi non si fecero troppo scrupolo di penetrare nello stato veneziano allo scopo di sbarrare il passo alle truppe austriache, che a loro volta violarono i territori della Serenissima¹⁶⁹. Per quanto i due contendenti girassero alla larga dalle piazze-forti della Terraferma, le campagne rimasero esposte agli arbitri degli eserciti stranieri. La duplice invasione non trovò una risposta sul fronte terrestre – il vecchio leader del Senato Pietro Valier, «sordasso e quasi decrepito», si limitò a invocare l'assistenza di Dio – ma su quello marittimo, dove venne subito ordinato l'allestimento di quattro dei vascelli tenuti in riserva¹⁷⁰. Venezia poteva anche accettare l'idea di una neutralità relativamente passiva per la Terraferma¹⁷¹, ma ciò non era assolutamente estendibile all'Adriatico, pena l'abdicazione della Repubblica a qualsiasi ruolo di potenza nel panorama politico internazionale. Quando l'ambasciatore straordinario francese, cardinale d'Estrées, minacciò l'invio in Adriatico di una squadra di galee se la Serenissima non avesse impedito il trasbordo di truppe austriache verso i porti del Regno di Napoli, in Senato ci fu uno scatto d'orgoglio. Sebbene una Conferenza dei Savi in carica e di quelli usciti suggerisse di dare a d'Estrées una risposta conciliante, Pietro Valier non si limitò ad invocare l'intercessione divina ma, ribadita la centralità del dominio marittimo per l'esistenza della Repubblica, sostenne la necessità di difendere le prerogative della Serenissima sul mare anche a costo di un conflitto con la Francia. Garzoni, una volta tanto suo alleato, mise ben in chiaro che una cosa era la neutralità in Terraferma, un'altra quella nel Golfo. I Savi, guidati da Federico Marcello, cercarono di difendere una posizione più morbida ma vennero messi in minoranza, e l'8 giugno la neutralità in Adriatico venne respinta con 160 voti contrari e soli 33 favorevoli¹⁷².

Le scelte di principio dovettero ben presto confrontarsi con la realtà dei fatti. Gli austriaci interpretarono come un tacito consenso la mancata risposta veneziana alle loro pressanti richieste di autorizzare il passaggio dei mercantili

¹⁶⁸ D. FRIGO, *Guerra, alleanze e 'neutralità': Venezia e gli stati padani nella Guerra di Successione spagnola*, «Cheiron», 39-40 (2003), p. 151.

¹⁶⁹ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 120, disp. Provveditore Generale in Terraferma Alessandro Molin n. 38, 7.5.1701; V. ILARI - G. BOERI - C. PAOLETTI, *Tra i Borboni e gli Asburgo. Le armate terrestri e navali italiane nelle guerre del primo Settecento*, Ancona 1996, pp. 302-303.

¹⁷⁰ *Diario Garzoni*, c. 78r, 7.5, 12.5 e 17.5.1701 (il riferimento a Valier in c. 84r, 23.12.1701); ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, VIII, p. 14.

¹⁷¹ Cfr. DEL NEGRO, *La milizia*, pp. 526-527.

¹⁷² *Diario Garzoni*, cc. 79r-v, 4.6, 5.6. e 8.6.1701; GARZONI, *Istoria*, II, Venezia 1719, pp. 143-144; DIEDO, *Storia*, IV, pp. 25-27.

che dovevano rifornire le truppe del principe Eugenio nella Pianura Padana¹⁷³. Allo scopo di stroncare questo traffico, i francesi organizzarono una piccola squadra guidata da Claude Forbin, corsaro già famoso, che nel marzo del 1702 entrò in Adriatico battendo bandiera spagnola¹⁷⁴. Con due fregate minori e due brulotti¹⁷⁵, Forbin aveva il compito d'intercettare i movimenti marittimi da Trieste e Fiume, ma, al fine di evitare l'insorgere di problemi con la Serenissima, non doveva incrociare davanti alla foce dell'Adige, principale punto d'approdo dei bastimenti imperiali carichi di rifornimenti, se non in caso di assoluta necessità. Quale base operativa, i turchi avevano concesso l'utilizzo di Durazzo, seguiti dalle autorità pontificie che avevano dato il permesso di impiegare Ancona¹⁷⁶. La ridotta consistenza della squadra francese suggerì al Senato propositi meno bellicosi rispetto a quelli dell'anno precedente e anche Garzoni preferì ripiegare su un'azione diplomatica, piuttosto che su una risposta militare¹⁷⁷. Forbin approfittò dell'indecisione veneziana per prendere l'iniziativa¹⁷⁸. A fine aprile, dopo aver depredato un fregatone nel porto di Parenzo, si presentò in quello di Chioggia, bruciando due altri fregatoni sospettati di trasportare viveri per gli imperiali, un commercio che molti sudditi della Repubblica trovavano vantaggioso¹⁷⁹. Il Senato, infiammato dal Savio del Consiglio Nicolò Erizzo, se la prese con d'Estrées, ma da Parigi Luigi XIV si dimostrò disposto a rispettare la sovranità veneziana sull'Adriatico¹⁸⁰: in cambio il re chiedeva

¹⁷³ Gli austriaci mancavano dei mezzi e delle possibilità di trasporto via terra per rifornire il loro esercito in Italia. DIEDO, *Storia*, IV, pp. 32-33; ZIMOLO, *Tre campagne*, pp. 267-268.

¹⁷⁴ *Diario Garzoni*, c. 89r, 22.3.1702. Sulle leggendarie imprese di Forbin, cfr. F. MAROUI, *Forbin, Claude de*, in *DBF*, 14, Paris 1979, pp. 399-401; G.A. JAEGER, *Forbin, la légende noire d'un corsaire provençal*, La Flèche 1994 (in particolare pp. 249-305 per la campagna adriatica).

¹⁷⁵ L'ammiraglia *Galatée* aveva 16 cannoni, la *Gentile* 12, i brulotti rispettivamente 10 e 8. JAEGER, *Forbin*, p. 252; C. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine Française*, VI, *Le crépuscule du grand règne. L'apogée de la guerre de course*, Paris 1932, p. 337.

¹⁷⁶ JAEGER, *Forbin*, p. 252.

¹⁷⁷ *Diario Garzoni*, cc. 90v-91r, 15.4.1702.

¹⁷⁸ De la Roncière, *Histoire de la Marine Française*, VI, p. 338.

¹⁷⁹ ASVe, *Collegio Esposizioni Principi*, filza 110, scr. B. Cappello 4.5.1702; F.M. OTTIERI, *Istoria delle guerre avvenute in Europa e particolarmente in Italia per la successione alla monarchia delle Spagne dall'anno 1696 all'anno 1725*, II, Roma 1752, pp. 275-276, 323-324.

¹⁸⁰ *Diario Garzoni*, cc. 91r-v, 1 e 6.5.1702; ASVe, *Collegio Esposizioni Principi*, filza 110, scr. B. Cappello 4.5.1702. Nicolò di Francesco Erizzo (1655-1709) era stato ambasciatore a Parigi tra il 1694 e il 1699, poi a Roma fino agli inizi del 1702. Nel 1706 sarà

che venissero interrotti i movimenti degli imperiali, proprio nel momento in cui a Malamocco gli austriaci stavano armando per la guerra di corsa il *Robert Bonadventure*, un mercantile inglese da 36 cannoni¹⁸¹. Anche in questo frangente il Senato, nonostante la presenza della squadra del Golfo dell'Almirante Marcantonio Diedo, richiamata dal basso Adriatico, scelse di evitare un'azione di forza e il *Bonadventure* fu autorizzato a uscire da Venezia¹⁸².

Nel frattempo Forbin, dopo aver preso e bruciato un mercantile veneziano diretto a Fiume, si era ritirato a Brindisi, dove aveva portato le sue insegne sul *Perle*, un vascello da 50 cannoni giunto in rinforzo¹⁸³. Tornato nell'alto Adriatico, l'8 agosto lanciò un attacco contro il *Bonadventure*, ancoratosi nuovamente nel porto di Malamocco dopo essere stato disarmato a Trieste in base ad un accordo tra il governo veneziano e quello di Vienna: mentre la squadra francese rimaneva in mare aperto, cinque lance catturarono l'unità e la diedero alle fiamme, abbandonandola in posizione tale da pregiudicare l'accesso al porto. In Senato si sollevarono voci di protesta ma molti, tra cui lo stesso Garzoni, si rendevano conto che Forbin (il quale si presentò all'assemblea per giustificare la propria azione) aveva in fondo fatto un favore alla Repubblica, togliendo di mezzo una pericolosa fonte di fastidi e il nucleo di un potenziale armamento navale asburgico¹⁸⁴. Nell'ottica veneziana era senz'altro più pericolosa una flotta austriaca di base a Trieste e Fiume che non la temporanea presenza francese, destinata prima o poi ad esaurirsi in mancanza di basi adeguate: Durazzo e Brindisi erano troppo lontane, Ancona limitata, tanto che Forbin dovette ripetutamente rifornirsi nei porti dell'Istria, andando tra l'altro incontro a gravi pericoli a causa delle locali popolazioni¹⁸⁵. Rimaneva l'affronto alla sovranità

favorevole ad un'alleanza con l'Austria in funzione anti-francese. ROMANIN, *Storia documentata di Venezia*, VIII, p. 19; G. GULLINO, *Erizzo, Nicolò*, in *DBI*, XLIII, Roma 1993, pp. 175-179.

¹⁸¹ Nel corridoio erano stati aperti dodici portelli tenuti in precedenza chiusi. A bordo, eccettuati dieci inglesi, i marinai erano tutti veneziani; quando però seppero di dover fare i corsari in Adriatico, i veneziani chiesero subito di essere licenziati. ASVe, *PTM*, filza 1354, disp. M. Diedo n. 33, 24.5.1702; n. 37, 30.5.1702; n. 41, 1.6.1702.

¹⁸² La cosa provocò le ire dell'ambasciatore spagnolo, il quale chiese di punire Diedo per non aver intercettato la nave. *Diario Garzoni*, cc. 93r-v, 30.5, 3 e 8.6.1702.

¹⁸³ Il *Perle* era un'unità da 900 tonnellate costruita a Dunquerque nel 1690. *Diario Garzoni*, c. 96r, 3.8.1702; BNM, ms. it., cl. VI, 478 (12122), *Mercuri* 1702, Venezia 24.6.1702; DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine Française*, VI, p. 338; JAEGER, *Forbin*, p. 266; LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, pp. 147, 204-205.

¹⁸⁴ *Diario Garzoni*, c. 94v, 24.6.1702; cc. 96r-v, 8.8.1702; ASVe, *Senato Mar*, filza 766, 30.8.1702 e all.ti; JAEGER, *Forbin*, pp. 275-286.

¹⁸⁵ In maggio, un distaccamento sbarcato sulle coste istriane per fare legna, era stato

della Repubblica, ma era chiaro che Forbin, per quanto personalmente ostile ai veneziani, non avesse né la forza né l'autorità per arrivare a un'aperta rottura: Luigi XIV aveva espressamente limitato le unità in Adriatico allo scopo di non irritare eccessivamente la Serenissima così da spingerla nelle braccia austriache, eventualità che preoccupò la corte di Versailles per tutta l'estate, al punto da alimentare tensioni con lo stesso comandante francese¹⁸⁶. Alcune settimane dopo l'incidente di Malamocco, la *San Domenico* e la *San Andrea*, che stavano rientrando dal Levante, incrociarono Forbin davanti a Caorle mentre dava la caccia ad alcuni piccoli mercantili: questi ultimi si misero sotto la protezione delle navi pubbliche e i francesi presentarono le proprie scuse, affermando di non aver riconosciuto le unità veneziane¹⁸⁷. In più occasioni le navi di primo rango *Aquila Valiera* e *San Vittorio*, richiamate appositamente dal Levante e messe di base a Pola, notarono che le fregate francesi viravano di bordo e si allontanavano appena le avvistavano¹⁸⁸. In generale, le due forze navali cercarono di evitarsi il più possibile, anche se le autorità veneziane, sempre timorose di un'estensione dell'intervento francese¹⁸⁹, ricrearono la squadra di unità a remi del *Capitano della Guardia dell'Isole del Quarnaro e Rive dell'Istria*, già attiva agli inizi del Seicento contro gli Uscocchi. In Adriatico entrarono però sicuramente solo due nuove fregate battenti bandiera spagnola, nel momento in cui Forbin si impegnò nei bombardamenti di Trieste e Fiume, operazioni anche queste che non dovevano dispiacere ai veneziani¹⁹⁰.

Dopo il rientro di Forbin in Francia e la sua sostituzione con Abraham Duquesne-Mosnier, gli episodi del 1702 si ripeterono l'anno successivo solo su scala minore¹⁹¹. I francesi si concentrarono contro i corsari imperiali di base a

attaccato dagli abitanti del luogo, registrando nello scontro venti morti e quattordici feriti. *Mercuri* 1702, Venezia 20.5.1702; DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine Française*, VI, p. 338. La marina francese avrebbe incontrato analoghi problemi logistici sia nella campagna del 1859, sia in quella del 1914. M. BATTESTI, *La marina francese in Adriatico durante la Prima guerra mondiale*, in *Al di qua e al di là del Piave. L'ultimo anno della Grande Guerra*, a cura di G. BERTI - P. DEL NEGRO, Milano 2001, p. 62.

¹⁸⁶ JAEGER, *Forbin*, pp. 253, 255, 267, 269.

¹⁸⁷ ASVe, *Capi del Consiglio dei Dieci, Lettere di Rettori e altre Cariche*, b. 306, 17.9.1702.

¹⁸⁸ ASVe, *PTM*, filza 1140, disp. Capitano della Guardia dell'Isole del Quarnaro e Rive dell'Istria Filippo Donà n. 16, 1.10.1702; n. 21, 3.11.1702.

¹⁸⁹ ASVe, *PTM*, filza 1354, disp. M. Diedo n. 54, 15.7.1702.

¹⁹⁰ ASVe, *PTM*, filza 1140, disp. F. Donà [n. 5], 21.8.1702; n. 6, 25.8.1702; n. 21, 3.11.1702; *Mercuri* 1702, Venezia 14.10.1702.

¹⁹¹ In totale, i mercantili veneti sequestrati dai franco-spagnoli nel biennio 1702-3 furono dodici, tra cui due *navi* e due *marciliane*. ASVe, *PTM*, filza 1140, disp. F. Donà n.

Fiume e Segna, un altro compito che a Venezia doveva essere visto con malcelata soddisfazione, così come non deve aver turbato troppo gli animi in Laguna l'attacco portato da due unità francesi contro Aquileia, l'antico patriarcato rivale della Repubblica¹⁹². Nell'agosto del 1704 il nuovo comandante francese, Bouquier, tentò di bloccare Segna con una squadra formata da due fregate francesi, cinque galee napoletane e sette unità minori, ma la bora lo costrinse a ritirarsi. In autunno, Bouquier fu chiamato a scortare il traffico mercantile in Levante di fronte alla minaccia della flotta anglo-olandese, entrata in Mediterraneo, e la sua partenza segnò la fine della pressione franco-spagnola sull'Adriatico¹⁹³.

Per quanto la presenza delle forze navali veneziane non sia valsa a precludere le operazioni dei belligeranti in Adriatico, la Serenissima non concesse mai una formale dichiarazione di neutralità per il Golfo come fatto per la Terraferma – una nuova proposta in questo senso venne respinta nel gennaio 1703 con il caloroso appoggio di Garzoni¹⁹⁴. La differenza poteva sembrare artificiosa, visto che in entrambi i teatri le forze straniere agivano egualmente, ma consentì di mantenere quella rivendicazione di dominio del Golfo che né i francesi, né gli austriaci, mettevano ancora formalmente in discussione¹⁹⁵. Potenzialmente molto più pericoloso sarebbe stato l'ingresso della flotta anglo-olandese, paventato nell'estate del 1703 dopo che l'Imperatore ne aveva fatta richiesta l'autunno precedente¹⁹⁶. L'arrivo di una potente squadra da battaglia di navi di linea

80, 24.11.1703; *Cinque Savi alla Mercanzia*, n.s., 110, 8.11.1703. Duquesne-Mosnier era nipote del celebre Duquesne, ma aveva avuto ripetute cause legali con lo zio per l'eredità del padre. Cfr. M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Abraham Duquesne, Huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris 1992, p. 164; ID., *Les officiers généraux de la marine royale (1715-1774), Origines-Conditions-Services*, III, Paris 1990, pp. 943-946.

¹⁹² La città e i magazzini furono bruciati dalle truppe sbarcate dalle scialuppe, una delle quali era comandata da Pierre-Jacques de la Jonquière, futuro Governatore Generale del Canada. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine Française*, VI, p. 340; M. VERGÉ-FRANCESCHI, *Les officiers généraux*, II, p. 561.

¹⁹³ ASVe, *PTM*, filza 1141, disp. F. Donà n. 124, 9.8.1704; n. 125, 16.8.1704; n. 126, 19.8.1704; n. 131, 8.10.1704.

¹⁹⁴ La proposta era stata avanzata da Girolamo Molin, fratello dell'ex Capitano Generale Alessandro, *Diario Garzoni*, c. 102r, 18.1.1703.

¹⁹⁵ L'ambasciatore D'Estrées si era espresso ripetutamente in questo senso. Cfr. ASVe, *Collegio Esposizioni Principi*, filza 110, scr. Benedetto Cappello, 10.4.1702.

¹⁹⁶ Gli austriaci chiesero inizialmente agli inglesi l'invio in Adriatico di otto-dieci fregate per proteggere le proprie linee di comunicazione, in un secondo momento una flotta per sostenere il corpo di spedizione destinato a conquistare Napoli. T.D. GREENHAW, *Factors Influencing Royal Naval Policy for the Mediterranean, 1702-1705*, Ph.D Thesis, Auburn

avrebbe definitivamente infranto ogni pretesa egemonica sull'Adriatico e non a caso Nicolò Erizzo si affrettò a chiedere di riattivare i rapporti diplomatici con l'Olanda¹⁹⁷. In effetti, uno dei compiti affidati all'ammiraglio Shovell, che guidava gli anglo-olandesi, era quello di proteggere le linee di comunicazione delle forze di Eugenio di Savoia. La squadra entrò però tardi nel Mediterraneo e fu poi bloccata a Livorno dal diffondersi di malattie. Il governo inglese avrebbe voluto che Shovell impiantasse una base operativa in Adriatico o almeno in Sicilia, ma l'ordine arrivò quando era già sulla strada del ritorno¹⁹⁸. Negli anni successivi, l'impegno anglo-olandese in Spagna e la conquista austriaca del Regno di Napoli chiusero per il momento la questione adriatica.

Uno strascico dell'intervento francese nel Golfo fu il rinfocolarsi delle tensioni relative ai sudditi d'oltralpe in servizio con la Serenissima, già manifestatesi negli anni settanta del Seicento. Nel marzo del 1703, mentre l'*Amazzone Guerriera*, in rotta per Istanbul con il nuovo Bailo Ascanio Giustinian, faceva scalo ad Ancona, una sessantina di soldati francesi tentarono di abbandonare il servizio approfittando della presenza in porto della nave di Bouquier e solo l'intervento personale di Giustinian sventò la manovra¹⁹⁹. Due anni dopo, presso Capo Malea, la *San Vittorio*, diretta dal Tenente Colonnello Pietro Pitton²⁰⁰, incontrò Forbin, che alzava adesso le proprie insegne sul vascello da 62 cannoni *La Toulouse*²⁰¹. Forbin fece tirare un colpo a palla, ordinando ai veneziani di portarsi alla sua obbedienza; Pitton replicò allo stesso modo e le due navi si avvicinarono a tiro di voce, con le batterie pronte a far fuoco. Il francese prima reclamò il saluto, poi inviò sulla *San Vittorio* due ufficiali per prelevare eventuali connazionali. La nave aveva a bordo due compagnie francesi, sicché Pitton, dopo aver minacciato di opporsi con la forza, accondiscende

University (Ala.), 1978, pp. 40-41, 50, 52; J. BLACK, *British Naval Power and International Commitments: Political and Strategic Problems, 1688-1770*, in *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, ed. by M. DUFFY, University of Exeter Press 1992, p. 41.

¹⁹⁷ La ripresa delle relazioni ufficiali con l'Olanda non ci fu, anche per l'opposizione di Carlo Ruzzini. *Diario Garzoni*, cc. 109v-110r, 9.8 e 11.8.1703.

¹⁹⁸ Cfr. H. RICHMOND, *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*, Cambridge University Press, 1953, pp. 295-298.

¹⁹⁹ ASVe, *Capi del Consiglio dei Dieci, Lettere di Rettori e altre cariche*, 306, 21.3.1703. Su Giustinian, già ambasciatore a Parigi, Vienna e Londra, cfr. G. GULLINO, *Giustinian, Ascanio*, in *DBI*, LVII, Roma 2001, pp. 212-216.

²⁰⁰ Il Governatore della *San Vittorio* era malato.

²⁰¹ La nave, da 1.050 t., era stata costruita a Tolone nel 1703 e, dopo essere stata armata in corso a Marsiglia, fu catturata dagli inglesi nel 1711. LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, pp. 206-207; J.S. BROMLEY, *Projets et Contrats d'Armement en Course Marseillais*, in *Corsairs and Navies*, p. 247.

al saluto. Ciò non servì a molto, perché al grido «vive le Roi» cinquantanove degli ottanta soldati transalpini abbandonarono l'unità, «gettandosi con armi alla mano fuori bordo o per la scala o per le parasartie o in altro modo che più gli riuscisse» e dimostrando tutta la loro incostanza «di genio» – come lamentò il Provveditore Generale da Mar Daniele 4° Dolfìn – dato che erano stati sempre regolarmente pagati e guidati «con amore e discretezza» dai propri ufficiali. Pitton si recò sulla *Toulouse* per riavere gli uomini, ma Forbin gli concesse solo la restituzione delle armi: aveva l'ordine tassativo di recuperare tutti i sudditi francesi nei mari di Levante e promise di dare la caccia anche alle altre navi pubbliche²⁰².

Per evitare nuovi incidenti, Dolfìn ordinò di rinchiudere nelle stive i soldati francesi in caso d'incontri con Forbin, ma la disposizione non raggiunse in tempo l'*Aquila Valiera*, che subì la stessa sorte della *San Vittorio*. Il patri-zio al suo comando, il Governatore Marco Sagredo²⁰³, si dimostrò assai meno combattivo di Pitton e concesse quasi senza resistenza diciassette francesi, pur riuscendo a nascondere altri che non volevano abbandonare il servizio della Repubblica. Dolfìn ne fu fortemente irritato, tanto più che i soldati erano veterani, al soldo di Venezia da oltre vent'anni e considerati alla stregua delle milizie italiane. Il Capitano delle Navi Diedo, altrettanto adirato con Sagredo, corse ai ripari, sbarcando tre compagnie francesi e impiegando soldati tedeschi e italiani per tenere a bada le altre due compagnie transalpine rimaste sulle navi; l'ordine era di sparare su chiunque avesse tentato di raggiungere Forbin, ma il richiamo di quest'ultimo a Tolone scongiurò altri episodi del genere²⁰⁴. I veneziani si vendicarono sui mercantili d'oltralpe. Uno di questi, diretto a Istanbul, venne fermato al largo di Capo Matapan dalle *Sacra Lega e Fenice*, guidate dal Governatore Tiberio Gritti²⁰⁵. Poiché il capitano aveva tardato a rispondere alle sue intimazioni, Gritti lo fece mettere in catene, rinfacciandogli le azioni di Forbin in Adriatico e definendo i francesi «canaglie»: il malcapitato venne liberato solo dopo che i veneziani ebbero accuratamente ispezionato la nave²⁰⁶.

²⁰² ASVe, *PTM*, filza 951, disp. D. Dolfìn n. 90, 18.4.1705 e all.ti.

²⁰³ Marco di Gianfrancesco Sagredo (1675-?) apparteneva al ramo minore dei Dal Zaffo, non a quello più importante di Santa Sofia. BARBARO, VI-30, c. 504.

²⁰⁴ ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. M. Diedo n. 18, 10.5.1705 e n. 18/3, 24.8.1705; filza 951, disp. D. Dolfìn n. 91, 16.5.1705.

²⁰⁵ Anche Tiberio Candido di Pietro Gritti (1673-1742) apparteneva ad un ramo familiare minore, quello di San Marcilian. BARBARO, IV-17, c. 175.

²⁰⁶ L'episodio suscitò le vivaci proteste dell'ambasciatore di Luigi XIV a Istanbul. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 100, 19.11.1703, cc. 516r-517r [il Bailo confonde Gritti con un Mocenigo]; *PTM*, filza 1341, disp. M. Diedo n. 2, 11.9.1703.

D'altro canto non sempre i veneziani avevano la peggio nelle schermaglie con le altre potenze navali: nel 1706 Diedo riuscì a convincere tre navi da guerra inglesi, incontrate nelle acque di Corone, a salutare per prime, essendo quella una zona di riconosciuta sfera d'influenza veneziana.²⁰⁷

10.5 *Fabio Bonvicini e la Corona.*

La minaccia franco-spagnola in Adriatico e quella ottomana contro la Morea contribuirono a far sì che la Serenissima non modificasse la politica costruttiva intrapresa negli ultimi anni di guerra. Nonostante i grandi vascelli rappresentassero la componente più numerosa lasciata in eredità dal conflitto e il loro impiego in tempo di pace risultasse particolarmente oneroso, Venezia insistette nella costruzione di navi di primo rango, perché ritenute «la tutela più valida della pubblica libertà»²⁰⁸. Invece, dopo le limitate esperienze delle fregate degli anni novanta del Seicento, si rinunciò alla costruzione di navi di categoria inferiore, sebbene rispondessero meglio alle esigenze della lotta ai corsari e della scorta al traffico. Delle otto navi impostate tra il 1700 e il 1711, sette furono di primo e una di secondo rango, mentre non venne messa in cantiere nessuna unità più piccola, se si fa eccezione per due navi-magazzino impostate nel 1714. La logica della guerra di squadra incentrata sui vascelli di linea aveva fatto pienamente breccia nella politica navale veneziana, il cui principale timore era quello di vedere le sultane ottomane presentarsi in forze davanti alla Morea.

Inizialmente, l'arrivo della pace non interruppe del tutto l'attività costruttiva dell'Arsenale. Alle ultime due navi di primo rango messe in cantiere nel 1697 e lasciate incomplete sugli scali, si aggiunsero due unità similari, ordinate nel maggio del 1700 con l'idea di lasciare anch'esse sugli scali per dare modo al legname di stagionarsi ulteriormente e di consolidarsi: non è chiaro quando siano state impostate, ma nel luglio 1702 erano a 6 carati (25%). Poi però la scarsità di legname stagionato, causata dai soliti problemi di trasporto, bloccò l'impostazione di altre quattro navi di primo rango, decretata in seguito all'allarme per un possibile riaprirsi del conflitto con l'Impero ottomano²⁰⁹. Seguì una sospensione quasi totale dei lavori negli anni successivi: nessuna nuova unità venne impostata e le quattro navi in cantiere proseguirono con

²⁰⁷ ASVe, *PTM*, filza 1341, disp. M. Diedo n. 25, 10.8.1706.

²⁰⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 766, 22.7.1702.

²⁰⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 753, 27.5.1700; filza 766, 22.7.1702; 16.8.1702 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.8.1702.

estrema lentezza²¹⁰. L'unica opera completata fu l'allungamento (da 83½ piedi a 98½) della *Nettuno*, ritenuta eccessivamente corta a causa della sua origine di nave-magazzino. Effettuato nel 1702-03 (ma la nave rimase sullo scalo fino al 1708)²¹¹, l'allungamento risultò positivo sul piano della tenuta in mare, anche se la *Nettuno* perse qualcosa in agilità²¹². La scarsità di legname stagionato in Arsenale determinò nel 1707 un'apposita indagine sul problema dei ritardi nel trasporto dei roveri. Essa mise in evidenza che i roveri provenivano da tre zone principali: il Montello, l'area compresa tra il Piave e il Livenza e il Friuli (fiume Tagliamento). I roveri delle prime due zone costavano 10 ducati l'uno tra taglio e trasporto, ma soltanto il taglio, che rappresentava al massimo un quarto della spesa, era a carico dello stato, mentre il trasporto fino al corso d'acqua più vicino, che rappresentava la voce di spesa più importante, veniva addossato alle comunità locali²¹³. L'onere era aggravato dalla cattiva ripartizione all'interno delle comunità (soprattutto nella zona tra Piave e Livenza), dove molti si facevano esentare grazie alle protezioni o alle falsificazioni dei documenti, lasciando ricadere l'imposta sulle spalle dei più poveri²¹⁴; anche la ripartizione tra comunità e comunità innescava accesi conflitti, come la lunga disputa che divise in quegli anni le podesterie di Conegliano e Oderzo e quelle di Motta di Livenza e Portobuffolè²¹⁵. I roveri del Friuli costavano invece solo 4 ducati, in quanto le comunità non ne sborsavano più di 1½ per il trasporto. Il note-

²¹⁰ Alla fine del 1705 due erano a 19 carati (79%), una a 12 carati (50%) e una a 10 carati (42%). ASVe, *Senato Mar*, filza 784, 24.10.1705, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 10.10.1705; filza 785, 28.1.1706, all. periti 15.1.1706.

²¹¹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 140, 10.8.1702, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.8.1702; *Senato Mar*, filza 773, 6.10.1703, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 4.10.1703; filza 794, 9.2.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 3.1 [2].1708.

²¹² La perdita di agilità si manifestava soprattutto con vento di poppa. ASVe, *Senato Rettori*, filza 165, 11.5.1713, all. scr. A. Da Lezze 12.4.1713.

²¹³ Nel 1608-9, quando le altre *gravezze* della Podesteria di Treviso assommavano a 36 mila lire, quella per i carriaggi per i roveri ammontava, da sole, a 70 mila lire, con 50 mila viaggi-carro l'anno. Un cinquantennio dopo, durante la guerra di Candia, si parlava di «centenara di migliaia di lire» tra condotte ordinarie e straordinarie. A. TAGLIAFERRI, *Relazioni di rettori veneti in Terraferma*, III, *Podesteria e Capitanato di Treviso*, Milano 1975, rel. Alvise Moro 17.3.1609, pp. 129-130; rel. Lorenzo Cocco 19.10.1660, p. 236.

²¹⁴ Sull'antica avversione alla *gravezza* per il trasporto dei roveri e sulle estorsioni degli esattori deputati alla sua riscossione, cfr. le relazioni dei Podestà e Capitano di Treviso Stefano Viaro (6.12.1595) e Francesco Tiepolo (4.9.1607), in TAGLIAFERRI, *Relazioni*, III, pp. 98, 121.

²¹⁵ La disputa si allargò poi ad altre comunità dell'area. ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, 21, 4.11.1706, 8.10 e 26.11.1707.

vole risparmio era dovuto al fatto che le condotte venivano appaltate a privati attraverso aste che incentivavano la concorrenza: fissato l'appalto, la spesa era equamente ripartita all'interno della comunità e il denaro raccolto finiva in una Cassa, detta della *Contadinanza*, che pagava gli appaltatori assicurando un trasporto sollecito²¹⁶. Il sistema friulano era stato applicato con successo anche in Istria, da dove arrivavano soprattutto braccioli e stortami²¹⁷. In seguito a una nuova inchiesta che mostrò come solo due terzi dei roveri e poco più di tre quarti degli stortami tagliati in Terraferma tra il 1705 e il 1713 fossero arrivati all'Arsenale²¹⁸, fu suggerito nel 1714 di estendere il sistema degli appalti all'area tra Piave e Livenza, ma la proposta non ebbe seguito²¹⁹.

²¹⁶ Un primo esperimento in questo senso sembra sia stato fatto dal Luogotenente di Udine Francesco Viaro nel 1641-42. TAGLIAFERRI, *Relazioni*, I, *Patria del Friuli (Luogotenenza di Udine)*, Milano 1973, rel. Francesco Viaro ...1642, p. 253.

²¹⁷ Fino al 1688, la situazione in Istria era stata analoga a quella dell'area tra Piave e Livenza, ma poi gli appalti avevano fatto scendere la spesa per la condotta da 70 ducati a 8-10 ducati per pianta. Anche il regno di Napoli aveva introdotto, fin dagli inizi del Seicento, un sistema di appalti per l'approvvigionamento dell'arsenale della capitale. ASVe, *Senato Mar*, filza 791, 14.5.1707 e 25.6.1707 e all.ti; N. OSTUNI, *L'arsenale della Marina e l'economia del regno di Napoli (secc. XV-XIX)*, in *L'impresa, Industria Commercio Banca, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1991, p. 975.

²¹⁸ Erano arrivati 3.525 roveri su 5.186 e 1.613 stortami e i braccioli su 2.122. In Friuli erano stati tagliati 1.686 roveri, tra Piave e Livenza 1.917, nel padovano 653, in Istria 930; per stortami e braccioli, ai tagli in Istria (1.234) si erano aggiunti quelli a Serravalle e Conegliano (638) e nel vicentino (250). Ricordiamo che una nave di primo rango necessitava di 900 roveri e 250 tra stortami e braccioli. ASVe, *Senato Mar*, filza 828, 27.3.1714 e all.ti.

²¹⁹ Ancora vent'anni dopo, il Rettore di Treviso lamentava la difficoltà di condurre i roveri ai caricatori, dato che le podesterie, soprattutto quelle della Sinistra Piave (Motta di Livenza in testa), non concorrevano adeguatamente alle spese di condotta. TAGLIAFERRI, *Relazioni*, III, p. 246. Anche l'arsenale di Istanbul si riforniva di legname attraverso un sistema di obblighi imposti alle comunità locali (nel Seicento lo stato pagava solo un quinto del costo di taglio e trasporto) che suscitavano nell'Impero Ottomano tensioni analoghe a quelle registrate nei territori della Repubblica e che si aggravarono quando la flotta cominciò a passare dalle unità a remi a quelle a vela. C.H. IMBER, *The Ottoman Empire, 1300-1650. The Structure of Power*, Basingstoke (Hampshire)-New York 2002, p. 295; FAROQHI, *Crisis and Change*, pp. 462-463. In Francia, invece, il trasporto del legname per la marina offriva agli abitanti l'opportunità di lavori temporanei a pagamento. F. VION-DELPHIN, *L'exploitation des bois de marine au XVIIIe siècle: le cas de la Comté*, in *La forêt et l'eau*, par A. CORVOL - F. OGE, Actes du Colloque G.H.F.F., Bordeaux 1^{er} et 2 décembre 1989, pp. 46-47. I vari aspetti del problema del trasporto del legname nella Serenissima saranno comunque messi meglio a fuoco da una monografia di Karl Appuhn di prossima pubblicazione.

Nonostante le persistenti difficoltà nell'arrivo del legname, un primo impulso al risveglio cantieristico venne dalla scomparsa, nella primavera del 1707, del proto dei Marangoni Stefano Conti, per un quindicennio indiscusso protagonista dell'attività costruttiva dell'Arsenale. Sebbene Conti lasciasse al figlio Nicolò i propri disegni e modelli, nonché il manoscritto della citata *Architettura navale*, Nicolò ottenne dal Senato la sola nomina a maestro marangone e non occupò mai posizioni di rilievo nel cantiere di stato²²⁰. Protagonista della ventata innovativa fu invece un patrizio, Fabio Bonvicini, che apparteneva a una delle famiglie aggregatesi alla nobiltà veneziana durante la guerra di Candia²²¹. Distintosi, come abbiamo visto, nelle fasi finali della guerra di Morea, Bonvicini era stato il primo tra i nuovi nobili a ottenere, nel 1698, una carica importante, quella di Consigliere ducale, e aveva coronato la sua ascesa all'interno del patriziato con l'ingresso in Senato nel 1702²²². Le sue riflessioni sulla costruzione navale, frutto di un'autentica passione personale, si concentravano soprattutto sul tema della robustezza. Nel 1700, conclusa l'esperienza di Capitano Ordinario, aveva presentato una prima scrittura sulle navi veneziane, nella quale criticava la loro struttura troppo debole²²³; due anni dopo, mentre era provveditore a Crema, ne aveva inviato, su richiesta del Senato, una seconda (approfondita e ampliata lo stesso anno da un terzo scritto) in cui ribadiva con forza la necessità di dotare le navi pubbliche di un'ossatura più forte²²⁴. La chi-

²²⁰ Non ho trovato la data precisa della morte di Conti, anche perché mancano i necrologi relativi all'anno in questione. Essa dovrebbe essere avvenuta tra la metà e la fine di marzo del 1707: l'ultima perizia firmata dal proto risale al 14 marzo, mentre in una successiva perizia del 24 marzo la sua firma non compare già più. Quasi a suggello della sua opera, Conti aveva appena completato un nuovo *Bucintoro*. ASVe, *Senato Mar*, filza 789, 2.4.1707 e all.ti; filza 796, 14.4.1708, supplica 9.8.1707; A. SECCO, *Stefano de Zuanne Michiel e il Bucintoro del Settecento*, «Navis», 1 (1999), p. 90.

²²¹ Nel 1663, pochissimi giorni prima la nascita di Fabio, il padre Flaminio, un ricco mercante di lana di Bergamo, aveva acquistato per 100 mila ducati il titolo di Patrizio veneto, messo in vendita per finanziare la guerra. Cfr. BARBARO, II-6, cc. 125, 127.

²²² Bonvicini aveva dato così ragione all'anonimo autore della *Copella Politica*, che nel 1675 aveva indicato la «professione del mare» come una delle quattro strade per accedere al Senato. Cfr. SABBADINI, *L'acquisto della tradizione*, p. 94.

²²³ ASVe, *Senato Mar*, filza 756, 13.11.1700, all. scr. F. Bonvicini 9.11.1700. Per ovviare a questo difetto, sulle navi pubbliche erano state introdotte delle costolature interne di rinforzo, dette *raisoni* ('ginocchi delle porche'). Già impiegati nel 1651 per irrobustire le tre ex-sultane immesse allora in servizio, i *raisoni* erano stati inseriti strutturalmente nelle nuove costruzioni a partire da *Aurora* e *Tigre* del 1696.

²²⁴ La seconda scrittura di Bonvicini è conservata in ASVe, *Senato Rettori*, filza 140, 18.8.1702, all. scr. 12.8.1702; la terza in *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, b. 533, poi

glia e le ordinate erano troppo sottili²²⁵, le calettature longitudinali e trasversali poco sviluppate, in particolare quelle dei bagli che sostenevano i ponti; i bagli stessi erano troppo incurvati²²⁶ e lo sforzo delle artiglierie e il tormento del mare ne accentuavano l'arco, aprendo fessure tra i ponti e le murate. La chiodatura in ferro aggravava i problemi, perché la corrosione del metallo in mare non solo allentava le connessioni, ma rovinava anche il legno e, sommandosi alla mancanza di spessore delle ordinate, faceva sì che queste ultime si spezzassero facilmente. Bonvicini criticava inoltre le proporzioni e le forme delle navi pubbliche. La regola che fissava la larghezza a un terzo della lunghezza rendeva le navi più piccole troppo strette, quelle più grandi troppo larghe: la larghezza doveva dipendere solo dallo spazio necessario al rinculo dei cannoni delle due fiancate. La lunghezza doveva invece essere maggiore – 125 piedi in chiglia nel caso di unità di primo rango – sia per imbarcare più cannoni, sia per migliorare l'andatura di bolina²²⁷. Circa le forme, se quelle di poppa erano anch'esse troppo larghe, quelle di prua si restringevano eccessivamente, mentre, almeno sulle unità più recenti, l'opera viva aveva linee esageratamente tagliate: al contrario, le murate al di sopra del galleggiamento salivano troppo dritte, facendo sì che, soprattutto quando era necessario stringere il vento, i cannoni in coperta le affaticassero notevolmente²²⁸. I ponti erano tendenzialmente troppo alti, 1-1,5 piedi (35-50 cm) oltre l'altezza di un uomo normale, difetto che si accentua-

pubblicata in C.A. LEVI, *Navi da guerra costruite nell'Arsenale di Venezia dal 1664 al 1896*, Venezia 1896, pp. 81-103. Nella terza scrittura, destinata ad una circolazione più ampia, il tono diventa più letterario, con richiami naturalistico-cabalistici di sapore rinascimentale.

²²⁵ Bonvicini suggeriva una chiglia di 18 dita (circa 39 cm), contro le 13 dita (28 cm) della *San Lorenzo Giustinian*; secondo l'*establishment* del 1719, la chiglia di una nave inglese da 70 cannoni era spessa 16 inches (40,6 cm). Oltre a offrire una maggiore rigidità, una chiglia più grossa avrebbe favorito la manovra del timone e ridotto lo scarroccio della nave. Per rendere più profonda la chiglia, inglesi e francesi impiegavano una falsa chiglia sotto la chiglia vera e propria. GOODWIN, *The Construction and Fitting*, pp. 7, 244; BOUDRIOT, *Le vaisseau de 74*, I, p. 78.

²²⁶ Da un po' di tempo, i capi d'Opera dell'Arsenale usavano bagli molto incurvati, creati artificialmente alla sega.

²²⁷ In totale, dall'estrema prua all'estrema poppa, la nave doveva essere lunga 147½ piedi. I portelli del corridoio andavano distanziati di 7¼ piedi (2,5 mt) l'uno dall'altro, con il primo portello a 6 piedi (2,1 mt) dal *triganto* (dragante), l'elemento trasversale che fissava la poppa.

²²⁸ Alla considerazione che una maggiore larghezza in coperta permetteva di dare una base più solida al sartiame, Bonvicini opponeva il fatto che nel Mediterraneo il tormento maggiore era provocato dal beccheggio e non dal rollio: sarebbe stato quindi sufficiente irrobustire i paterazzi, le manovre che sostenevano lateralmente gli alberi verso poppa.

va a poppa: ciò determinava un bastimento pesante, difficile da navigare con il vento nei quartieri prodieri o al traverso²²⁹. I problemi di andatura erano aggravati dalla forma delle vele, troppo larghe nella parte inferiore e prive di una seconda mano di terzaroli nelle gabbie²³⁰. Riguardo all'armamento, Bonvicini voleva passare senz'altro al genere da 50, che era stato imbarcato solo in numero ridotto nell'ultima campagna di guerra: posti nel ponte di corridoio ad almeno 5 piedi (1,74 mt) sopra la linea di galleggiamento, i cannoni da 50 dovevano squarciare gli scafi nemici e aprirvi importanti falle, lasciando ai pezzi più piccoli il compito di «far sangue» tra i loro equipaggi. Tutti i portelli delle artiglierie dovevano essere ingranditi, in quanto quelli in uso ostacolavano la dispersione del fumo e impedivano un brandeggio sufficientemente ampio dei cannoni, lasciando spesso le navi esposte al fuoco nemico senza poter replicare.

Le critiche di Bonvicini trovarono una tiepida accoglienza tra i periti dell'Arsenale. Una chiglia più grossa significava maggiori difficoltà nel reperire il legname e nuovi problemi con i limitati fondali della Laguna²³¹; uno sviluppo della calettatura era certo auspicabile, ma di fatto impraticabile senza appesantire la nave; all'eccessiva curvatura trasversale dei ponti si stava già ponendo rimedio sulle navi in cantiere. Circa le proporzioni, i periti osservarono che le navi veneziane avevano un rapporto lunghezza/larghezza di 3,2 e non di 3; non era in ogni caso opportuno ridurre la larghezza, considerato che il rinculo di un cannone da 30 richiedeva almeno 13 piedi (4,5 mt). Al contrario di quanto affermava il patrizio poi, allungare lo scafo mantenendo invariata la larghezza avrebbe significato aumentare il pescaggio, come dimostravano *Aurora* e *Giove* che, con i loro 118 piedi, pescavano più della *San Lorenzo Giustinian*, lunga 6 piedi di meno. Riguardo alla velatura, il problema non era il cattivo taglio ma il fatto che le navi più piccole usassero vele destinate a quelle più grandi e viceversa. I periti contestarono anche il passaggio al cannone da 50, ritenuto troppo pesante per la tradizionale struttura delle navi pubbliche (ma Bonvicini lo proponeva per un tipo di nave più robusto)²³². Si mostrarono

²²⁹ Ricordiamo che lo scarso *tumblehome* e l'eccessiva altezza dei ponti delle navi veneziane erano stati criticati qualche anno prima anche dall'inglese Richards.

²³⁰ In quegli anni le vele inglesi, soprattutto le gabbie, stavano tendendo a ingrandirsi, diventando più quadrate. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, p. 85.

²³¹ I periti accettavano comunque una maggiorazione di 2 dita, portando presumibilmente la chiglia a 15 dita contro le 18 proposte da Bonvicini.

²³² La *San Lorenzo Giustinian* aveva subito notevoli danni strutturali per aver utilizzato cannoni da 50 nelle ultime fasi della guerra. ASVe, *Senato Mar*, filza 774, 15.12.1703, all. periti Arsenale 24.11.1703.

invece sostanzialmente d'accordo su altri punti (murate meno dritte e ponti più bassi), mentre per l'uso di chiodatura in ferro o in legno (sullo stile inglese) rimandarono ad un'analisi più approfondita. La scrittura incontrò maggiore successo nella flotta, dove il Provveditore Generale da Mar Dolfin concordò su numerosi punti; tuttavia anche Dolfin ritenne impraticabile la calettatura suggerita da Bonvicini e diede ragione all'Arsenale sul fatto che non fossero sbagliate le vele, ma la loro distribuzione sulle navi²³³.

Vista la sospensione dell'attività cantieristica, queste discussioni rimasero a livello teorico, fino a quando la morte di Stefano Conti riaprì il dibattito. Nel luglio del 1707 si tenne un'apposita Conferenza di ex capi da Mar, alla quale partecipò anche Bonvicini. La Conferenza accolse il suo orientamento, criticando la scarsa robustezza delle navi pubbliche e chiedendo un nuovo modello per le navi di primo rango, armato con cannoni da 50²³⁴. Forti di queste critiche, i Provveditori e Patroni all'Arsenale stigmatizzarono anche il fatto che le navi veneziane fossero costruite secondo un modello preciso (quello delle partizioni) solo per le ventotto-trenta ordinate centrali, lasciando il resto al «capriccio» del maestro, senza alcun «precetto di architettura, lavorando le maestranze con quella sola cognizione e pratica che hanno potuto con l'occhio rapire dai bastimenti stranieri che giungevano in questi porti»²³⁵. In verità considerazioni analoghe potevano essere fatte per le costruzioni di qualsiasi cantiere europeo, in un periodo nel quale l'architettura navale rimaneva molto più un'arte che una scienza²³⁶. Venne comunque ventilata la possibilità di far giungere dall'estero un esperto. Si scrisse in Inghilterra, ma considerazioni politiche e di prestigio sconsigliarono l'assunzione in Arsenale di uno straniero. Fu anche scartato l'invio oltremarica di giovani maestranze dell'Arsenale, perché le difficoltà linguistiche avrebbero impedito che fossero accolte in autentiche «scuole navali»²³⁷. Nonostante la Conferenza avesse abbracciato le idee

²³³ ASVe, *Senato Mar*, filza 768, 23.12.1702 e all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 21.12.1702; *PTM*, filza 951, disp. D. Dolfin n. 65, 15.3.1704.

²³⁴ La Conferenza ribadì che le navi di primo rango dovevano restare le sole da costruire, essendo le uniche in grado di tenere testa alle sultane ottomane. ASVe, *Senato Rettori*, filza 150, 30.7.1707 e all. scr. 22.7.1707.

²³⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 792, 4.8.1707, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 28.7.1707.

²³⁶ In Inghilterra, fino al 1740 il disegno di una nave era prerogativa del suo maestro costruttore. Il tentativo, effettuato negli ultimi decenni del Seicento, di dare una veste scientifica alla costruzione navale era, come già accennato, sostanzialmente fallito, date le limitate conoscenze matematiche dei costruttori. LAVERY, *The Ship of the Line*, II, pp. 7, 14, 17.

²³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 794, 9.2.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.1.1708.

di Bonvicini, e sebbene il Senato avesse deciso su suggerimento del patrizio di imbarcare cannoni da 50 sulle nuove navi di primo rango, le specifiche delle due unità che furono ordinate quello stesso anno rimasero indefinite, tanto che fu previsto che venissero solo impostate, riservando la scelta definitiva a una fase successiva. Nel contempo, fu deciso il varo delle due unità impostate nel 1697²³⁸: la prima, destinata a prendere il nome di *Colomba d'Oro*, venne varata nel marzo 1708, mentre la seconda, chiamata *Grand'Alessandro*, la seguì presumibilmente il mese successivo²³⁹. Dopo il varo i lavori furono sospesi nuovamente e le due navi uscirono dall'Arsenale solo nel 1709, in aprile la *Colomba d'Oro*²⁴⁰, in agosto la *Grand'Alessandro*; entrambe salparono da Venezia in settembre, trasportando a Istanbul il nuovo Bailo Alvise 2° Mocenigo²⁴¹. In Armata le due nuove navi non fecero una grande impressione. Le strutture interne presentavano molti difetti, causati soprattutto dall'impiego di legname non stagionato, mentre l'andatura era lenta in tutto l'arco dei venti. I costruttori (Iseppo de Pieri per la *Colomba d'Oro* e Antonio Filetto per la *Grand'Alessandro*), furono accusati di «aver dimenticato la propria arte»²⁴², ma forse una parte dei problemi derivava dall'aver cercato di irrobustire unità che erano state originariamente progettate secondo principi differenti.

Nel gennaio 1708, in occasione di un nuovo allarme ottomano, vennero ordinate altre quattro navi²⁴³, che rimasero però sulla carta fino all'aprile del 1709, quando venne deciso di impostare la prima. Destinata a prendere il nome di *Corona*, l'unità doveva rappresentare il nuovo modello di nave di primo rango costruito in base ai criteri sostenuti da Fabio Bonvicini. Le fonti parlano di un disegno preparato dallo stesso patrizio (andato poi disperso o perduto) che fissava la lunghezza di chiglia ai 125 piedi indicati nella sua scrittura di sette anni prima. Bonvicini ebbe la libertà di scegliere sia il capo d'Opera sia le maestranze, dato che in Arsenale tutti si professarono incapaci di comprendere

²³⁸ Le due unità vennero impostate tra il novembre del 1707 e il gennaio 1708. ASVe, *Senato Mar*, filza 793, 12.11.1707, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 7.11.1707; filza 794, 9.2.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.1.1708.

²³⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 795, 22.3.1708; 31.3.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 22.3.1708.

²⁴⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 801, 4.5.1709, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 30.4.1709.

²⁴¹ Alvise 2° di Giovanni Mocenigo (1668-1726) apparteneva a un ramo della famiglia diverso, anche se prossimo, a quello dei due Alvise 2° già citati. BARBARO, V-22, c. 189.

²⁴² ASVe, *Senato Rettori*, filza 165, 11.5.1713, all. scr. A. da Lezze 12.4.1713.

²⁴³ *Diario Garzoni*, c. 165v, 28.1.1708; ASVe, *Senato Mar*, filza 794, 9.2.1708, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 23.1.1708.

il nuovo sistema costruttivo: il patrizio selezionò Giovanbattista de Zorzi, che nel 1704 aveva avanzato alcune proposte, non meglio specificate, per migliorare la costruzione delle navi pubbliche e risparmiare preziosi stortami²⁴⁴. Il via alla *Corona* venne dato nonostante l'ostilità dei principali maestri dell'Arsenale, che all'occasione rivendicarono l'ingegnosità di aver saputo fabbricare navi da settanta cannoni che pescavano (scariche) poco più di dieci piedi, perfettamente veliere, resistenti al mare, obbedienti al timone e capaci di andare egregiamente di bolina per affrontare i ripetuti bordi necessari alla navigazione nel frastagliato Egeo; pur ammettendo la propria ignoranza «scientifica» (che faceva loro comprendere meglio il disegno presentato dal patrizio che non l'annessa scrittura, cosa che evidenzia come la cultura dell'Arsenale fosse basata soprattutto sulla memoria visiva), essi criticarono nuovamente il progetto di Bonvicini, sottolineando soprattutto l'eccessiva lunghezza di chiglia e la forte rientranza delle murate. Le loro perplessità spinsero i Provveditori e Patroni all'Arsenale a chiedere di iniziare le altre tre navi previste secondo linee costruttive tradizionali: in un primo momento il Senato autorizzò la sola *Corona*, ma poi, essendo necessario attendere un paio d'anni per arrivare alle prove in mare di quest'ultima, accettò di impostare le tre unità secondo il modello precedente, indicato, una volta di più, come quello della *San Lorenzo Giustinian*²⁴⁵.

Non è chiaro quando sia stata impostata la *Corona*. Nel giugno 1710 era a 9 carati (38%), in luglio furono aggiunte sei maestranze alle trenta che già vi lavoravano. La nave fu varata il 18 marzo 1711, «con applausi di fortunati successi e brevi di proti e altre maestranze che hanno contribuito alla faccenda». Entro giugno era alberata, ma non essendovi particolari urgenze, l'unità uscì dall'Arsenale in novembre e salpò per il Levante soltanto nell'aprile del 1712. In Armata lo stesso Provveditore Generale Agostino Sagredo volle imbarcarsi per provarla. Sagredo la navigò per otto giorni, trovandola ottima quale nave di primo rango, anche se faticava un po' col mare di traverso e gli alberi, soprattutto quelli di gabbia e di parrocchetto, sembravano un po' lunghi e non completamente stabili²⁴⁶. Indubbiamente la *Corona* rappresentava un notevole balzo in avanti da parte delle navi pubbliche, sia sul piano dimensionale, sia soprattutto su quello dell'ar-

²⁴⁴ Pare che, sulla falsariga di Bonvicini, il segreto di de Zorzi fosse un nuovo metodo per connettere l'ossatura. ASVe, *Senato Mar*, filza 791, 25.6.1707 e all.ti.

²⁴⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 801, 27.4.1709 e all.ti; filza 802, 6.6.1709.

²⁴⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 807, 26.6.1710, all. periti Arsenale 26.6.1710; 12.7.1710, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 7.7.1710: filza 811, 28.3.1711 e all.ti.; filza 813, 12.6.1711, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 10.6.1711; filza 815, 3.12.1711, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 27.11.1711; *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 53, 25.10.1712; n. 55, 26.11.1712.

mamento. Sebbene la nave avesse solo 74 cannoni (tutti in bronzo, non solo per limitarne il peso, ma anche per motivi di prestigio, come già era accaduto per le prime due navi pubbliche costruite in Arsenal), i 125 piedi (43,5 mt) della sua chiglia corrispondevano ai 142,6 *feet* di una *1st Rate* inglese da 100 cannoni quale la *Royal William* del 1719²⁴⁷, mentre la batteria principale (28 cannoni del genere da 50, equivalente a 33 pdr) superava quella di una tre-ponti inglese da 90 cannoni (26 cannoni da 32 pdr)²⁴⁸. Anche rispetto alle unità francesi la potenza di fuoco era notevole: la *Conquerant* da 76 cannoni del 1712 aveva pezzi da 36 *livres* (39 pdr) sul primo ponte, ma solo 12 erano di questo calibro, mentre gli altri 14 erano dei 24 *livres* (26 pdr), e il volume di fuoco non superava le 1.325 pds²⁴⁹. Nonostante le limitazioni imposte dalla Laguna, con la *Corona* l'armamento delle navi veneziane aveva alla fine raggiunto i migliori standard europei.

10.6 Il nuovo modello di armo.

La *Corona* rappresentò non solo un punto di svolta sul piano costruttivo, ma anche il tentativo da parte dello stato di assumersi una maggiore responsabilità nella gestione delle navi pubbliche. Bonvicini aveva affrontato il tema gestionale nelle citate scritture del 1700-1702, stigmatizzando i consueti aspetti negativi del sistema in vigore: ritardi nelle paghe e scarsa cura dei capitani verso gli equipaggi. Si era scagliato in particolare contro la bassa estrazione

²⁴⁷ Dati i limiti del Rio dell'Arsenale, la larghezza della *Corona* rimaneva inferiore, 42-43 *feet* (37-38 piedi) contro gli oltre 50 *feet* del vascello inglese. Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 165. Anche il dislocamento, che doveva aggirarsi sulle 1.700-1.900 tonnellate (con un pescaggio di 18-20 piedi e un coefficiente di 0,48), era sicuramente inferiore.

²⁴⁸ Quando, durante la Seconda guerra di Morea, la *Corona* sostituì i cannoni da 20 del ponte di coperta con pezzi da 30 (20 pdr), anche il volume totale di fuoco (2.492 libbre, circa 1.650 pds), raggiunse quello dei vascelli inglesi da 90 cannoni; originariamente, la nave aveva 28 cannoni da 50, 28 da 20 e 18 da 14, per un volume di fuoco di 2.212 libbre. L'armo della *Corona* fu anche l'occasione per fissare nuove regole nell'impiego della polvere. Queste prevedevano l'utilizzo in prova di una quantità di polvere pari solo ai 2/3 del peso della palla, invece dei 4/5 calcolati fino ad allora, mentre in battaglia la quantità doveva scendere dai 2/3 in uso agli 1/2. Il problema dell'eccesso di carica, che provocava una forte usura dei pezzi (ma che confermava anche la qualità delle fusioni veneziane) risaliva al lontano 1604, quando si era passati dalla polvere 4:1:1 alla più potente 5:1:1, lasciando invariate le cariche precedenti. ASVe, *Senato Mar*, filza 808, 20.9.1710 e all. Provveditori alle Artiglierie 21.8.1710; filza 814, 14.8.1711 e all.ti.

²⁴⁹ Cfr. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 167; LEMINEUR, *Les vaisseaux du Roi Soleil*, pp. 196-197.

sociale dei capitani, che influiva negativamente sia sull'amministrazione, sia sul comando, «ricercandosi altro per sapere il manuale della marina, e altro per intender la navigazione, comandar e dirigere la nave». Aveva quindi chiesto di sottrarre ai capitani i compiti gestionali, da affidare invece a due scrivani pubblici – uno preposto al vitto, l'elemento più importante nella vita di bordo, e uno ai materiali – che avrebbero preso il posto dell'unico scrivano nominato dal capitano. Oltre a nominare i due scrivani, lo stato avrebbe stabilito per l'equipaggio paghe e mansioni ben determinate e connesse a una divisione dei marinai in tre categorie. Il patrizio aveva anche rilanciato l'idea di una scuola di marina per gli ufficiali, mentre il compito di «allevare» i marinai sarebbe stato lasciato agli ospedali per orfani, che avrebbero dato ai loro giovani ospiti un'istruzione di base per la vita in mare. Nel 1714 Bonvicini delineò la scuola di marina come un'istituzione che fosse riservata sia ai patrizi sia a giovani «di onesta e civile condizione», destinati a diventare piloti e poi capitani: nobili e non nobili avrebbero ricevuto la stessa educazione, sviluppando un'abitudine e una conoscenza reciproca che ne avrebbero cementato l'affiatamento in vista del comune servizio sulle navi, per quanto le cariche superiori sarebbero rimaste appannaggio (ma per sempre?) del patriziato. In definitiva, l'introduzione del doppio scrivano e l'attribuzione ai capitani della sola funzione militare, dovevano rappresentare per Bonvicini solo un primo passo verso la formazione di un autentico corpo di ufficiali di marina, organizzato burocraticamente e gerarchicamente dallo stato. Non sembra un caso che l'idea venisse da un rappresentante della nuova nobiltà, il primo che era effettivamente riuscito a rompere la secolare esclusività politica e amministrativa del patriziato veneziano²⁵⁰.

Le innovazioni suggerite da Bonvicini nel 1700-02, che avrebbero comportato tra l'altro un aumento delle spese²⁵¹, furono lasciate cadere insieme a quelle, già considerate, sulla costruzione delle navi. I capitani continuarono ad amministrare in proprio le navi pubbliche, con effetti negativi anche sulle unità più prestigiose. Nel 1707 il comandante dell'ammiraglia *Croce Rossa*, Pietro Raicovich, risultava assente da tre anni, assorbito a Venezia dai propri affari, mentre in Levante la nave vedeva l'equipaggio assottigliarsi di giorno in giorno²⁵². Come nel caso della cantieristica, anche in campo gestionale qualcosa tornò comunque a muoversi proprio quell'anno. Di fronte alla notevole scarsità di marinai – di cui abbiamo già parlato – il Senato commissionò lo

²⁵⁰ Sui progetti di Bonvicini, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 756, 13.11.1700, all. scr. 9.11.1700; *Senato Rettori*, filza 140, 18.8.1702 e all.ti; filza 169, 24.11.1714 e all.ti.

²⁵¹ Il costo mensile di un equipaggio di 200 uomini per una nave di primo rango sarebbe passato da 2.040 a 2.145 ducati.

²⁵² ASVe, *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 66, 13.11.1707.

studio di un nuovo tipo di armo. La stessa Conferenza che nel 1707 approvò le idee di Bonvicini in materia di architettura navale accolse anche la proposta del doppio scrivano. Significativamente però, la Conferenza parlava di «appalti» da stipulare con gli scrivani proposti da Bonvicini, trasferendo a essi il sistema di stampo privatistico in vigore con i capitani, aggravato dal fatto che gli scrivani non avevano né la disponibilità di risorse finanziarie dei capitani, né la possibilità di mobilitarle. Ciò rappresentava un notevole pericolo soprattutto riguardo al delicato compito di nutrire l'equipaggio, un aspetto che fu colto dal Provveditore Generale da Mar Francesco Grimani. Quest'ultimo, ispirandosi ai modelli stranieri, raccomandò di delegare la fornitura dei viveri non a semplici scrivani, ma a grandi appaltatori e, dato che in Levante non esistevano mercanti con le necessarie capacità finanziarie, chiese di trovarli a Venezia, spostando così la gestione dei rifornimenti alimentari dell'Armata grossa dalla periferia al centro²⁵³. Poiché proprio in quel momento il centro stava cercando di delegare alla periferia (Morea) il finanziamento della flotta, si può comprendere come l'idea di assumersi la responsabilità di nutrire la sua componente più importante non trovasse a Venezia un'accoglienza favorevole.

In ogni caso, neppure la coppia di scrivani venne sul momento accolta, anche se un primo passo nella direzione di un maggior controllo pubblico arrivò con la regolazione dei libri di bordo. Il Senato ordinò infatti di introdurre anche sulle navi le *vacchette*, registri ufficiali in uso già da tempo sulle galee e che andavano consegnati ai Provveditori all'Armar al momento del disarmo. Sulla vacchetta, bollata con il leone marciano, lo scrivano aveva il compito di annotare nome, provenienza, colore dei capelli, statura, età e segni particolari di ufficiali, marinai e mozzi²⁵⁴; doveva inoltre segnare i debiti dei marinai, per i quali i capitani non potevano trattenere da ogni singola paga importi superiori al 20% del debito o alla metà della paga stessa. In caso di morte di un membro dell'equipaggio, lo scrivano aveva il compito di inventariare i beni del defunto su una carta che veniva in seguito sottoscritta anche dal cappellano e dal nocchiere; il cappellano doveva tenere a sua volta un registro dei marinai morti, mentre il nocchiere aveva il compito di segnare, oltre ai morti, anche gli uomini licenziati, quelli che cambiavano imbarco e i fuggitivi²⁵⁵. La prima

²⁵³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 150, 30.7.1707 e all. Savio alla Scrittura 22.7.1707; *PTM*, filza 953, disp. F. Grimani n. 66, 13.11.1707.

²⁵⁴ Francesco Morosini aveva già introdotto un libro del genere durante la guerra di Candia, ma l'innovazione pare essere stata estemporanea. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1098, disp. F. Morosini n. 8, 20.12.1657, all. s.d.

²⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 796, 14.4.1708, all. terminazione Provveditori all'Armar 31.3.1708.

unità ad avere la vacchetta fu la *Vittoria*, affidata a Damiano Pendesich, e il nuovo metodo rivelò ben presto la sua utilità, perchè al momento del disarmo si poté contestare a Pendesich la mancata distribuzione di cinque delle trenta paghe ricevute nei trentaquattro mesi di servizio²⁵⁶.

L'introduzione della vacchetta spinse il Senato ad affidare al *ragionato* (ragioniere pubblico) Giovanni Barisoni l'incarico di revisionare i conti di tutte le navi in servizio, con un compenso del dieci per cento su quanto fosse riuscito a far rientrare nelle casse della Serenissima²⁵⁷. La revisione delle prime otto unità mostrò che sei capitani non erano creditori ma debitori nei confronti dello stato, a causa soprattutto del denaro illegalmente incamerato per morti o fuggitivi non depennati dai ruoli²⁵⁸. La cosa più interessante è però la conferma del rapporto indiretto e deresponsabilizzato che univa la Repubblica agli equipaggi delle proprie navi. I marinai delle sei navi, i cui capitani erano debitori, avanzavano a loro volta paghe per 36.191 lire (circa 3.600 ducati in moneta di Venezia), ma poiché i capitani dovevano allo stato oltre 7 mila ducati, i Provveditori all'Armar conclusero che quest'ultimo non dovesse nulla ai marinai: l'unica cosa che la magistratura si sentiva di fare era quella di assistere «caritatevolmente» gli uomini nel tentare di esigere i crediti dai capitani o dai loro garanti²⁵⁹. Barisoni revisionò quattordici navi entro il 1709, riducendo il debito dello stato verso i capitani da 54 mila ducati a meno di 9 mila. La revisione continuò anche negli anni successivi, per un totale di venti capitani, solo otto dei quali risultarono creditori dello stato, mentre i restanti risultarono debitori nei confronti dei marinai²⁶⁰. Come si può facilmente supporre, i capitani non apprezzarono la revisione e tentarono d'impugnarla, ma i Provveditori all'Armar sbarrarono loro la strada. Minor successo ebbe invece il tentativo della magistratura di eliminare i bollettini di credito che venivano rilasciati dai capitani al posto delle paghe e che i marinai erano spesso costretti a rivendere,

²⁵⁶ Damiano era figlio di Giacomo Pendesich, distintosi al comando dell'*Iride* durante la guerra di Morea. ASVe, *Senato Mar*, filza 797, 3.5.1708, all. Provveditori all'Armar 16.4.1708; filza 818, 23.6.1712, all. Provveditori all'Armar 8.6.1712; filza 819, 28.7.1712, all. Provveditori all'Armar 23.7.1712.

²⁵⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 796, 14.4.1708, all. terminazione Provveditori all'Armar 31.3.1708.

²⁵⁸ Anche le due unità che risultarono effettivamente creditrici avanzavano solo 2.839 ducati contro i 6.321 ducati precedenti la revisione.

²⁵⁹ ASVe, *Senato Mar*, filza 797, 5.5.1708, all. Provveditori all'Armar 2.5.1708.

²⁶⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 802, 22.6.1709 e all.ti.; filza 808, 11.9.1710, all. scr. s.d.; *Senato Rettori*, filza 166, 6.1.1714 e all.ti. Un esempio delle irregolarità riscontrate è offerto dal capitano della *Fenice*, Gasparo Marcain, che in cinquantaquattro mesi di servizio aveva

fortemente scontati, agli speculatori. Una terminazione del 1708 stabilì che i crediti dell'equipaggio dovessero essere registrati sulla vacchetta e regolati al momento del disarmo dallo scrivano dei Provveditori all'Armar, che avrebbe liquidato solo l'interessato o i suoi più stretti familiari; non si sarebbero più rimborsati bollettini nuovi e per i vecchi il termine di scadenza venne fissato al 10 agosto 1708, prorogato poi al 30 settembre. La manovra conseguì tuttavia scarsi risultati e ancora nel 1713 si dovettero stanziare 4.000 ducati per pagare marinai che presentavano ancora dei bollettini. Per eludere il divieto, gli speculatori trovarono il sistema di farsi rilasciare dagli interessati delle procure notarili e il traffico continuò, tanto che nel 1715 un bollettino di credito da 600 lire fu venduto, «con orrore» dei Provveditori all'Armar, a 20 lire²⁶¹. I bollettini erano deleteri anche per lo stato perché, una volta rivenduti, venivano spesso pagati due volte, grazie alla complicità dei ministri della magistratura²⁶²; peraltro, i suddetti ministri avanzavano nel 1713 lo stipendio di tre anni, sicché non stupisce che cercassero compensi alternativi²⁶³.

Avviata la revisione dei conti delle navi pubbliche, la questione della gestione degli equipaggi fu ripresa nel 1711. Una nuova Conferenza proclamò subito la propria insofferenza verso il sistema in vigore («insomma, il capitano di nave da guerra vuol essere di marina, e soldato, non di mercatura e di traffico») e rilanciò nuovamente le proposte di Bonvicini. Al capitano andava tolta sia la gestione del vitto, delegata a un «impresario», sia quella della paga, distribuita secondo una tabella ufficiale in base ai compiti di ciascuno a bordo. La Conferenza propose di sperimentare il nuovo sistema sulla *Corona*, allora in allestimento, mantenendo l'equipaggio di 200 uomini di una nave di primo rango ma distribuendolo in maniera diversa. Gli ufficiali sarebbero saliti da 24 a 32, mentre i 168 marinai sarebbero stati suddivisi nelle tre classi suggerite un decennio prima da Bonvicini, ripartite in maniera leggermente diversa e con paghe lievemente inferiori, per tenere il costo (2.040 ducati al mese) allo stesso livello del sistema precedente²⁶⁴. Dato che

ricevuto trentanove paghe ma ne aveva distribuite solo una decina. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 813, 30.7.1711, all. Provveditori all'Armar, 30.7.1711.

²⁶¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 798, 30.8.1708 e all.ti; filza 828, 12.4.1714; filza 840, 29.9.1715, all. Provveditori all'Armar 26.9.1715.

²⁶² ASVe, *Senato Rettori*, filza 164, all. scr. Savio Cassier 18.9.1712 (non risulta una parte di riferimento).

²⁶³ Il salario doveva venire dalle imposte sulle galee che disarmavano, ma nessuna di esse era giunta a Venezia in quel periodo. ASVe, *Senato Mar*, filza 826, 18.11.1713, all. Provveditori all'Armar 15.11.1713.

²⁶⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 160, 10.6.1711, all. Provveditori all'Armar 8.6.1711.

la spesa del nuovo metodo non superava quella del vecchio, il Senato si mostrò in linea di massima d'accordo, ma prima di un'approvazione definitiva volle sapere come si procedeva nelle altre marine. Relativamente a quelle inglese e olandese, i Provveditori all'Armar presero informazioni da personale veneziano che aveva servito nelle due flotte, mentre per la marina francese si riferirono alle ordinanze regie. Risultò che in Inghilterra un capitano di nave di primo rango riceveva l'equivalente di 135 ducati al mese²⁶⁵ e che anche i marinai guadagnavano di più di quelli della Serenissima, 48 lire veneziane (quasi 8 ducati): il costo di una nave inglese di 200 marinai fu calcolato a 2.261 ducati al mese per le sole paghe, a cui si doveva aggiungere il vitto, fornito direttamente dallo stato²⁶⁶. In Francia, i capitani di «primo e secondo rango»²⁶⁷ ricevevano l'equivalente di 130 ducati (ai quali si aggiungevano altri 156 ducati per la tavola degli ufficiali)²⁶⁸; anche in questo caso, il vitto per i marinai veniva distribuito dallo stato. Come prevedibile, il sistema che più si avvicinava a quello veneziano era l'olandese, «con effetti di pessima conseguenza». Per quanto teoricamente i marinai avessero condizioni migliori dei colleghi lagunari, sia come paghe (l'equivalente di 10 ducati al mese), sia come vitto (oltre 5,5 ducati al mese), il capitano guadagnava solo l'equivalente di 33 ducati al mese. Il basso stipendio lo spingeva agli stessi illeciti registrati a Venezia, soprattutto in relazione al vitto, con gravi conseguenze e numerosi casi di ribellione e questo nonostante una nave olandese del genere *Corona* costasse allo stato, secondo i calcoli dei Provveditori, l'equivalente di 3.667 ducati al mese.

Appurato che i sistemi stranieri risultavano tutti più costosi, il Senato

²⁶⁵ Il calcolo era basato rapportando il mese di 28 giorni impiegato dalla marina inglese a quello di 30 giorni utilizzato a Venezia. In base al cambio di allora, i 135 ducati erano effettivamente equivalenti alle 22:8 sterline mensili fissate nel 1700 per il capitano di una *2nd Rate* inglese, che corrispondeva grosso modo a una grande nave di primo rango quale la *Corona*. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 623.

²⁶⁶ In realtà, le navi di Sua Maestà costavano molto di più, in quanto imbarcavano una proporzione di uomini di marina molto superiore: una *Corona* inglese avrebbe avuto 500 marinai e 100 soldati, non 200 marinai e 400 soldati. Cfr. RODGER, *The Wooden World*, pp. 348-351 (i dati si riferiscono alla metà del Settecento ma non si discostano molto da quelli di inizio secolo).

²⁶⁷ Forse la distinzione cui si riferiscono le fonti veneziane era quella tra *capitaines de vaisseau* e *capitaines de frégate légère*.

²⁶⁸ Secondo le notizie raccolte a Venezia, i capitani francesi ricevevano ogni mese 300 franchi (*livres*), equivalenti a 810 lire. In realtà, dal 1689 un capitano di vascello francese guadagnava tra le 150 e le 200 *livres*, più altre 300 *livres* se era imbarcato. VERGÉ-FRANCHESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, pp. 194-195.

approvò senz'altro l'introduzione del nuovo armo²⁶⁹. Il decreto venne portato al voto da Pietro Garzoni, allora Savio di Settimana, ed è un rivelatore dell'inversione di ruoli avvenuta tra le due componenti della marina veneziana che proprio un paladino dell'Armata sottile facesse approvare il regolamento che avrebbe dovuto cominciare ad affrancare l'Armata grossa dalla sua conduzione semi-privatistica. Sebbene l'entrata in servizio della *Corona* fosse stata procrastinata alla primavera del 1712, la riforma venne avviata alcuni mesi prima, con la scelta dei due scrivani. Per primo fu nominato lo *scrivano degli attrezzi*²⁷⁰, che avrebbe dovuto occuparsi delle attrezzature di bordo e degli altri «capitali pubblici», nonché della distribuzione delle paghe dell'equipaggio: i Provveditori all'Armar individuarono Michele Raicos, «invecchiato in Armata nelle cariche di scrivano e sopramasser»²⁷¹. Pur avendo il compito più delicato, soltanto dopo un paio di mesi fu nominato anche lo *scrivano dei viveri*²⁷², scelto dai medesimi Provveditori tramite una gara d'appalto vinta da un certo Angelo Maria Gasparini²⁷³. La differenza di paga tra i due (25 ducati al mese per Raicos, 12 ducati per Gasparini) va forse collegata al presunto margine di guadagno che lo scrivano dei viveri poteva ritagliarsi nella gestione del vitto, benché si possa anche ipotizzare che le autorità veneziane attribuissero maggior peso al maneggio delle cose che non a quello degli uomini.

Insieme alla riforma, venne introdotta anche una nuova tariffa del vitto, sostitutiva di quella (teoricamente) in vigore dal 1683. La nuova tariffa manteneva tre diversi tipologie di giornate (una di grasso e due di magro), ma le giornate di grasso diventavano tre (alla domenica e al giovedì si aggiungeva il lunedì), mentre le due coppie di giorni di magro (martedì-sabato e mercoledì-venerdì) si differenziavano per la sostituzione delle olive col formaggio e delle sardine con un generico pesce salato²⁷⁴. Con tre giorni di grasso, la carne passava da meno di mille a oltre 1.400 grammi, mentre il formaggio scendeva da oltre 800 a poco più di 500 grammi: forse, la maggiore quantità di carne era legata alla conquista della Morea, che ne garantiva un discreto rifornimento.

²⁶⁹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 161, 14.8.1711 e all.ti.

²⁷⁰ Detto anche *scrivano della nave* o *scrivano degli armizi*.

²⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 814, 24.9.1711, all. Provveditori all'Armar 19.9.1711.

²⁷² Detto anche *scrivano della mangia*.

²⁷³ Francesco Bortolotti, un mercante che vantava non meglio specificati crediti dallo stato per 25 mila ducati e che aveva capitali depositati in Zecca, fece da garante a Gasparini. ASVe, *Senato Mar*, filza 816, 9.1.1712, all. Provveditori all'Armar 31.12.1711; 21.1.1712, all. Provveditori all'Armar 16.1.1712.

²⁷⁴ La tariffa dava solo le quantità giornaliere per ciascun marinaio, senza più distinguere tra colazione, pranzo e cena. Sulla tariffa del 1711, ribadita nel 1714, cfr. TUCCI, *L'alimentazione*, pp. 126-130; Id., *L'alimentazione a bordo*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 608-610.

Nel complesso, pare che la nuova tariffa offrisse un'alimentazione superiore alla precedente, con oltre 3.900 calorie contro le 3.350 del 1683, ma va ribadita l'estrema prudenza con cui vanno fatti questi raffronti. D'altro canto, sin dall'inizio il costo dei viveri apparve sottostimato. Il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo calcolò che, in base ai prezzi che correvano a Nauplia, la spesa settimanale per marinaio sarebbe stata compresa tra i 162 e i 207 soldi la settimana, contro i 116 soldi concessi dalla tariffa²⁷⁵. La differenza faceva presagire che il sistema avrebbe ben presto incontrato notevoli difficoltà, che divennero insormontabili quando fu sottoposto alle tensioni della seconda guerra di Morea.

Quale capitano della *Corona* fu nominato Giovanni Marzich di Brazza, in precedenza nocchiere sulle navi pubbliche, ufficiale su navi da guerra straniere e capitano di navi mercantili. Non era stato facile trovare un candidato all'altezza di un'unità così importante e Bonvicini dovette riconoscere che il motivo andava ricercato nel nuovo metodo di armo, assai poco gradito²⁷⁶. Il 29 febbraio 1712 lo stesso Bonvicini – divenuto nel frattempo Provveditore all'Armar – ufficializzò l'armo da lui concepito. Per la prima volta le autorità specificavano le competenze sia del capitano, sia dei principali ufficiali. Al capitano (il quale riceveva un aumento di stipendio da 50 a 70 ducati per compensare la perdita della gestione dell'equipaggio) veniva affidato lo «scafo» e la supervisione generale della nave²⁷⁷; in sua presenza, lo scrivano degli attrezzi doveva distribuire «di tempo in tempo» le paghe all'equipaggio, annotandole su una vacchetta, mentre altri due libri ufficiali registravano i materiali ricevuti dall'Arsenale. Ai due piloti (15 ducati al mese ciascuno) era affidato il compito di tenere – anche in questo caso per la prima volta – un diario di bordo relativo alla navigazione. Gli altri ufficiali (complessivamente la *Corona* ne aveva 34, due in più di quelli inizialmente previsti) ricoprivano i ruoli tradizionali e ricevevano paghe mensili oscillanti tra i 16 ducati del capo principale dei bombardieri e i 7 ducati del bottaio, con una media di circa 11,5 ducati. I 166 marinai erano divisi in tre

²⁷⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 815, 19.12.1711 e all.ti; PTM, filza 956, disp. A. Sagredo n. 27, 1.3.1712.

²⁷⁶ Oltre al disincentivo del nuovo sistema, c'era anche il fatto che «uomini tristi» promettessero di far eleggere capitani quelli disposti a pagare grosse somme di denaro, facendo sì che i migliori non si presentassero alla selezione. ASVe, *Senato Mar*, filza 815, 14.11.1711, all. Provveditori all'Armar 14.11.1711; 19.12.1711, all. Provveditori all'Armar 5.12.1711.

²⁷⁷ Solo le prime quattro paghe anticipate erano in moneta di Venezia, mentre quelle successive erano in moneta d'Armata, come accadeva ai marinai. Nel primo anno di servizio, la paga del capitano saliva quindi da 600 a 655 ducati moneta di Venezia, ma negli anni successivi scendeva a 563 ducati.

categorie: 52 di prima classe, con almeno sei anni di navigazione alle spalle e una paga di 40 lire (circa 6,5 ducati) a testa; 54 di seconda classe, con almeno tre anni di navigazione e 33 lire (5,3 ducati); 60 di terza classe, uomini «robusti e di buona aspettazione» con 25 lire (4 ducati). Alle paghe di tutti andavano aggiunti 4 ducati per la panatica, distribuiti dallo scrivano dei viveri, che però avrebbe ricevuto dallo scrivano degli attrezzi 16 once (1½ libbre, 636 grammi) giornaliero di biscotto per ogni marinaio²⁷⁸. Per quanto il nuovo tipo di armo introducesse sicuramente alcuni elementi di 'modernità', non vi era un effettivo passaggio a una gestione statale delle navi pubbliche sul modello inglese o francese. I capitani venivano indirizzati verso compiti esclusivamente militari, ma mancava la decisiva introduzione di un loro ruolo permanente; le paghe venivano fissate e distribuite dallo stato, ma il complesso e delicato compito dell'alimentazione veniva lasciato alla gestione privata, curata inoltre da una figura minore quale lo scrivano dei viveri.

Insieme all'amministrazione dell'equipaggio, anche il suo reclutamento registrò delle novità. Il Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo aveva suggerito di sottrarre al capitano anche questo compito e di affidarlo a un ufficiale specificatamente incaricato²⁷⁹. La nuova figura non venne istituita, ma per la *Corona* i Provveditori all'Armar si assunsero, per la prima volta in tempo di pace, l'incarico di trovare i marinai. Giocando generosamente con le quattro paghe anticipate e con mille ducati stanziati per estinguere vecchi crediti, riuscirono a conseguire un armo piuttosto rapido, che permise alla nave di salpare il 2 maggio 1712 con l'equipaggio pressoché al completo²⁸⁰.

Nei successivi due anni la *Corona* rimase l'unica nave pubblica armata secondo il nuovo metodo. Solo all'inizio del 1714 il Senato decise di verificare se fosse il caso di estenderlo anche alle altre navi. Si scoprì che mancavano informazioni precise sulla sua riuscita. Il Provveditore Generale Sagredo, che aveva sperimentato la *Corona*, aveva ignorato le richieste di fornire il proprio parere sul nuovo armo. Una risposta parziale era venuta da Francesco Correr (che abbiamo incontrato quando i fratelli ne avevano vincolato le spese come Governatore di Nave), il quale, dopo un'intera carriera nell'Armata grossa, vi aveva innalzato le insegne di Capitano delle Navi. Correr aveva sottolineato che il nuovo sistema poteva funzionare solo se le paghe fossero arrivate puntuali da Venezia, altrimenti era meglio tornare al vecchio. Grazie al nuovo metodo,

²⁷⁸ Il costo del biscotto veniva scalato dai 4 ducati del vitto secondo un prezzo di 5 soldi la libbra, contro gli 8-9 soldi solitamente pagati in base al calmiera. ASVe, *Senato Mar*, filza 817, 3.3.1712 e all.ti; *Senato Rettori*, filza 167, 3.3.1714, all. n. 1, armo *Corona*, s.d.

²⁷⁹ ASVe, *PTM*, filza 956, disp. A. Sagredo n. 22, 27.11.1711.

²⁸⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 818, 12.5.1712, all. Provveditori all'Armar 6.5.1712.

ufficiali e marinai della *Corona* erano stati effettivamente selezionati in base alle loro capacità e ricevevano un vitto adeguato, mentre sulle altre navi pubbliche i capitani badavano solo al numero e lasciavano gli uomini mal nutriti; tuttavia, in diciassette mesi di servizio, la *Corona* aveva ricevuto non più di otto paghe (comprese le quattro anticipate) e se per il momento si riusciva ancora a corrispondere il vitto secondo la tariffa, ufficiali e marinai apparivano scontenti e preoccupati per il futuro²⁸¹. A Venezia, l'unica cosa che sembrò certa era che, nonostante i calcoli fatti a suo tempo, il nuovo armo costava quasi duecento ducati al mese più del vecchio, a causa soprattutto dello sconto praticato sul prezzo del biscotto. I Provveditori all'Armar Alvise Foscari²⁸² e Domenico Badoer²⁸³ accusarono inoltre lo scrivano dei viveri di offrire ancora meno garanzie del capitano e sottolinearono che tutte le caparre e gli anticipi di paga persi per la fuga o la morte di un marinaio, che col vecchio sistema ricadevano sul capitano, con il nuovo diventavano perdite dello stato. Richiamandosi al tradizionale conservatorismo veneziano, i due affermarono che «quanto più si propongono nuove vie che conduchino al risparmio con mezzi e forme diverse dal praticato, tanto maggiore si scorge, dalle opposizioni forti che s'affacciano, che l'antico et usitato sentiero possa essere migliore». Nonostante il costo maggiore e l'ostilità della principale magistratura interessata, il Senato decise comunque, quasi all'unanimità, di estendere l'armo della *Corona* ad altre navi pubbliche²⁸⁴. A fine marzo 1714 *Iride* e *Vittoria* passarono al nuovo metodo, nel primo caso mantenendo il precedente capitano; scrivani dei viveri divennero due fratelli, già scrivani su altre navi pubbliche. I marinai vennero trovati dai due capitani, secondo il sistema precedente, ma furono i Provveditori all'Armar a distribuirli secondo le tre nuove classi²⁸⁵. In novembre, alla vigilia dello scoppio della

²⁸¹ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. Capitano delle Navi Francesco Correr n. 7, 9.8.1713.

²⁸² Dovrebbe trattarsi di Alvise 3° di Alvise 1° Foscari (1665-1734?), nipote di quell'Alvise 3° di Girolamo che nel 1692, in qualità di Capitano Straordinario delle Galeazze, era stato l'unico a sostenere il Capitano Generale Domenico Mocenigo nella decisione di abbandonare l'assedio di Canea. BARBARO, III-15, c. 514.

²⁸³ Domenico di Giovanni Badoer (1672-?) aveva ricoperto durante la guerra di Morea una serie di cariche nell'Armata sottile. Cfr. BARBARO, I-1, c. 76.

²⁸⁴ La votazione non registrò alcun voto contrario e solo tre astensioni. ASVe, *Senato Rettori*, filza 167, 3.3.1714 e all. Provveditori all'Armar 28.2.1714.

²⁸⁵ L'armo delle due unità non ebbe comunque la rapidità di quello della *Corona*, soprattutto perché non erano stati regolati i precedenti crediti dei marinai che si volevano ingaggiare nuovamente, proprio mentre una recente legge stabiliva che fosse vietato registrare su una nuova nave il credito accumulato nella precedente. *Diario Garzoni*, c. 251v, 3.3.1714; ASVe, *Senato Mar*, filza 828, 27.3.1714, all. Provveditori all'Armar 24.3.1714; filza 828, 12.4.1714, all. Provveditori all'Armar 7.4.1714.

seconda guerra di Morea, il metodo fu applicato anche alla nuova *Costanza Guerriera* e all'*Aquila Reale* (ribattezzata *Aquilella* dopo che era stata allungata nel 1709 per portarla a nave di secondo rango)²⁸⁶, facendo salire le navi pubbliche, gestite secondo il nuovo armo, a cinque sulle dodici in servizio.

10.7 *Costantino Loredan e le navi di primo rango.*

Mentre dal punto di vista gestionale la *Corona* rappresentò un modello che si andò, seppur lentamente, estendendo, sotto il profilo cantieristico il vascello ideato da Fabio Bonvicini non riuscì ad affermarsi quale nuovo standard costruttivo. Sebbene il favore incontrato dalla nave in Armata convincesse il Senato a stabilire, nel gennaio del 1713, che le future navi di primo rango seguissero la *Corona*, in cantiere vi erano già sei unità del tipo più vecchio e la decisione non ebbe alcun effetto²⁸⁷. Poco dopo, anzi, il naufragio dell'*Amazzone Guerriera* (dal quale si salvarono solo 22 dei 600 uomini dell'equipaggio)²⁸⁸ rinnovò la diffidenza verso le grandi navi. In Senato, Daniele 4° Dolfi si alzò per chiedere di escluderle tassativamente dall'impiego in tempo di pace²⁸⁹, mentre dall'Arsenale il Patrone Costantino Loredan si fece portavoce di un dissenso più generale contro i grandi vascelli²⁹⁰. Loredan aveva diretto la nave

²⁸⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 832, 8.11.1714. Per l'allungamento, da 80 a 90 piedi in chiglia, cfr. *ibid.*, filza 801, 13.4.1709, all. periti Arsenale s.d.

²⁸⁷ Bonvicini ottenne solo di introdurre degli irrobustimenti strutturali alle unità che tornavano a Venezia per le concie. ASVe, *Senato Rettori*, filza 164, 19.1.1713; *Senato Mar*, filza 822, 11.3.1713 e all.ti.

²⁸⁸ Il disastro avvenne il 19 gennaio (lo stesso giorno in cui il Senato decretava la *Corona* come modello di nave di primo rango) presso Capo Ducato, nell'isola di Santa Maura. Il Governatore della nave, Pietro Zambelli, si salvò salendo (a suo dire col consenso di tutto l'equipaggio) con alcuni uomini sulla scialuppa, per cercare di far ruotare lo scafo al vento, dopo che timone e alberi si erano rotti: venne però trascinato lontano dalla forza della tempesta, non prima che gli uomini rimasti a bordo, sentitisi traditi, prendessero a cannonare la piccola imbarcazione. Sebbene Zambelli appartenesse a una delle famiglie di recente nobiltà, episodi del genere non aumentavano la considerazione nei riguardi dei patrizi imbarcati. ASVe, *PTM*, filza 958, disp. A. Sagredo n. 62, 8.2.1713 e n. 63, 1.3.1713.

²⁸⁹ *Diario Garzoni*, c. 238v, 18.3.1713.

²⁹⁰ Dovrebbe trattarsi di Costantino Giovanbattista di Alvise Loredan (1673-1716), appartenente a un ramo della famiglia diverso da quello dell'ex Capitano delle Navi Marco Loredan. ASVe, *Avogaria di Comun*, *Libro d'Oro*, *Nascite*, XI, c. 228r; BARBARO, IV-19, c. 335.

di secondo rango *San Andrea* durante la battaglia di Lemno (6.7.1697), nel corso della quale aveva visto la flotta veneziana scampare di poco al disastro per la difficoltà di far operare congiuntamente l'Armata grossa con quella sottile. Secondo il Patrone, però, la responsabilità di quanto avvenuto non andava addossata alle unità a remi ma alle grandi navi a vela, incapaci di manovrare efficacemente nelle ristrette acque dell'Egeo. Queste ultime non permettevano i lunghi bordi dei mari di Ponente e costringevano a ripetute virate, nel corso delle quali le unità meno agili facevano perdere facilmente il vantaggio del vento. Lente e poco manovrabili, le grandi navi pativano maggiormente anche i pericoli del mare: la medesima tempesta che aveva causato il naufragio dell'*Amazzone Guerriera* aveva risparmiato la *San Andrea*. Era quindi necessario limitare le navi di primo rango a una lunghezza massima di 110 piedi (inferiori anche ai 112 della *San Lorenzo Giustinian* di oltre vent'anni prima), riducendo quelle di secondo rango a 90-100 piedi²⁹¹. Invece che dalle dimensioni, la forza delle navi pubbliche doveva derivare da un'ossatura ancor più robusta di quella adottata per la *Corona*. Bonvicini si era limitato ad ingrossare lo spessore degli elementi che formavano le ordinate, conservando il tradizionale sistema costruttivo veneziano ad ordinate singole²⁹²; al suo posto, il Patrone proponeva un adattamento del sistema a ordinate doppie impiegato in Inghilterra e in Francia²⁹³, che oltre ad ispessire notevolmente l'ordinata nel suo complesso (pur riducendo lo spessore dei singoli elementi) avrebbe permesso di allargarne l'intervallo tra ciascuna ordinata, con il conseguente risparmio di preziosi stortami²⁹⁴. Dimensioni minori avrebbero comportato un armamento ridotto,

²⁹¹ Secondo Loredan, quali navi di terzo rango (destinate al solo Adriatico) andavano bene anche i mercantili noleggiati.

²⁹² Ringrazio Alberto Secco per le importanti delucidazioni su questo punto.

²⁹³ Pur essendo (a dispetto di quanto pensava Loredan) probabilmente migliore da un punto di vista costruttivo, il sistema veneziano richiedeva legname di maggior lunghezza e più difficile da reperire, fattore che, per inciso, conferma come la marina veneziana non soffrisse di una reale scarsità di legname.

²⁹⁴ L'ordinata veneziana si componeva di tre elementi chiamati, dal basso verso l'alto *corba*, *forcame*, e *brazzo*. La loro congiunzione era realizzata accostando lateralmente la testa di un elemento alla base dell'altro: in questo modo si formavano due scalini (uno sulla testa della corba e uno su quella del forcame) con altrettanti spazi vuoti sopra di essi. Sui due scalini, Loredan proponeva d'inserire altrettanti elementi di riempimento: si sarebbe così passati da un'ordinata con un singolo elemento di 12 dita (26 cm) di spessore, a un'ordinata con due elementi accoppiati di 10 dita (21,7 cm) ciascuno, mentre l'intervallo tra un'ordinata e l'altra sarebbe aumentato da 12 a 14 dita (30,4 cm). Qualcosa di simile era già stato sperimentato nel 1669 da Stefano Conti nella costruzione di una galeazza. Cfr. *L'Architettura Navale*, c. 59r.

ma l'esperienza bellica gli faceva ritenere più che sufficienti 62 cannoni suddivisi in pezzi da 30 in corridoio, da 20 in coperta e da 14 sul cassero. Loredan proponeva di mettere in cantiere tre navi di primo rango di questo genere, insieme ad altre tre di secondo rango non meglio specificate. Tutte e sei sarebbero state conservate sugli scali complete fino al ponte di corridoio, formando, con quelle già in cantiere, una riserva di dodici vascelli pronti ad essere completati in caso di bisogno. Cosa interessante, il patrizio voleva addossare allo stato le spese di trasporto dei circa sei mila roveri che si sarebbero dovuti tagliare per le sei nuove navi, sollevando così le comunità di Terraferma dall'inviso onere e migliorando di conseguenza l'approvvigionamento dell'Arsenale²⁹⁵.

Le idee di Loredan trovarono eco in Senato. Avendo deciso nel luglio 1714 di porre in cantiere altre navi per sopperire ai difetti sempre più gravi di quelle in servizio, l'assemblea ignorò il decreto che fissava la *Corona* quale modello di riferimento e chiese, una volta di più, di stabilirne uno nuovo²⁹⁶. A questo scopo si riunì una Conferenza composta dai Provveditori e Patroni all'Arsenale (tra questi ultimi c'era ancora Loredan) ed ex capi da Mar. I suoi membri non rimasero però affatto convinti dalle considerazioni del Patrone. Dal punto di vista costruttivo, la riduzione dello spessore dei singoli elementi dell'ordinata e il loro minor numero complessivo furono ritenuti un pericoloso indebolimento, mal compensato dal previsto accoppiamento²⁹⁷; riguardo alle dimensioni, lungi dall'accettare l'idea di ridurre la lunghezza delle navi di primo rango, la Conferenza propose piuttosto di considerare il tipo da 60 cannoni ideato da Loredan come una nave di secondo rango, con la quale integrare nella linea da battaglia le grandi navi ritenute assolutamente necessarie per contrastare le sultane ottomane. Poiché il legname stagionato era scarso e le maestranze ridotte, era comunque meglio per il momento concentrare gli sforzi sulle grandi navi già in cantiere, rimandando a una fase successiva le nuove navi di secondo rango. Il Senato accolse il parere della Conferenza, stabilendo come obiettivo prioritario quello di portare a 18 carati (75%) le unità sugli scali²⁹⁸. Le sole nuove unità impostate furono due navi-magazzino, ordinate nel maggio 1714 sulla falsariga

²⁹⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 826, 13.1.1714, all. scr. 29.12.1713.

²⁹⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 830, 19.7.1714.

²⁹⁷ Gli elementi di riempimento non erano di rovere (probabilmente si trattava di larice) e più che dare vigore all'ordinata in qualche modo l'assorbivano, appoggiandosi ad essa.

²⁹⁸ L'unica proposta di Loredan ad essere accettata fu quella di alzare altri due volti di terra per navi, scesi a dieci dopo che tre volti del genere erano stati destinati ad altro uso. ASVe, *Senato Mar*, filza 831, 19.9.1714 e all.ti.

di quelle degli anni ottanta del Seicento²⁹⁹. Mentre si stavano discutendo le idee di Loredan, si esaminò la possibilità di trasformarle entrambe in navi di secondo rango, ma, per quanto la chiglia fosse stata nel frattempo portata da 85 a 88½ piedi, furono giudicate comunque troppo corte per la trasformazione³⁰⁰.

In definitiva, se l'attacco di Loredan impedì che la *Corona* diventasse il nuovo modello per le navi di primo rango, esso non riuscì a invertire l'indirizzo della politica navale veneziana, ormai stabilmente orientato verso i grandi vascelli di linea. La persistente minaccia ottomana spiega questa scelta, rafforzata dal mantenimento da parte dei turchi di un'importante squadra velica anche nell'intervallo tra le due guerre di Morea. Tuttavia le obiezioni di Loredan e la sua ricerca di un modello più piccolo traevano sostanza dagli altri compiti che impegnavano la marina della Serenissima, protezione del traffico e controllo delle acque d'interesse nazionale. Come già accennato, per espletare queste funzioni le altre marine europee avevano costruito, a partire dagli anni novanta del Seicento, una nutrita serie di unità a vela più piccole, definibili con il termine generico di 'incrociatori'. Salvo la limitata esperienza delle fregate, Venezia non aveva seguito questa strada, frenata probabilmente dal timore delle spese necessarie a mantenere una 'seconda' flotta velica, come mostra il tentativo di delegare a Perasto una parte dei costi di mantenimento della squadra del Golfo. Nei compiti di sorveglianza e controllo, la Serenissima preferiva continuare a impiegare una variegata serie di unità a remi o miste (galee, galeotte, *fregate*, *brigantini*, caicchi, barche armate), i cui equipaggi, formati in gran parte da rematori e/o soldati, risultavano più economici di quelli delle unità a vela. Il risparmio immediato portava però probabilmente a costi maggiori sul lungo termine, perché la loro diversa origine e natura frenavano un'effettiva integrazione tra le due componenti della flotta, che potevano scambiare solo in modo limitato le rispettive esperienze operative e organizzative, e impediva la formazione di un *milieu* di uomini di mare, formatisi all'interno della medesima struttura e dotati dello stesso bagaglio di esperienze professionali e umane. Il sempre maggiore perfezionamento delle unità a vela tendeva ad allargare il divario, che la seconda guerra di Morea avrebbe mostrato essere ormai quasi del tutto incolumabile.

²⁹⁹ Armate di 26 cannoni, le due navi magazzino avevano due portelloni di carico a poppa dai quali imbarcare alberature di rispetto da trasportare in Levante per le concie. L'ordine era stato preceduto da un lungo dibattito sull'opportunità di costruire dei semplici pinchi o marciliane, anche fuori dall'Arsenale, ordinare o noleggiare mercantili in Olanda, oppure trasformare in navi-magazzino vecchie navi pubbliche di terzo rango. ASVe, *Senato Mar*, filza 829, 17.5.1714 e all.ti; *Senato Rettori*, filza 165, 11.5.1713 e all.ti.

³⁰⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 831, 27.9.1714 e all.ti.

CAPITOLO XI

L'ARMATA GROSSA NELLA SECONDA GUERRA DI MOREA (1714-1718)

11.1 *Continuità della politica navale ottomana.*

Se la prima guerra di Morea aveva visto eccezionalmente la Serenissima prendere l'iniziativa, il nuovo conflitto apertosi alla fine del 1714 s'inquadra nel tradizionale alveo degli scontri veneto-turchi, contraddistinti da attacchi ottomani che sorprendeivano, più o meno impreparata, la Repubblica. Un importante elemento di novità fu però rappresentato dalla presenza di una poderosa squadra di vascelli di linea ottomani, che affiancò sin dall'inizio le sempre notevoli forze terrestri che la Porta era in grado di mobilitare. Diversamente dal passato, quando gli ottomani avevano sovente smantellato o lasciato decadere la propria marina dopo un importante sforzo navale, nel quindicennio compreso tra le due guerre di Morea, i vertici politici dell'Impero dedicarono un'attenzione quasi continua alla flotta. La nuova tecnologia della nave di linea fece balenare ai due sultani che si succedettero sul trono – Mustafà II e Ahmed III, affascinati entrambi dall'immagine di forza e magnificenza suscitata dai grandi vascelli – l'opportunità di riportare l'Impero allo *status* di grande potenza marittima¹.

Le fondamenta su cui sviluppare questa politica navale erano quelle, già piuttosto solide, gettate nel corso del precedente conflitto. Nel febbraio del 1701 Lorenzo Soranzo, primo rappresentante veneziano a Istanbul dopo la fine della guerra,² inviò a Venezia una lista dettagliata della flotta avversaria. Vi erano registrati ventuno vascelli (in quel momento Venezia ne aveva ventotto), sei dei quali appena completati³; quattro di questi ultimi venivano da

¹ Condizioni simili si ripeterono nel XIX secolo, quando l'introduzione della corazzata alimentò un analogo processo di modernizzazione della marina ottomana durante il regno del sultano Abdül Aziz (1861-76). Cfr. D. PANZAC, *Entre carrière et politique: les officiers de marine ottomans à la fin de l'Empire (1863-1923)*, «Turcica», 33 (2001), p. 63.

² Ufficialmente Soranzo (che abbiamo incontrato nei dibattiti sulle fregate del 1695) aveva la qualifica di ambasciatore straordinario, con il compito di ratificare la pace.

³ Vi erano anche tre navi minori. Soranzo indicava la presenza di altri quattro vascelli

Sinope⁴, dove ne erano stati ordinati altri cinque, mentre tre navi, tra cui una tre-ponti da 110-120 cannoni, erano in costruzione nella capitale; tutte le nuove unità, soprattutto quelle fabbricate nel Mar Nero, apparivano particolarmente curate e avevano linee ben «fregate»⁵. Alla fine dello stesso anno morì il Kapudan Pascià Mezzomorto⁶, ma l'uscita di scena dell'artefice della nuova marina ottomana non ne interruppe lo sviluppo. L'importanza delle navi venne anzi ribadita dalla nomina a nuovo Kapudan Pascià del Fetà Kapudan, Abd al-Fettāh⁷, originario della zona di Lepanto e la cui designazione suonò a Venezia come un campanello d'allarme circa la determinazione turca a recuperare la Morea. L'allarme fu accresciuto dai nuovi programmi navali di Mustafa II. Ai primi di aprile del 1702, il sultano convocò una conferenza tra il Kapudan e i comandanti delle navi, nel corso della quale fu letto un *Khatt-i-sherif* che stabiliva di portare a quaranta il numero delle sultane. Sebbene Mustafa II desiderasse altre poderose tre-ponti da 100 e più cannoni, la maggioranza dei membri della conferenza diede la sua preferenza a unità che non superassero i 60-70 cannoni, giudicando i grandi vascelli difficili da far navigare e poco agili in combattimento (obiezioni analoghe a quelle che Costantino Loredan avrebbe sollevato a Venezia qualche anno dopo). La nuova squadra doveva trarre gli equipaggi da una riserva di trenta mila levanti sempre pronti all'imbarco e il sultano ordinò al *Defterdar* (il responsabile

da 50-60 cannoni che però erano usurati dal conflitto e ritenuti inadeguati ad un nuovo impiego.

⁴ Tra cui due navi da 60 cannoni impostate durante la guerra.

⁵ Soranzo integrò la lista nel 1702 con le dimensioni dei vascelli ottomani. Nonostante il numero dei cannoni di alcune unità impressioni, le loro dimensioni risultano relativamente contenute: ad esempio la tre-ponti, indicata da 122 cannoni e definita di «smisurata grandezza», non superava i 61½ *pic* (121 piedi) di lunghezza di chiglia, 4 piedi in meno della *Corona*, della quale aveva all'incirca la medesima larghezza (19 *pic*, 37 piedi); tutte le altre navi erano tra i 55 *pic* (108½ piedi) e i 46 *pic* (90½ piedi) di lunghezza e i 16-14 *pic* (31½-27½ piedi) di larghezza. Uno schiavo veneziano, tale maestro Lorenzo, forse catturato nelle battaglie del 1695, aveva impostato una nave da soli 40 *pic* (80 piedi). ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 164, n. 26, 26.8.1700, c. 365v; filza 166, n. 40, 28.2.1701, cc. 83v e 93r-98r; n. 41, 25.3.1701, c. 238r; n. 52, 13.4.1702, all. s.d.

⁶ Mezzomorto aveva chiesto e ottenuto di continuare a vestirsi da marinaio anche dopo la nomina a Kapudan Pascià, un fatto che suscitava l'ironia degli altri Visir e dei grandi di corte, ma che testimonia la sua vocazione marittima. D. CANTEMIR, *Histoire de l'Empire Ottoman*, II, Paris 1743, p. 269.

⁷ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 166, n. 52, 13.4.1702, c. 488v; ORHONLU, *Husayn Pascià*, p. 629. Ricordiamo che il Fetà Kapudan era l'equivalente turco del Capitano delle Navi.

del tesoro) di stabilire sia per le navi che per i marinai assegnamenti annuali agganciati a entrate specifiche e regolari (un tema ricorrente a Venezia). Insieme al decreto di espansione della flotta, venne promulgata una *Kânüunâme* (ordinanza) per la regolazione della marina, la prima dopo quella del celebre Kilidj-Ali (Occhiali), vecchia di più di un secolo: essa stabiliva tra l'altro che la carica di Kapudan, in passato attribuita spesso per motivi esclusivamente politici, fosse sempre data a un esperto uomo di mare⁸. Il Bailo Soranzo sottolineò come la politica navale di Mustafa II fosse «un'idea vasta, che darà gran vigore alle forze e alla potenza turca. Non è impossibile per questo grande impero, e una volta realizzata potrà tentare ogni impresa»⁹. A Venezia alcuni pensavano che l'espansione navale turca fosse una risposta alla minaccia russa nel Mar Nero, ma l'ambasciatore sapeva che la Morea rimaneva una spina nel fianco dell'Impero, forse ancora più dolorosa di quanto non lo fosse stata a suo tempo Creta. A corte molti premevano per la riconquista del Regno, sia per i tanti profughi turchi che bussavano alla porta dei personaggi più in vista, lamentando il loro esilio, sia perché parecchi tra i dignitari più importanti avevano perso i propri appannaggi nella regione¹⁰.

Nonostante la conferenza avesse bocciato i grandi tre-ponti, inizialmente l'attività cantieristica si concentrò soprattutto sulla sultana da 110-120 cannoni già in cantiere, nel tentativo di assecondare in qualche modo le inclinazioni del sultano¹¹. La costante presenza del *Kaimacan* Osman Pascià¹², che seguiva giornalmente i lavori «con le misure alla mano», portò la nave al varo. Poi però l'improvviso invio di Osman a Damasco, provocato da intrighi di corte, ne fece sospendere l'allestimento¹³. Per motivi di salute dovette dimettersi anche il Gran Visir Amdjaze Hüseyin Pasha, ultimo discendente della dinastia dei

⁸ Quando, pochi mesi dopo, Abd al-Fettâh fu colpito da apoplezia, vennero convocati i principali comandanti delle navi, che elessero di nuovo Kapudan Pascià il Fetâ Kapudan allora in carica. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 77, 29.12.1702, c. 226v.

⁹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 166, n. 52, 13.4.1702, cc. 389v-391r; J. DE HAMMER, *Histoire de l'Empire Ottoman*, XIII, Paris 1839, p. 67; D. PANZAC, *Affrontement maritime et mutations technologiques en Mer Egée: l'Empire ottoman et la république de Venise (1645-1740)*, in *The Kapudan Pasha*, pp. 135-136.

¹⁰ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 62, 22.7.1702, c. 32r.

¹¹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 60, 2.7.1702, c. 8r.

¹² Il Kaimacan era il luogotenente del Gran Visir a Istanbul, incaricato di assumere le funzioni cittadine quando il Gran Visir si allontanava dalla capitale. Cfr. R. MANTRAN, *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris 1962, pp. 126-128.

¹³ Cfr. HAMMER, *Histoire de l'Empire Ottoman*, XIII, p. 74.

Köprülü e vero motore della politica militare dell'Impero, privando la flotta di un altro importante sostenitore¹⁴. L'accumulo di legname per le nuove navi previste dalla conferenza proseguì, ma lo sforzo che era stato intrapreso a partire dagli ultimi anni della guerra di Morea fece sentire i suoi effetti, determinando gravi problemi finanziari, resi più acuti dalla scomparsa delle personalità maggiormente interessate alla nuova politica navale. La mancanza di denaro prima costrinse a sospendere le navi in costruzione¹⁵, poi contribuì alla rivolta che condusse alla rimozione, nell'agosto del 1703, di Mustafa II, costretto ad abdicare in favore del fratello Ahmed III¹⁶. I sommovimenti politici si rifletterono anche sulla flotta. A una fase iniziale in cui crebbe notevolmente il potere dei rinnegati, seguì nel 1706 una reazione, condotta dal nuovo Gran Visir Çorlulu Ali Pascià e appoggiata dall'influente camarilla di corte che faceva capo alla Walide (sultana-madre): dopo un pericoloso incendio all'arsenale di Istanbul¹⁷, il Kapudan Pascià e il Fetà Kapudan, entrambi rinnegati, vennero rimossi (e il primo giustiziato). Chi trasse profitto da questi rivolgimenti fu il citato Januch Hogia, che divenne prima «Patrona» e poi Fetà Kapudan¹⁸.

All'instabilità politica e amministrativa si aggiunsero problemi tecnici, i medesimi che affliggevano le navi veneziane, causati anche in questo caso dalla fretta con cui le navi erano state costruite negli ultimi anni della guerra e dall'usura del servizio in tempo di pace. Nel 1706 naufragarono due sultane, mentre numerose tra le unità tenute di riserva a Istanbul risultarono piegate in chiglia. Si dovette procedere alla demolizione delle navi in peggiori condizioni: entro la primavera del 1707 tre sultane erano state demolite e si pensava di

¹⁴ Mezzomorto era stato un fermo sostenitore delle riforme intraprese da Hüseyin. Ricordiamo che quest'ultimo, in qualità di Kapudan Pascià, aveva diretto la riconquista di Chio nel 1695. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 70, 16.9.1702, cc. 154r-v; KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, p. 753; HAMMER, *Histoire de l'Empire Ottoman*, XIII, p. 68.

¹⁵ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 167, n. 77, 29.12.1702, cc. 227v-228r; n. 87, 24.5.1703, cc. 348r-349r; n. 92, 4.7.1703, c. 404v.

¹⁶ KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, pp. 753-754.

¹⁷ Le trenta sultane ancorate a Istanbul corsero il rischio di bruciare tutte insieme e una delle tre-ponti rimase danneggiata.

¹⁸ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 168, n. 14, 30.3.1704, c. 121r; n. 17, 2.5.1704, c. 147v; n. 52, 6.1.1705, c. 433r; PTM, filza 951, disp. D. Dolfin n. 70, 30.5.1704; filza 952, disp. Provveditore Generale da Mar Francesco Grimani n. 23, 7.3.1706, all. lett. Bailo a Grimani 1.2.1706; CANTEMIR, *Histoire de l'Empire Ottoman*, II, pp. 313-316; H. BOWEN, *Ahmad III, EI*, I, Leiden 1986, p. 268 (268-271); ID., *Ali Pasha Çorlulu*, pp. 394-395; A.H. DE GROOT, *Mehmed Pasha Baltadji, EI*, VI, Leiden 1991, pp. 991-992; SUMNER, *Peter the Great and the Ottoman Empire*, pp. 7-8.

fare lo stesso con altre cinque¹⁹. La necessità di rimpiazzare le unità perdute e/o smantellate ebbe comunque l'effetto di rilanciare l'attività cantieristica. Tra il 1707 e il 1709 entrarono in servizio cinque vascelli (tra i quali uno da 80 cannoni costruito a Istanbul) e ne vennero impostati almeno sette²⁰. Il sultano Ahmed III, superata un'iniziale fase di assestamento politico, cominciò ad appassionarsi alla flotta come il fratello, incitando tra l'altro i mercanti turchi a costituire apposite società per costruire grandi e robusti mercantili, da impiegare militarmente in caso di bisogno²¹.

Parallelamente all'incremento dell'attività costruttiva, si registrò un'accentuazione della pressione sulla Morea, per quanto il partito della riconquista, galvanizzato dalle incursioni di Hogia nello Ionio, venisse tenuto a freno dal Gran Visir Çorlulu, il quale riteneva non fosse ancora giunta l'ora della rivincita²². Negli anni successivi Hogia tentò ripetutamente di provocare incidenti che portassero a una rottura con la Serenissima, ma cadde spesso in disgrazia per essersi preoccupato più di mostrarsi nelle acque della Morea che di contrastare i corsari cristiani in Egeo²³. Alla fine fu spedito nel Mar Nero, divenuto il principale teatro d'operazione dopo che la sconfitta inflitta dai russi agli svedesi a Poltava (1709) aveva fatto fuggire il re di Svezia Carlo XII in territorio otto-

¹⁹ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 169, n. 114, 1.10.1706, cc. 174r-v; n. 121, 25.3.1707, c. 240r.

²⁰ Gli altri quattro vascelli entrati in servizio, unità da 60 cannoni molto ben costruite e robuste, venivano da Sinope, dove le navi venivano lasciate incomplete sugli scali in attesa del varo come in Arsene. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 169, n. 137, 20.9.1707, c. 340r; n. 185, 29.11.1708, c. 614r; n. 196, 6.6.1709, c. 675r; n. 209, 18.11.1709, cc. 741r-742r; *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., 661, 22.8.1709, cit. in D'ALBERTON VITALE, *La scala di Durazzo*, p. 240.

²¹ Agli inizi del 1709 erano già stati costruiti cinque mercantili del genere e se ne attendevano altri due dal Mar Nero. ASVe, *PTM*, filza 954, disp. A. Mocenigo n. 20, 13.2.1709, all. costituito 10.2.1709. Sulle tensioni con la comunità mercantile, che le richieste dello stato ottomano in materia navale avevano suscitato in quegli anni, cfr. M. ÇIZAKÇA, *The Kapudan Pasha and the Shipowners (18th-19th centuries)*, in *The Kapudan Pasha*, pp. 203-204.

²² Çorlulu era un convinto assertore di una politica di pace, tanto che nel 1708 la sua ostinata scelta di neutralità salvò la Russia da un probabile disastro nello scontro con la Svezia. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 169, n. 148, 25.11.1707, cc. 410v-411r; KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi*, pp. 754-755.

²³ Hogia fu accusato di aver intrapreso egli stesso azioni corsare indegne di un ammiraglio della flotta imperiale, un significativo cambio di mentalità della nuova marina ottomana se rapportato al prestigio goduto in passato dai comandanti barbareschi.

mano²⁴. Il sovrano svedese si diede da fare per spingere la Porta a sostenere i suoi piani di rivincita e nel 1710 sette navi, originariamente destinate all'Egeo, rimasero a Istanbul per servire a momento debito contro la Russia²⁵. La guerra, caldeggiata dal nuovo Gran Visir Mehmed Pascià Baltadji, venne decisa nel dicembre del 1710 e gli armamenti navali furono destinati in gran parte al Mar Nero. Sebbene le operazioni militari si risolvessero nel luglio del 1711 con una rapida e spettacolare vittoria ottomana sul fiume Prut, la pace fu conclusa solo nel giugno del 1713, concedendo alla Serenissima qualche anno di respiro²⁶.

Tra i frutti del successo ottomano vi furono quattro navi (la più grande da 50 cannoni) vendute dai russi dopo che la pace aveva sanzionato la perdita di Azov, l'unica base che Pietro il Grande era riuscito a conquistare nel Mar Nero²⁷. Si trattava di rinforzi utili, perchè almeno una dozzina delle sultane più vecchie erano considerate inutilizzabili e non venivano demolite solo per offrire un'apparenza di forza. Durante quegli anni le costruzioni erano proseguite con l'impostazione di almeno otto nuove unità tra il 1710 e il 1713, ma la mancanza di legname ne aveva ritardato i lavori. Un forte aumento numerico delle unità a vela impiegabili in guerra si era comunque registrato grazie ai nuovi mercantili armati che, stimolati dalla politica del sultano, erano saliti in pochi anni a una ventina²⁸.

Dopo la parentesi orientale, i turchi tornarono a rivolgersi verso Occiden-

²⁴ Per alimentare l'interesse di Hogia verso il suo nuovo incarico, e distoglierlo dalla Morea, il Bailo Alvisè 2° Mocenigo gli regalò una carta dell'Europa in cui erano accuratamente descritte le regioni della Russia. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 170, n. 31, 22.9.1710, c. 239r.

²⁵ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 170, n. 15, 1.5.1710, cc. 112r-114v; n. 18, 15.6.1710, c. 137r; n. 21, 21.6.1710, c. 169r;

²⁶ Cfr. DE GROOT, *Mehmed Pasha Baltadji*, pp. 991-992; C. DUFFY, *Russian's Military Way to the West. Origins and Nature of Russian Military Power, 1700-1800*, London 1981, p. 27; BOWEN, *Ahmad III*, p. 269; SUMNER, *Peter the Great*, p. 57. Sui risvolti di questa guerra per Venezia, cfr. D. CACCAMO, *Venezia, Pietro il Grande e i Balcani*, in *Studi Balcanici pubblicati in occasione del VI Congresso Internazionale dell'Association Internationale d'Études Sud-Est Européennes (AIESEE)*, a cura di F. GUIDA - L. VALMARIN, Roma 1989, pp. 61-83.

²⁷ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 171, n. 81, 30.11.1711, cc. 1r-v. Christopher Duffy afferma erroneamente che tutte le navi russe della flotta del Mar Nero furono bruciate. Id., *Russian's Military Way to the West*, p. 27.

²⁸ I mercantili avevano un armamento tra i 30 e i 50 cannoni. Le nuove sultane erano invece navi da 50-60 cannoni, salvo una più piccola: sei vennero impostate a Istanbul e due a Sinope. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 170, n. 15, 1.5.1710, cc. 115r-116v; n. 25, 10.7.1710, c. 193r; n. 76, 2.11.1711; n. 138, 20.5.1713, cc. 380v-383r; n. 143, 25.6.1713, c. 414r; n. 153, 12.10.1713, c. 467v; n. 159, 20.10.1713, c. 496v.

te, dove la riconquista della Morea rimaneva il loro principale obiettivo²⁹. A sfavore della Serenissima giocò anche la sorte, in quanto la caduta in disgrazia degli avversari più pericolosi determinò il richiamo da Tripoli (dove era stato alla fine relegato) di Januch Hogia; nei suoi progetti di rivincita, questi trovò il sostegno dei greci dell'Impero, la cui influenza nell'amministrazione ottomana era in costante aumento³⁰. Anche la diplomazia non servì bene la Repubblica. Sebbene durante l'inverno del 1713 cominciassero a spargersi le prime voci su un imminente attacco alla Morea, sia il Bailo Alvise 2° Mocenigo, sia il successore Andrea Memo, tesero a minimizzare la minaccia, dando a Venezia l'impressione che l'attività dei cantieri turchi (a Istanbul erano stati impostati due nuovi vascelli) fosse solo lavoro di *routine*. Nemmeno il richiamo da Alessandria dei mercantili impiegabili militarmente suscitò particolare allarme nei rappresentanti veneziani, tanto più che Malta o la Sicilia erano considerate i bersagli più probabili di un eventuale attacco turco³¹. Pur rilevando l'interesse sempre maggiore del sultano per gli armamenti navali – il nuovo Gran Visir Dâmâd Ali Pascià aveva detto all'ambasciatore polacco che la flotta era la cosa «più cara» che avesse Ahmed III, il quale si recava ogni giorno in arsenale – Memo rimase fiducioso quasi fino alla fine³². Solo nell'autunno del 1714 i suoi dispacci cominciarono a diventare allarmanti: quindici navi tra grandi e piccole si erano concentrate in Egeo e a Istanbul (dove erano state fatte venire oltre trecento maestranze dalla prospiciente Izmit, Chio, Mitilene e Rodi) si lavorava senza tregua a quindici delle trenta unità presenti; tre nuove navi erano state varate e altrettante impostate al loro posto, mentre il sultano aveva acquistato due mercantili da 64 cannoni costruiti nel Mar Nero. L'8 dicembre 1714 il Bailo si dovette recare dal Gran Visir per la prima dichiarazione ufficiale di guerra nella storia delle relazioni veneto-turche³³.

²⁹ KURAT-BROMLEY, *La ritirata dei turchi* pp. 763-764; BOWEN, *Ahmad III*, p. 269.

³⁰ Cfr. D. MCKAY - H.M. SCOTT, *The rise of the great powers, 1648-1815*, London-New York 1983, p. 86; F.M. GÖÇEK, *East Encounters West. France and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*, Oxford University Press 1987, p. 125.

³¹ Peraltro anche l'ambasciatore francese a Istanbul, Pierre Des Alleurs, tendeva a minimizzare la minaccia contro la Morea, giudicando i preparativi ottomani solo di facciata. ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 171, n. 161, 23.1.1714, cc. 504r-505r; filza 172, n. 2, 3.6.1714, cc. 8r-9r; AE, *CP Turquie*, 53, disp. 21.1.1714, c. 6v; disp. 22.9.1714, cc. 171r-v.

³² ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 172, n. 10, 20.8.1714, c. 73v; n. 11, 31.8.1714, c. 84. Su Damad, cfr. R. MANTRAN, *Ali Pasha Damad, EI*, I, Leiden 1986, p. 395.

³³ ASVe, *Dispacci Ambasciatori Costantinopoli*, filza 172, n. 14, 24.10.1714, cc. 102v-103v; n. 16, 25.11.1714, c. 124v; n. 18, 20.12.1714, c. 136r.

Malgrado non sia agevole tracciare un bilancio delle costruzioni navali della Porta tra il 1699 e il 1714 sulla base delle fonti veneziane, si tenterà di fornire un quadro generale di riferimento. Dopo un iniziale periodo di espansione, culminato nel 1702 con la decisione di aumentare la flotta a quaranta navi, la caduta di Mustafà II portò a un ridimensionamento dei programmi, ma le nuove costruzioni non furono mai trascurate: sebbene in alcuni anni i lavori andassero a rilento, ci furono sempre sugli scali almeno due-tre unità. Nel contempo venne abbandonata la politica dei grandi tre-ponti e si optò per navi di dimensioni intermedie, non solo ritenute più adatte alle condizioni operative dell'Egeo, ma in grado anche di operare nel Mar Nero. Nel periodo preso in esame si può calcolare che siano state impostate dalle ventidue alle ventisette navi in grado di far parte della linea da battaglia, tredici-quindici delle quali a Sinope e nove-dodici a Istanbul, cantieri che erano in grado di lavorare ciascuno ad almeno tre navi contemporaneamente. Tra le unità entrate in servizio vi furono sicuramente la tre-ponti da 110-120 cannoni e due-tre sultane da 70-80 cannoni, alle quali si aggiunsero un numero imprecisato di unità da 50-70 cannoni. Nello stesso periodo furono perdute o andarono demolite una decina di navi, sicché si ebbe un incremento netto di dodici-diciassette unità. Da un punto di vista quantitativo, l'aumento era più apparente che reale, in quanto molte delle sultane più vecchie erano considerate pressoché inutilizzabili; qualitativamente però, la flotta velica ottomana si era rinnovata per oltre due terzi rispetto alla fine della prima guerra di Morea, proprio mentre quella veneziana era progressivamente invecchiata, annoverando alla vigilia del conflitto solo tre navi di recente costruzione. Inoltre la dissoluzione della flotta russa del Mar Nero aveva liberato la Porta da una pericolosa minaccia, che aveva rappresentato una costante spina nel fianco durante la fase finale della prima guerra di Morea³⁴.

Sul piano operativo, l'impegno maggiore nel periodo di pace fu anche per i turchi la lotta ai corsari. Questa stimolò l'organizzazione di una regolare sorveglianza nell'Egeo, protratta sovente per tutto l'arco dell'anno. I continui servizi di pattugliamento e di scorta, sommati alle campagne contro i russi nel Mar Nero, diedero alla flotta un impianto più stabile e regolare, le cui basi furono codificate dall'ordinanza del 1702. I comandati conseguirono capacità professionali di tutto rispetto e ciò valse non più solo per i rinnegati o per quelli provenienti dalle marine barbaresche, ma anche per il personale di origine turca³⁵. La nuova guerra con la Serenissima avrebbe confermato quanto di buono era stato fatto da Mezzomorto e dai suoi successori.

³⁴ Cfr. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 45.

³⁵ Per una rivalutazione della politica navale ottomana in una prospettiva di più lungo periodo, cfr. R. MURPHEY, *The Ottoman Resurgence in the Seventeenth-Century Mediterranean*:

11.2 *Allestimenti veneziani, marinai ponentini*

Nonostante l'ottimismo del Bailo Memo, qualche dubbio sulle mosse ottomane era cominciato a serpeggiare a Venezia già nell'estate del 1714. Il Senato aveva ordinato di sollecitare i lavori sulle cinque navi di primo rango e una di secondo rango in costruzione³⁶, mentre una sesta nave di primo rango, varata nel 1711 col nome di *Costanza Guerriera* [2^a]³⁷, doveva completare l'allestimento. Quando in novembre apparve chiara l'inevitabilità del conflitto, una Conferenza di ex capi da Mar stabilì di portare al più presto le navi in servizio da dodici a venti, affiancando a cinque unità tolte dalla riserva tre di quelle nuove, mentre i lavori sulle due navi-magazzino da poco impostate vennero interrotti³⁸. La sospensione, e la possibilità d'impiegare legname recuperato dalle navi demolite negli anni precedenti³⁹, permisero di completare una quarta nave nuova per l'inizio della campagna del 1715: alla *Costanza Guerriera*, salpata per il Levante in gennaio⁴⁰, seguirono tra marzo e aprile due altre unità di primo rango (*Madonna della Salute* [2^a] e *Terror*) e una di secondo rango (*San Francesco da Paola*). Le restanti tre unità in cantiere (*Regina del Mare*, *San Lorenzo Giustinian* [2^a] e *Trionfo*, tutte di primo rango) entrarono anch'esse in servizio nel 1715, ma raggiunsero l'Armata solo quando le operazioni in Levante erano già iniziate, un'assenza che pesò non poco sull'esito negativo della campagna⁴¹.

La documentazione rintracciata non riporta le dimensioni delle nuove navi. Le sei di primo rango dovrebbero aver avuto le caratteristiche delle ultime

The Gamble and its Results, «Mediterranean Historical Review», 8 (1993), pp. 186-200 (in particolare pp. 198-200).

³⁶ *Diario Garzoni*, c. 256v, 23.8.1714.

³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 816, 18.2.1712, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 30.12.1711.

³⁸ Le navi da togliere dalla riserva erano una di primo rango e tre di secondo rango. ASVe, *Senato Rettori*, filza 169, decreti 24.11.1714 e all.ti.; 10.1.1715, all. 1 s.d.; *Senato Rettori*, filza 169, 22.11.1714, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 20.11.1714.

³⁹ Il legname era stato affidato alla vigilanza di un apposito sovrintendente, eletto nel 1711. ASVe, *Senato Mar*, filza 838, 20.7.1715 e all.ti.

⁴⁰ La *Costanza* salpò in compagnia all'*Aquila Valiera*, prelevata dalla riserva. ASVe, *Senato Mar*, filza 833, 24.1.1715.

⁴¹ La *Regina del Mare* partì in giugno, mostrando però di essere stata completata con una fretta eccessiva, mentre la *San Lorenzo Giustinian* e la *Trionfo* non furono pronte prima di luglio. ASVe, *Senato Mar*, filza 837, 22.6.1715 e all.ti.; filza 838, 6.7.1715, all. lett. Lelio Priaroggia 28.6.1715; 6.7.1715, all. disp. Costantino Loredan, direttore del convoglio, 3.7.1715.

navi costruite durante la prima guerra di Morea (118 piedi di lunghezza di chiglia e 37-38 di larghezza), mentre la *San Francesco da Paola* potrebbe essere stata lunga intorno ai 100 piedi. Le informazioni sono più precise riguardo all'artiglieria imbarcata al momento della partenza da Venezia: 60-68 cannoni per le navi più grandi (che comunque potevano arrivare a 80 pezzi) e 48 cannoni per la *San Francesco*⁴².

L'armamento delle nuove unità riportò in primo piano due questioni che sembrava fossero state risolte durante il precedente conflitto, quella dei cannoni di ferro e quella dei cannoni di nuova invenzione. L'intervallo di pace aveva disperso entrambe le esperienze, complice anche la scomparsa, quasi contemporanea nel 1702, dei due protagonisti di queste iniziative, Tiburzio Bailo e Sigismondo Alberghetti. Riguardo ai cannoni in ferro, l'assenza di commesse pubbliche mandò rapidamente in rovina gli impianti di Sarezzo e alcuni sondaggi per riattivare la fabbrica, effettuati fino al 1708, non diedero risultati a causa delle esagerate richieste degli eredi di Bailo⁴³. Dopo qualche anno di ricerche, nel giugno del 1712 venne concluso un accordo con Carlo Camozzi di Clanezzo, presso Bergamo, per la realizzazione di una fonderia nella vicina Villa d'Almè, all'imbocco della Val Brembana: la supervisione fu affidata a Giovanni Antonio Pretti, già responsabile dei trasporti a Venezia dei cannoni di Bailo e ora Sovrintendente delle artiglierie a Brescia⁴⁴. Tuttavia il ritardo degli assegnamenti pubblici e alcune dubbie manovre finanziarie del fonditore procrastinarono l'avvio dei lavori fino alla primavera del 1714. A differenza di Bailo, Camozzi non aveva denaro proprio, ma dipendeva totalmente dai suoi finanziatori, verso i quali faceva da garante Alessandro Levelli, ministro della *Camera Fiscale* di Brescia: la mancanza di autonomia finanziaria rendeva molto meno solida la nuova impresa e fu sempre una fonte di preoccupazioni per le autorità veneziane⁴⁵; inoltre i primi pezzi presentarono alcuni difetti di

⁴² ASVe, *Archivio Proprio Correr*, b. 72, ristretto anno dal 12.1714 al 12.1715.

⁴³ CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, pp. 701-702.

⁴⁴ Il prezzo dei cannoni fu pattuito a 66 ducati al miliara, sei ducati in più di quanto pagato a suo tempo a Tiburzio Bailo, in larga parte a causa dell'aumento dei costi delle materie prime. ASVe, *Senato Mar*, filza 818, 2.6.1712; 11.6.1712 e all.ti.

⁴⁵ Pare che Camozzi avesse anche l'appoggio del conte Leopardo Martinengo, sulle cui proprietà la fonderia era stata costruita. Le camere fiscali (una decina nella Terraferma) erano delle tesorerie provinciali poste nelle principali città del dominio veneziano, che raccoglievano gran parte delle imposte del proprio territorio. ASVe, *Senato Dispacci Rettori, Brescia*, filza 119, 10.3.1714; filza 120, 17.9.1714; L. PEZZOLO, *L'oro dello Stato. Società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Treviso 1990, p. 25; A. TAGLIAFERRI, *Competenze e redditi delle camere fiscali: problemi di metodo*, in *Il sistema fiscale veneto*, pp. 277-281.

gioventù, che vennero fatti risalire, almeno in parte, al sistema di ventilazione forzata delle fucine, basato su trombe eoliche al posto dei più tradizionali mantici⁴⁶. Lo scoppio della guerra spinse comunque a mettere da parte i dubbi e a ordinare un primo lotto di 100 cannoni da 30, ma i lavori continuarono ad andare a rilento, tanto che per il luglio 1715 erano arrivati a Venezia soltanto una quindicina di pezzi, mentre le prove al Lido evidenziarono ulteriori difetti che, per quanto minori, convinsero le autorità a imbarcare solo tre dei nuovi cannoni sulle *San Lorenzo Giustinian* e *Trionfo*⁴⁷. La scarsa produttività della fonderia di Villa d'Almè costrinse a raddoppiare la proporzione di cannoni di bronzo sulle sette navi immesse in servizio durante quell'anno: mentre in origine essa non doveva superare il quarto del totale⁴⁸, alla fine 226 dei 422 cannoni imbarcati furono in bronzo e la percentuale di quelli in ferro scese dal 60% della *Costanza Guerriera* al 29% della *San Lorenzo Giustinian*.

Benché la fonderia impiegasse 60 «artefici» per le sole artiglierie⁴⁹, i cento cannoni ordinati agli inizi del 1715 furono completati soltanto per il luglio del 1716⁵⁰. Per cercare di ovviare ai problemi, l'anno dopo arrivò a Villa d'Almè Giovanbattista Alberghetti, uno dei fratelli di Sigismondo, che modificò la composizione sia della lega di ferro, sia della creta delle forme, ma che non poté fare nulla per incrementare la produzione. Nella sua relazione, Alberghetti indicò una potenzialità massima mensile di dodici cannoni da 30 o di quindici da 20, la metà di quanto conseguito a suo tempo da Tiburzio Bailo a Sarezzo⁵¹. Complessivamente, tra il 1714 e il 1720 Villa d'Almè inviò a Venezia 212 cannoni (con una punta di 98 nel 1718), meno della metà dei quasi cinquecento

⁴⁶ I soffioni erano azionati dalle acque del Brembo, intercettate da una seriola che si può osservare ancora oggi: all'umidità così prodotta veniva attribuita una certa «crudezza» del ferro. Sull'introduzione di questo sistema, cfr. G. MARCHESI, *Cosa stupenda et degna d'essere veduta. La tromba idroeolica in Valle Sabbia agli inizi del Seicento*, Brescia 2004.

⁴⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 833, 5.1.1715, all. Provveditori alle Artiglierie 3.1.1715; filza 838, 18.7.1715 e all.ti.

⁴⁸ I cannoni di bronzo avrebbero dovuto essere, oltre alle colubrine, solo alcuni pezzi della santabarbara, dove i cannoni di ferro erano giudicati particolarmente pericolosi, in quanto tendevano ad esplodere e non a fessurarsi come quelli di bronzo. ASVe, *Senato Rettori*, filza 169, 8.11.1714 e all.ti.

⁴⁹ ASVe, *Senato Dispacci Rettori*, Brescia, filza 120, 22.12.1715.

⁵⁰ Nonostante la scritta «*Camozzi me fecit[?]*» 1715, il pezzo che si può osservare oggi all'ingresso principale dell'Arsenale appartiene a una serie successiva alla seconda guerra di Morea. SECCO, colloquio.

⁵¹ ASVe, *Senato Dispacci Rettori*, Brescia, filza 122, 4.7.1717; filza 857, 29.9.1717 e all.ti.

pezzi fusi a Sarezzo in un analogo intervallo di tempo⁵². A giustificazione di Camozzi va detto che anch'egli dovette fare i conti con i forti ritardi nei pagamenti⁵³ i quali, data la citata mancanza di capitali propri, avevano un effetto molto più grave rispetto a quello avuto sulla fonderia di Bailo. Nel dopoguerra, i problemi finanziari portarono a una dura controversia legale tra Camozzi e il patrizio Nicolò Berlendi, subentrato come garante al posto di Levelli⁵⁴, mentre sorse più di un dubbio sull'irreprensibilità del gruppo che aveva dato il via all'iniziativa (Camozzi fu sospettato di esportare di nascosto materiale bellico e Pretti venne processato per aver avallato una produzione di canne di fucile scadenti)⁵⁵. La necessità di mantenere una stabile riserva di navi in Arsenal e permise comunque alla fonderia di proseguire la produzione anche nel ventennio successivo e ciò grazie a una serie di regolari commesse pubbliche, proprio quelle che Bailo non era mai riuscito ad ottenere⁵⁶.

Nel caso dei cannoni di nuova invenzione, la fine della prima guerra di Morea ne aveva determinato non solo la sospensione della produzione, ma anche dell'impiego. L'allora Capitano Generale Giacomo Corner li fece immagazzinare a Corfù⁵⁷ da dove, dopo l'inizio della guerra di Successione spagnola, furono ricondotti a Venezia per la difesa marittima della città⁵⁸. Nel 1702, in coincidenza con gli attacchi francesi in Adriatico, si ordinarono nuove prove dei proiettili cilindrici esplosivi, sotto la supervisione dello stesso Alberghetti, il quale aveva appena ricevuto l'apprezzamento per l'invenzione (e per i suoi trattati di artiglieria) da parte di alcuni celebri scienziati, tra cui l'astronomo Gio-

⁵² Va comunque osservato che quattro quinti dei pezzi fusi a Villa d'Almè erano del calibro da 30 (centosettantadue pezzi, insieme a dodici cannoni da 20, ventidue da 14 e uno da 9) mentre a Sarezzo la quota dei calibri inferiori era stata significativa. Nella fonderia di Camozzi si ventilò inoltre la possibilità di fondere cannoni da 40 e da 50, cosa mai ipotizzata a Sarezzo, progetto che si concretizzò nel dopoguerra. ASVe, *Senato Mar*, filza 875, 19.9.1720 e all.ti; CANDIANI, *Tiburzio Bailo*, p. 702.

⁵³ Nel 1717, il credito di Camozzi ammontava a 24 mila ducati. ASVe, *Senato Dispacci Rettori, Brescia*, filza 122, 14.3.1717.

⁵⁴ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 873, 22.6.1720 e all.ti. La famiglia Berlendi era stata aggregata alla nobiltà durante la guerra di Candia. Nel 1667 Nicolò aveva sposato Marina Sagredo, figlia del citato Giovanni.

⁵⁵ Pretti venne poi assolto in cambio dell'impegno a fornire canne adeguate. ASVe, filza 873, 22.6.1720 e all.ti; *Senato Dispacci Rettori, Brescia*, filza 122, 9.9.1717 e 20.2.1718.

⁵⁶ L'interruzione delle commesse nel 1743 fece chiudere la fonderia. SECCO, *Relazioni veneto-ottomane*, p. 105.

⁵⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 753, 1.5.1700.

⁵⁸ Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 833, 23.2.1715, all. Provveditori alle Artiglierie 21.2.1715.

vanni Domenico Cassini⁵⁹. La morte di Alberghetti, lo stesso anno, interruppe però gli esperimenti e i cannoni rimasero dimenticati nei depositi. Fu solo con lo scoppio del nuovo conflitto con la Porta che le autorità veneziane si ricordarono della loro esistenza. Protagonista della riscoperta fu anche in questo caso Fabio Bonvicini il quale, nella sua nuova qualifica di Capitano Straordinario delle Navi, fece effettuare al Lido nuovi tiri di prova con un pezzo da 120, che ne confermarono la facilità di caricamento e la precisione anche a notevoli distanze⁶⁰. A ognuna delle otto navi di primo rango in allestimento (tutte le sei nuove e due di quelle tratte dalla riserva) furono assegnati sei cannoni da 120⁶¹, ma poiché mancavano cannoni ordinari da 40 per *Terror* e *Aquila Valiera*, entrambe ebbero in aggiunta due cannoni di nuova invenzione da 200⁶². La *Regina del Mare*, pur avendo i cannoni da 40⁶³, ricevette a sua volta due pezzi da 200 e otto cannoni di nuova invenzione (sei da 120 e due da 200) sembra essere divenuta la dotazione standard delle navi successive. Ogni nave ebbe un capo dei Bombardieri addetto ai nuovi pezzi e, per raggiungere tale obiettivo, si andò perfino a scovare, in un monastero dove si era ritirato, uno dei capi che erano stati addestrati nel 1698⁶⁴.

Riguardo agli equipaggi, tutte le nuove navi adottarono il sistema di gestione introdotto con la *Corona*. Tuttavia ciò complicò il già difficile problema della raccolta dei marinai dato che, togliendolo ai capitani, il nuovo sistema addossava il reclutamento allo stato, impreparato ad affrontare un tale incarico.

⁵⁹ Oltre a Cassini, i corrispondenti di Alberghetti annoveravano l'astronomo inglese Edmund Halley e il matematico francese Philippe de La Hire. ASVe, *Senato Mar*, filza 767, 16.9.1702 e all.ti; 12.10.1702, Provveditori alle Artiglierie 5.10.1702.

⁶⁰ Furono sparati tra l'altro tre proiettili cilindrici esplosivi, la cui miccia era accesa dalla vampa dello sparo. Due esplosero come previsto: l'uno attraversando la tavola che simulava il bordo di una nave e incendiando gli affusti di artiglieria posti dietro di essa, l'altro incendiando la tavola che simulava il bordo opposto. Bonvicini ne rimase particolarmente impressionato. ASVe, *Senato Mar*, filza 833, 23.2.1715 e all.ti.

⁶¹ Due cannoni erano a prua e quattro sui fianchi, mentre la dotazione doveva essere di 75 di proiettili cilindrici per cannone, 50 in ferro e 25 in pietra: in realtà le navi partite per il Levante nel 1715 ebbero solo una ventina di proiettili cilindrici, non meglio specificati.

⁶² I due cannoni da 200 furono sicuramente imbarcati solo sulla *Terror*. ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 28.3.1715, all. nota 28.3.1715.

⁶³ Si trattava in realtà di ventiquattro cannoni inglesi da 24 pdr, comprati a Livorno. ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., 698, lett. P. Rosa 28.1.1715, all. s.d.

⁶⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 2.3.1715 e all. Provveditori alle Artiglierie 7.2.1715; 9.3.1715 e all. Provveditori alle Artiglierie 7.3.1714; filza 836, 9.5.1715, all. Provveditori alle Artiglierie 8.5.1715.

Se ne accorsero rapidamente i Provveditori all'Armar, impegnati a trovare più di mille marinai per le prime unità da spedire in Levante. Dopo aver scartato come «pericolosa» l'idea di impiegare i condannati, la magistratura si orientò, senza successo, sul più tradizionale risarcimento di una parte dei crediti agli ex-marinai di navi pubbliche che si fossero presentati volontari. Provò allora a impiegare dei reclutatori, che dovevano procurarsi uomini dai mercantili. La crisi dei noli seguita alla fine della guerra di Successione spagnola aveva però svuotato il porto e per di più molti marinai erano stranieri: l'arruolamento di forestieri avrebbe potuto procurare incresciosi incidenti diplomatici, come quello accaduto con il console inglese in seguito all'ingaggio di soli cinque marinai di quella nazione. Una leva nei centri marittimi del dominio veneziano (rimaneva esclusa la capitale, che doveva contribuire agli equipaggi dell'Armata sottile) non offriva prospettive migliori in quanto, sebbene la gente di mare risultasse numerosa, al primo accenno di costrizione si sarebbe nascosta o dispersa⁶⁵. I Provveditori tentarono quindi una serie di espedienti suggeriti da Bonvicini, impegnato in prima persona negli arruolamenti, quali il licenziamento dei marinai che lavoravano in Arsenale, con la speranza di costringerli a prendere servizio sulle navi pubbliche, o l'impiego dei crainici: questi ultimi (solitamente impiegati a bordo in compiti di fatica) non si allontanavano da Venezia come gli altri marinai dopo il disarmo delle proprie navi e dopo aver venduto, a prezzi stracciati, i famigerati bollettini di credito, ma «parchissimi, e ritenutissimi nello spendere», restavano in città in paziente attesa del risarcimento da parte dello stato, lavorando intanto nei forni del biscotto⁶⁶. Con i crainici i risultati furono discreti – un centinaio di loro salì a bordo di *Terror*, *Aquila Valiera*, *Trionfo* e *San Lorenzo Giustinian* – ma soltanto uno dei settantasei marinai dell'Arsenale accettò di imbarcarsi (gli altri temevano di non poter mantenere le famiglie a Venezia, data la difficoltà di inviare la paga dal Levante)⁶⁷. Alla fine la magistratura ripiegò sul solito metodo degli anticipi ai

⁶⁵ ASVe, *Senato Rettori*, filza 170, 1.2.1715, all. Provveditori all'Armar 30.1.1715; 14.2.1715 e all.ti.

⁶⁶ Ricordiamo che i crainici, provenienti da un'area dell'Istria sotto dominio austriaco, erano stati impiegati nel 1709 nei forni di Nauplia.

⁶⁷ Non venne neppure tentata la strada di un indulto per i numerosi contrabbandieri litoranei, «uomini arditi e pratici del mare», sulla falsariga di quanto l'esercito praticava con i banditi. ASVe, *Senato Rettori*, filza 170, 14.2.1715, all. F. Bonvicini 12.2.1715; filza 171, 7.3.1715, all. Provveditori all'Armar 6.3.1715; *Senato Mar*, filza 834, 2.3.1715, all. Provveditori all'Armar 2.3.1715; filza 835, 11.4.1715, all. Provveditori all'Armar 9.4.1715; filza 838, 6.7.1715 e all. Provveditori all'Armar 3.7.1715; 27.7.1715, all. Provveditori all'Armar 25.7.1715.

volontari, concedendo uno zecchino (poco meno di tre ducati) a chi si presentava, ma in questo campo scoprì con inquietudine che alla competizione tra i capitani, che conoscevano bene i meccanismi dell'ingaggio, si andava sostituendo quella tra gli organi dello stato, poco avvezzi a muoversi negli ambienti della gente di mare: Chioggia, che si era impegnata a fornire duecento marinai, li stava comprando «a peso d'oro», perchè la comunità, abituata a fornire galeotti, concedeva ai marinai gli stessi, elevati premi d'ingaggio dati ai rematori, erodendo da un lato il serbatoio di marinai a disposizione dei Provveditori e introducendo dall'altro un pericoloso precedente⁶⁸.

Una reale soluzione al problema dell'arruolamento venne trovata solo all'estero e, non senza una certa ironia, fu soprattutto Genova, l'antica rivale della Serenissima, a fornirla. Abbiamo visto come durante la prima guerra di Morea una serie di navi genovesi fossero state noleggiate e come l'ex ammiraglia della piccola squadra di stato della Repubblica di San Giorgio si fosse sacrificata nel 1689 durante l'assedio di Malvasia; si è anche fatto cenno agli importanti investimenti finanziari effettuati dai genovesi nel debito pubblico veneziano⁶⁹. Ai legami economici e finanziari si aggiunsero ora quelli umani, con l'ingaggio di centinaia di marinai liguri per le navi pubbliche. Già negli ultimi anni della prima guerra di Morea Pietro Rosa aveva segnalato le possibilità offerte da Genova in questo campo⁷⁰, e nel 1708 Giovanni Nuvolon, un genovese che aveva servito come nocchiere sulle navi pubbliche e che si era sposato a Venezia, aveva offerto d'ingaggiare nella città natale trecento uomini⁷¹. Chi realizzò questi progetti fu Lelio Priaroggia, un gentiluomo genovese che aveva servito a lungo sia su unità corsare, sia su navi della marina inglese⁷². Nel gennaio del

⁶⁸ Ricordiamo che i premi d'ingaggio per i rematori potevano arrivare fino a 130 ducati, a fronte peraltro di una paga nettamente inferiore a quella dei marinai e alla prospettiva di tornare a casa dopo molti anni o di non tornare affatto. ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 2.3.1715, all. Provveditori all'Armar 1.3.1715; 14.3.1715 e all.ti.

⁶⁹ Proprio all'inizio della nuova guerra, la Repubblica di San Giorgio inviò due emissari, Carlo Spinola e Girolamo Durazzo, appartenenti a due delle più importanti famiglie cittadine, nel tentativo di scongiurare la riduzione degli interessi sul debito pubblico decretata dal Senato. ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 6.4.1715.

⁷⁰ Rosa propose di iniziare noleggiando una nave con quattrocento marinai da suddividere poi sulle unità veneziane in Levante. ASVe, *PTM*, filza 1337, disp. P. Duodo n. 13, 28.10.1696.

⁷¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 795, 8.3.1708 e all.ti.

⁷² Priaroggia aveva servito sette anni nella marina inglese, partecipando il 22 marzo 1711 al combattimento di Capo Noli, dove due vascelli e tre fregate di Sua Maestà avevano costretto alla fuga quattro fregate francesi. Il patrizio genovese afferma di essere stato a bordo della *Dartmouth*, una 4th Rate da 48 cannoni, ma l'unità non risulta essere stata presente

1715 Priaroggia offrì al viceconsole veneziano a Genova, Andrea Samuelli, una leva di 500 marinai, che venne rapidamente accettata dal Senato⁷³. Le condizioni richiamavano il vecchio sistema d'ingaggio precedente la *Corona*, con un assegnamento al patrizio genovese di 5,5 ducati *pro-capite* per le spese d'arruolamento e di viaggio e di 10 ducati al mese per ogni paga, ma le modalità di distribuzione dei marinai sulle navi rimanevano prerogativa delle autorità veneziane⁷⁴. L'8 marzo il primo gruppo di trenta uomini (ventisette genovesi e tre francesi, ai quali il console Samuelli aveva anticipato una paga) poteva essere iscritto nei ruoli dai Provveditori all'Armar e il giorno successivo spedito su tre navi pubbliche in procinto di salpare⁷⁵. Man mano che giungevano a Venezia, i marinai liguri – provenienti soprattutto dalla riviera di Ponente⁷⁶ – vennero divisi secondo le tre categorie stabilite dal nuovo armo tipo *Corona*⁷⁷. I primi gruppi completarono gli equipaggi di *Madonna della Salute*, *San Francesco da Paola* e *Fenice* (quest'ultima tolta dalla riserva), mentre quelli successivi s'imbarcarono su *Terror* e *Aquila Valiera* (anch'essa proveniente dalla riserva). In relazione alla *Regina del Mare*, il cui comando era stato concesso allo stesso Priaroggia, nacque l'aspettativa che tutto l'equipaggio fosse composto da liguri, ma la prospettiva di avere un vascello con armo straniero allarmò i Provveditori all'Armar, che si affrettarono a chiarire l'equivoco. I timori erano aggravati dalla volontà di Priaroggia di nominare tutti gli ufficiali, un'altra prerogativa che lo stato, con l'introduzione del nuovo armo, non era più disposto a delegare: si giunse a un compromesso, in base al quale al genovese venne lasciata la sola no-

alla battaglia: c'era però la *Nassau*, una *3rd Rate* da 70 cannoni sulla quale Priaroggia era stato egualmente imbarcato. Successivamente aveva preso il comando di una delle navi della squadra organizzata dal concittadino Stefano De Mari per servire Filippo V di Spagna. ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 13.4.1715 e all.ti; CLOWES, *The Royal Navy*, II, p. 531; LIVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 166; R. WINFIELD, *The 50-Gun Ship*, Rowland's Castle 2001 [London 1997], pp. 29-30, 36; D.J. LYON, *The Sailing Navy List. All The Ships of the Royal Navy - Built, Purchased and Captured - 1688-1860*, London 1993, p. 24.

⁷³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 170, 1.2.1715 e all.ti; 14.2.1715, all. Provveditori all'Armar 12.2.1715.

⁷⁴ Non ho trovato copia del contratto stipulato tra Priaroggia e le autorità veneziane, anche perchè mancano le lettere del console veneziano a Genova per questo periodo: le condizioni indicate si basano su riferimenti successivi, in particolare ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 13.4.1715.

⁷⁵ Con i marinai arrivarono, di propria iniziativa, anche quattro ufficiali, distribuiti a loro volta sulle navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 14.3.1715, all.ti.

⁷⁶ Le zone di raccolta andavano da Rapallo fino a Mentone.

⁷⁷ A Genova i marinai erano divisi invece in sei classi. ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 28.3.1715 e all.ti.

mina degli ufficiali della *Regina*⁷⁸. Un altro compromesso fu quello relativo allo *status* di Priaroggia, che pretendeva non solo un trattamento diverso rispetto agli altri capitani di navi pubbliche, di origini ben più modeste della sua, ma anche di non dover servire sotto un governatore patrizio, reclamando, in quanto nobile, un grado equivalente. Le autorità veneziane, pur consapevoli del problema, non erano però disposte a transigere sulla consuetudine che vedeva i comandi superiori in mare affidati ai soli patrizi veneziani: fu concordato che Priaroggia fosse posto, con il titolo di *Condotto e Colonnello di Marina*, agli ordini diretti di uno dei capi da Mar, che avrebbe preso imbarco sulla *Regina del Mare*⁷⁹. Lo stipendio del patrizio genovese venne fissato in 100 ducati al mese, superiore a quello degli altri capitani (70 ducati) ma nettamente inferiore ai 200 pezzi da otto reali (circa 300 ducati) che aveva guadagnato al servizio della Spagna: gli venne comunque concesso un aiutante (a 20 ducati al mese) e una collana d'oro del valore di 500 ducati. La durata dell'ingaggio era prevista in cinque anni, anche questa un'eccezione al sistema veneziano, che prevedeva una durata prestabilita solo per le cariche patrizie. La diversità tra le tradizioni di armo pontine e quelle veneziane non mancarono di creare ulteriori fraintendimenti. Priaroggia nominò un tenente, carica che sulle navi pubbliche non esisteva, e i Provveditori all'Armar dovettero chiedere al Senato uno stipendio di 30 ducati per il nuovo incaricato; il chirurgo ingaggiato dal patrizio genovese si lamentò dell'esigua paga (33 lire, poco più di 5 ducati), dovuta al fatto che sulle navi pubbliche il suo ruolo era affidato a un semplice barbiere. Sia Priaroggia, sia i suoi marinai, ebbero inoltre la sgradita sorpresa di scoprire che le paghe della Serenissima correavano in Levante alla valuta d'Armata, inferiore di un terzo, equivoco alimentato dal fatto che le quattro paghe anticipate erano state invece elargite con la valuta di Venezia. Le ripetute frizioni non impedirono comunque che le autorità della Repubblica rimanessero impressionate dall'ottima disciplina imposta dal patrizio genovese alla *Regina*⁸⁰.

I marinai condotti da Priaroggia raggiunsero il previsto numero di cinquecento, distribuiti su un totale di dieci navi pubbliche⁸¹. Se però si consi-

⁷⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 14.3.1715, all. Provveditori all'Armar 9.3.1715; 28.3.1715 e all.ti; filza 835, 11.4.1715, all. Provveditori all'Armar 9.4.1715.

⁷⁹ Non risulta che la *Regina* abbia mai imbarcato un capo da mar, sicché Priaroggia ebbe la completa direzione della nave.

⁸⁰ ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 13.4.1715 e all.ti; filza 172, 19.6.1715, all. Provveditori all'Armar 14.6.1715; *Senato Mar*, filza 847, 5.8.1716, all. scr. Priaroggia 4.7.1716.

⁸¹ La *Regina del Mare* ebbe 149 genovesi, l'*Aquila Valiera* 101, la *Terror* 83, la *Madonna della Salute* 59, la *Fede Guerriera* 52, la *San Francesco da Paola* 17, la *Fenice* 13, la *San Lorenzo Giustinian* 4, la *Trionfo* 1 e l'acquistata *Nostra Signora del Rosario* 21.

derano le fughe durante il viaggio (effettuato prima via terra e poi sul Po), il totale raccolto in Liguria raggiunse i 601 uomini. Per il loro ingaggio, il patrizio genovese aveva concesso fino a 20 ducati a testa, ben più di quanto normalmente elargito a Venezia, e alla fine il costo dell'operazione risultò per la Serenissima piuttosto salato, circa 10.500 ducati. Inoltre solo poco più di 8.400 ducati risultarono effettivamente impiegati negli arruolamenti, mentre per gli altri 2.100 le autorità chiesero inutilmente spiegazioni, aprendo un lungo contenzioso con Priaroggia⁸².

L'esempio di quest'ultimo venne imitato da un altro genovese, il capitano Giacomo Canonero, che offrì duecento marinai alle medesime condizioni. Pur essendo un vecchio lupo di mare con quasi quarant'anni di navigazione alle spalle (molti dei quali passati sulle flotte inglese, francese e spagnola) Canonero non era un patrizio e le autorità veneziane decisero di far sovrintendere anche questa leva a Priaroggia⁸³. Canonero ricevette comunque il comando della nuova *San Lorenzo Giustinian*, con equipaggio formato in gran parte da genovesi; una terza nave pubblica, la *Nostra Signora del Rosario*, acquistata come vedremo nella città della Lanterna, venne affidata al genovese Domenico Bidato, ma poi il timore di avere troppe navi con capitani stranieri fece negare una quarta unità a un ufficiale di Priaroggia⁸⁴. Le paure e i sospetti tra le due repubbliche erano reciproci, tanto che Priaroggia fu costretto a far tornare in patria due suoi ufficiali «per dissipare alcune disseminazioni poco favorevoli colà sparse, con le quali si tenta di arenare il concorso di marinai al servizio delle navi pubbliche»⁸⁵. Anche Giovanni Nuvolon, il primo che aveva proposto l'ingaggio di liguri, cercò di inserirsi nei reclutamenti per la Serenissima, ma riuscì a trovare solo alcuni stranieri e nel giro di poche settimane finì nelle carceri genovesi per i debiti accumulati nel frattempo⁸⁶.

Gli arruolamenti dei capitani genovesi non furono le uniche leve effettuate dalla Serenissima a Ponente. Altri quattrocentoventi marinai vennero raccolti tra Genova e Livorno soprattutto da Pietro Rosa, destinato a questo incarico dopo che la guerra aveva fatto chiudere il suo consolato a Durazzo. Rosa trovò a Livorno molti marinai smobilitati in seguito alla pace di Rijswijk dalle flotte inglesi e olandesi e dalle unità corsare; ad essi si aggiunsero un certo nume-

⁸² ASVe, *Senato Mar*, filza 839, 8.8.1715, all.ti.

⁸³ Canonero aveva tra l'altro combattuto con gli inglesi nella battaglia di Beachy Head (30.6.1690). ASVe, *Senato Mar*, filza 834, 30.3.1715 e all.ti; filza 836, 11.5.1715, all. Provveditori all'Armar 10.5.1715.

⁸⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 836, 23.5.1715, all. Provveditori all'Armar 21.5.1715.

⁸⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 835, 27.4.1715, all. Provveditori all'Armar 16.4.1715.

⁸⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 835, 11.4.1715, all. lett. P. Rosa 29.3.1715.

ro di marinai di mercantili veneti che avevano disarmato nel porto toscano e che Rosa convinse a tornare a Venezia per imbarcarsi sulle navi pubbliche⁸⁷. Sommando tutte le iniziative ponentine, la Serenissima raccolse complessivamente nei porti liguri e toscani 1.171 marinai, risultato che evidenzia i legami economici e la capacità di penetrazione della Repubblica nell'area. Aggiunti ai marinai trovati a Venezia, essi portarono il totale raccolto nel 1715 a 2.889 marinai e 232 mozzi, uno sforzo rilevante e al quale va sommato l'arruolamento di migliaia di soldati per integrare gli equipaggi delle navi pubbliche⁸⁸.

Accanto agli uomini, la Repubblica cercò sul mercato anche i mezzi per un rapido aumento dell'Armata grossa. Oltre ai consueti noleggi, procedette questa volta anche a degli acquisti: a Livorno, Rosa comprò l'ex capitana di Algeri, un'unità da 50 cannoni catturata a suo tempo dai maltesi e ribattezzata *San Pietro Apostolo* (la nave mantenne il suo capitano, Pietro Dinelli, un rovignese fattosi le ossa nei mari di Ponente)⁸⁹; a Genova venne acquistata la *Nostra Signora del Rosario*, da 58 cannoni, che fu allestita dal viceconsole Samuelli⁹⁰. Le navi trovate a Venezia continuarono invece ad essere nolggiate. I periti dell'Arsenale individuarono solo quattro unità armate con cannoni da 20, gli unici di qualche valore nel combattimento in linea: tra esse la *Santissima Annunziata* da 52 cannoni, in costruzione a Castello per l'armatore Ferdinando Longino, che fu ingaggiata insieme a un'altra unità di Longino, la *Santissimo Crocefisso*⁹¹. Gli armatori di altre due navi da 50 cannoni, *Adria in Pace* e *Madonna del Loreto e San Paolo*, proposero di affittare il solo scafo, lasciando allo stato il compito di reperire l'equipaggio; in un primo momento il Senato accettò, noleggiando l'*Adria* per 1.000 ducati (contro i 1.800-2.000 ducati sborsati durante la guerra di Morea per unità simili fornite di equipaggio), ma poi i difetti scoperti sulla nave fecero annullare il contratto; la *Madonna del Loreto* venne invece

⁸⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 833, 19.1.1715; filza 834, 28.3.1715, all. lett. Rosa 15.3.1715.

⁸⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 839, 8.8.1715 e all.ti; filza 841, 3.10.1715 e all.ti.

⁸⁹ Della *San Pietro Apostolo* è rimasto il ruolo d'equipaggio: gli ufficiali erano quaranta, capitano compreso, con una maggioranza di sudditi veneziani (quindici), cui si aggiungevano sei genovesi, quattro inglesi, tre livornesi, tre corsi, un olandese, un amburghese, uno spagnolo e altri cinque di provenienza non chiara. Tra i centottanta marinai, i sudditi veneziani erano solo una ventina, ai quali si aggiungevano una quarantina di toscani, altrettanti liguri, una trentina d'inglesi, qualche olandese e anche uno svedese. ASVe, *Senato Rettori*, filza 170, 7.2.1715 e all.ti.; *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., 698, 6.4.1715, ruolo *San Pietro Apostolo*.

⁹⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 835, 11.4.1715, all. Deputati al Commercio 11.4.1715; filza 837, 19.6.1715, all. Cinque Savi alla Mercanzia 18.6.1715.

⁹¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 832, 1.12.1714, all. s.d.; filza 837, 8.6.1715.

noleggiata nei termini tradizionali, con l'equipaggio a carico degli armatori⁹². Complessivamente entrarono in servizio nel 1715 cinque mercantili armati, due acquistati (*San Pietro Apostolo* e *Nostra Signora del Rosario*) e tre noleggiati (*Santissimo Crocefisso*, *Santissima Annunziata* e *San Paolo*), un contributo troppo limitato per modificare significativamente i rapporti di forza con la flotta ottomana.

11.3 *La perdita della Morea*

Lo sforzo intrapreso per ridare vigore alla flotta veneziana dopo il declino degli anni di pace arrivò troppo tardi per salvare la Morea. La campagna del 1715 si rivelò una delle più disastrose nella storia militare della Serenissima, la peggiore dopo quella che aveva portato alla caduta di Candia nel 1669; essa mostrò anche come una moderna flotta da battaglia, in piena efficienza e senza una controparte adeguata, potesse influire in modo decisivo sul piano strategico, una lezione ironicamente impartita non dalla marina che aveva introdotto in Levante il vascello di linea, ma da quella che lo aveva inizialmente subìto.

La debolezza della squadra veneziana in Levante alla vigilia della guerra risultava evidente a tutti gli osservatori. Le navi non superavano le otto, solo cinque delle quali efficienti⁹³, mentre la carenza di marinai registrata nel decennio precedente si sarebbe inesorabilmente aggravata una volta iniziate le ostilità per l'impossibilità di continuare a impiegare i sudditi turchi dell'Egeo⁹⁴. Per cercare di migliorare la situazione, nell'estate del 1714 il Provveditore Generale da Mar Daniele 4° Dolfìn aveva fatto stampare e distribuire duecento libretti con regole e ordini per il governo e la navigazione della flotta⁹⁵, ma non era con i regolamenti che si poteva sperare di contrastare la poderosa armata che gli ottomani andavano allestendo. Divenuto finalmente Capitano Generale dopo le tante elezioni mancate in passato, Dolfìn tenne la prima Consulta di guerra

⁹² La *San Paolo* fu noleggiata pur essendo in grado di imbarcare solo cannoni da 14. ASVe, *Senato Mar*, filza 835, 6.4.1715; 13.4.1715 e all. Cinque Savi alla Mercanzia 11.4.1715; filza 836, 2.5.1715; 11.5.1715.

⁹³ Ad esse si aggiungevano tre navi di pattuglia in Adriatico. L'Armata sottile aveva due galeazze, dieci galee e dieci galeotte.

⁹⁴ Peraltro la precaria condizione degli equipaggi teneva lontani altri potenziali volontari. ASVe, *PTM*, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 4, 5.9.1714; n. 12, 1.10.1714; n. 20, 1.11.1714 e all. 4.11.1714; filza 1340, disp. Capitano delle Navi Francesco Correr n. 18, 25.12.1714.

⁹⁵ ASVe, *PTM*, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 1, 22.7.1714.

alla fine di gennaio del 1715. Nel timore che la flotta ottomana s'interponesse tra Venezia e la debole squadra in Levante, la Consulta stabilì che il Capitano delle Navi Francesco Correr lasciasse Nauplia con le sue otto unità e retrocedesse alle Sapienze. Notizie più rassicuranti fecero procrastinare la mossa e consentirono a Correr di rifornire Suda, ma intanto la minaccia turca aveva fatto completare frettolosamente i raddobbi delle navi⁹⁶; inoltre al ritorno da Suda la squadra non si fermò alle Sapienze, ma proseguì invece verso Occidente, una mossa che, pur ragionevole da un punto di vista militare, contribuì a scoraggiare ulteriormente i difensori della Morea, il cui morale era già stato depresso dalla decisione di Dolfìn di sgomberare i civili dalle piazzeforti del Regno⁹⁷.

L'Armata grossa rimase due mesi a Portò Climinò, nell'isola di Santa Maura, dove salì progressivamente a venti navi⁹⁸: nel numero erano però comprese anche le unità acquistate o noleggiate, poco adatte a combattere nella linea, così come la *Croce Rossa*, talmente debole che Dolfìn dovette alleggerirla riducendo il calibro dei cannoni; più in generale, tutte le navi presentavano numerosi difetti, dovuti soprattutto alla fretta con la quale erano state allestite⁹⁹. Il Senato aveva stabilito che per la prima volta il Capitano Generale da Mar portasse le proprie insegne su una nave pubblica e Dolfìn scelse la nuova *Terror*, anche se per il momento rimase sulla galea generalizia, dato che una battaglia non appariva imminente e che potevano sollevarsi questioni di cerimoniale con i comandanti delle forze ausiliarie: la tradizione mediterranea continuava ad attribuire alle galee un prestigio maggiore rispetto a quello delle navi, la cui origine nordica richiama ancora alla mente pirati e mercanzie¹⁰⁰.

Pur rafforzata da due galeazze, quindici galee e una decina di galeotte

⁹⁶ ASVe, PTM, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 35, 7.2.1715, all. 1, 31.1.1715; filza 1340, disp. F. Correr n. 20, 6.2.1715; n. 21, 26.2.1715.

⁹⁷ Quando un esodo di civili cominciò anche dalle isole Ionie, il Capitano Generale si vide costretto a vietare a chiunque di allontanarsi. ASVe, PTM, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 47, 5.4.1715.

⁹⁸ Grazie ai vari ingaggi dei mesi precedenti, la squadra sfiorava alla fine di giugno i tre mila marinai, solo il 12% in meno degli effettivi previsti; ai marinai si affiancavano oltre quattro mila soldati. ASVe, PTM, filza 1258, disp. M. Diedo n. 11, 29.6.1715; filza 1339, disp. Capitano Straordinario delle Navi Fabio Bonvicini n. 4, 21.6.1715 e all. 15.6.1715.

⁹⁹ Sulla *Croce Rossa*, i cannoni da 30 del corridoio vennero sostituiti con pezzi da 20, quelli da 20 della coperta con pezzi da 14. ASVe, PTM, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 56, 25.5.1715 e all. periti 15.5.1715; n. 60, 23.6.1715.

¹⁰⁰ Quando arrivarono maltesi e pontifici, i rispettivi comandanti furono accolti da Dolfìn sulla galea generalizia. ASVe, PTM, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 61, 23.6.1715; n. 66, 6.7.1715.

(alle quali si aggiunsero a fine giugno nove galee tra maltesi e pontificie)¹⁰¹, la flotta della Serenissima restava nettamente inferiore a quella ottomana, anche se sulle reali dimensioni di quest'ultima non è facile mettere d'accordo le varie fonti occidentali. Pare che le sultane allestite dai turchi per la campagna fossero una quarantina, alle quali si aggiungevano una dozzina di mercantili armati da 40-60 cannoni, altrettante navi barbaresche e cinque brulotti; le unità a vela erano appoggiate da una ventina di galee, una trentina di galeotte e una sessantina di fuste. Si trattava della più forte flotta messa in mare dai turchi da più di un secolo, qualitativamente superiore anche all'armata che nel 1645 aveva effettuato lo sbarco a Creta: il suo comandante, l'esperto e intraprendente Januch Hogia – eletto Kapudan Pascià con l'espresso ordine del sultano di innalzare le insegne su un vascello – aveva qualche motivo per andare vantando che la marina avrebbe potuto riconquistare la Morea anche senza l'aiuto dell'esercito¹⁰². Neppure i turchi erano tuttavia esenti da problemi. Mancavano ufficiali esperti e la scarsità di marinai aveva costretto a togliere personale dalle galee e a ingaggiare uomini dalle regioni montuose dell'Anatolia, insieme ad armeni ed ebrei¹⁰³; mancavano anche i cannoni, tanto che per armare le sultane si erano dovute impiegare le artiglierie a protezione dei Dardanelli e di Istanbul, lasciando la capitale pericolosamente esposta ad un eventuale attacco russo. Lo stesso simbolo della nuova potenza navale ottomana, la tre-ponti ammiraglia da 110-120 cannoni, pur impressionante¹⁰⁴, oltre ad avere la batteria inferiore molto bassa, faceva continuamente acqua, costringendo ad un estenuante lavoro con le pompe; quale capitano aveva il rinnegato veneziano Pietro Moro, già *guardiano*¹⁰⁵ sulla *Stella Maris* e catturato dopo l'incendio di quest'ultima nella battaglia di Spalmadori del 1695, a conferma del fatto che il personale di origine occidentale rimaneva indispensabile¹⁰⁶.

¹⁰¹ HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 54.

¹⁰² ASVe, *PTM*, filza 959, disp. D. Dolfin n. 23, 8.12.1714; n. 34, 21.1.1715, all. n. 1, s.d.; n. 36, 7.2.1715; n. 38, 16.2.1715, all. 11.1.1715; n. 63, 1.7.1715, all. costituito 25.6.1715.

¹⁰³ Forse a corto di moschettieri, i turchi avevano destinato alla coffa di ogni nave cinque arcieri, che in combattimento avrebbero dovuto scagliare frecce incendiarie contro le vele delle navi nemiche.

¹⁰⁴ La nave imbarcava cannoni da 16 *okka* (45 pdr) sul primo ponte, 14 *okka* (39 pdr) sul secondo e 10 *okka* (28 pdr) sul terzo, oltre a quattro degli enormi petrieri da 44 *okka* (124 pdr), due a prua e due a poppa.

¹⁰⁵ Il *guardiano* era l'ufficiale responsabile del materiale velico e dirigeva tutte le manovre di ormeggio.

¹⁰⁶ Anche il nocchiere era un rinnegato veneziano scampato all'incendio della *Stella*

Mentre l'esercito si concentrava presso Edirne, Hogia salpò dai Dardanelli il 9 maggio e a fine mese si ancorò a Caristo, l'estremità meridionale di Negroponte, con cinquantotto navi, cinque brulotti e quindici trasporti¹⁰⁷. Il primo colpo inferto dal Kapudan cadde sull'isola di Tine, la posizione veneziana più esposta. Il 5 giugno una quarantina di navi e altrettante galee e galeotte sbarcarono sull'isola venticinquemila turchi, che convinsero il presidio ad arrendersi quasi immediatamente in cambio di un salvacondotto¹⁰⁸; l'Armata grossa, ridotta a diciotto unità dopo che Dolfìn aveva dovuto inviare nel basso Adriatico due mercantili armati, non osò intervenire, spingendosi timidamente solo fino a Cefalonia¹⁰⁹. Il successivo obiettivo ottomano sembrava dovesse essere Cerigo, per coprire la quale Dolfìn, continuando a sentirsi troppo debole per dare battaglia, finse un attacco all'importante caposaldo di Lepanto. Hogia però, che conosceva bene le cattive condizioni dell'avversario, non si fece distrarre¹¹⁰: limitandosi per il momento a isolare Cerigo, si concentrò sull'appoggio all'esercito, il quale, forte di centodiecimila uomini tra combattenti e ausiliari¹¹¹, il 2 luglio costrinse alla resa Corinto, che aveva atteso invano il soccor-

Maris. A fine marzo la nave era stata portata davanti al Serraglio, dove aveva sparato alla presenza del sultano; il 2 aprile quest'ultimo visitò l'Arsenale con il Gran Visir Dâmad e altri importanti dignitari. ASVe, *PTM*, filza 959, disp. D. Dolfìn n. 52, 4.5.1715 e all.ti.; n. 63, 1.7.1715, all. costituito 25.6.1715; AE, *CP Turquie*, 55, disp. 3.4.1715, cc. 50v, 52v.

¹⁰⁷ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 61, 23.6.1715; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 46. Secondo un'anonima fonte olandese, il Kapudan aveva trentasei sultane (con un totale di 21.160 uomini e 2.112 cannoni), dieci mercantili armati (unità da 56 a 38 cannoni) e dodici navi barbaresche (cinque algerine, quattro tunisine e tre tripoline). Oltre alla tre-ponti ammiraglia, indicata da 112 cannoni, le sultane erano una da 88 cannoni, una da 72, una da 68, sei da 64, quattro da 60, cinque da 58, due da 56, cinque da 54, tre da 52, una da 50, tre da 48, una da 46, una da 42 e una da 38 cannoni. Alle navi si aggiungevano cinque brulotti, quattro galeotte a bomba (menzionate per la prima volta) e trentasei galee. ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 70, 18.7.1715, all. s.d.

¹⁰⁸ Hatzopoulos riporta che la flotta d'invasione turca aveva quarantacinque navi, due brulotti, due galeotte a bombe, quaranta galee e altrettante galeotte. ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 62, 1.7.1715; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 54-55.

¹⁰⁹ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 61, 23.6.1715. La superiorità navale ottomana fece sentire i suoi effetti anche nel Golfo di Corinto, attraverso il quale i turchi poterono trasportare parte dell'artiglieria d'assedio dell'esercito che aveva invaso la Morea. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 50.

¹¹⁰ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 63, 1.7.1715 e all. costituito 25.6.1715.

¹¹¹ La fanteria aveva 87.520 uomini e la cavalleria 22.844. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 52-53.

so della flotta veneziana¹¹². Il Kapudan si spostò quindi nelle acque di Spezie per coprire l'assedio di Nauplia, capitale e principale piazzaforte della Morea. L'assedio venne iniziato dalle forze di terra il 12 luglio¹¹³ e la flotta arrivò tre giorni dopo, contribuendo a deprimere ulteriormente il morale dei difensori. La guarnigione veneziana si batté comunque con coraggio, respingendo una serie di feroci assalti portati anche dalle truppe sbarcate dalle unità navali. Il 20 luglio però una mina aprì una breccia nelle mura, attraverso la quale una massa di giannizzeri si precipitò in città, saccheggiando e dando alle fiamme la maggior parte degli edifici, mentre la popolazione veniva massacrata: solo il Provveditore Generale della Morea Alessandro Bon, arresosi con parte della guarnigione ai soldati delle navi, riuscì a trovare rifugio sulle sultane¹¹⁴. Nonostante la brevità dell'assedio, le perdite ottomane furono molto gravi, otto mila morti e sei mila feriti¹¹⁵, a conferma dell'asprezza dei combattimenti: Nauplia avrebbe probabilmente potuto resistere a lungo se avesse ricevuto un adeguato sostegno dal mare.

Soltanto il giorno successivo alla caduta di Nauplia, la Consulta decise di mandare la flotta veneziana in suo soccorso, a costo anche di una battaglia¹¹⁶. Conosciuta la perdita della piazza, deliberò di avanzare fino alle Sapienze per coprire il successivo obiettivo turco, Modone. Il 6 agosto Dolfìn s'imbarcò sulla *Terror*, primo Capitano Generale da Mar a guidare la flotta veneziana da una nave pubblica, mettendosi quindi in rotta per le Sapienze, con l'Armata grossa (salita a ventiquattro navi) che precedeva quella sottile¹¹⁷. Il 12 i veneziani avvistarono al largo di Modone la flotta nemica; il 13 le navi turche erano presso l'isoletta di Venetico, tra Modone e le Sapienze, ma soltanto nel primo pomeriggio prese a spirare un vento da NE favorevole ai veneziani: la prospettiva di entrare in battaglia con una sola ora di luce convinse Dolfìn a desistere. Il 14 i turchi furono persi di vista e nei giorni successivi bonacce e dense nebbie

¹¹² Il 7 luglio i turchi sbarcarono nell'isola di Egina, già sgombrata dai veneziani. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 59-63, 66.

¹¹³ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 69, 11.7.1715; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 69.

¹¹⁴ Alessandro di Filippo Bon (n. 1654) morì mentre veniva condotto prigioniero a Istanbul. Dedicatosi fin da giovane alla carriera marittima, era stato Governatore di Nave e di Galeazza, Capitano del Golfo e Commissario d'Armata. Cfr. G. BENZONI, *Bon, Alessandro*, in *DBI*, XI, Roma 1969, pp. 405-406.

¹¹⁵ HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 70-76.

¹¹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 72, 26.7.1715, all. Consulta 21.7.1715.

¹¹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 74, 8.8.1715 e all.ti; n. 75, 13.8.1715; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 83.

bloccarono la flotta veneziana, mentre quella ottomana rimaneva sotto costa per chiudere ogni accesso a Modone. Dolfìn temeva uno scontro non solo a causa della forza dell'avversario, ma anche per il basso morale dei propri uomini. Nonostante i trasferimenti di civili effettuati ad inizio campagna, molti ufficiali, sia di marina sia delle truppe imbarcate, erano sulle spine per la sorte di familiari e beni lasciati in Morea; mancava inoltre l'acqua sia per le galee, sia per le navi, prive di un numero sufficiente di cassoni e bottami, mentre la costa era controllata dai turchi, che impedivano gli sbarchi per rifornirsi. Il Capitano Generale preferì quindi retrocedere nel Golfo di Arcadia, segnando così il destino di Modone, che si arrese il 17 agosto. Da quel momento, Dolfìn si preoccupò esclusivamente della conservazione della flotta, nella prospettiva di una estrema difesa delle isole Ionie e dell'accesso all'Adriatico. Dopo alcune discussioni, la Consulta decise di ritornare a Porto Climinò per proteggere Santa Maura, o nel caso ciò non fosse stato possibile, per demolirne le fortificazioni¹¹⁸.

I veneziani erano stati rinforzati dall'arrivo delle nuove *San Lorenzo Giustinian* e *Trionfo* e da quello di quattro navi maltesi «ben guarnite di soldati e marinai», che portarono il totale delle unità a vela a trenta unità, mentre gli equipaggi venivano integrati da numerosi volontari di Cefalonia e Zante, dove le popolazioni temevano di cadere sotto il dominio ottomano¹¹⁹. I rinforzi risollevarono un po' il morale, che era stato ulteriormente abbattuto dalla scomparsa di Fabio Bonvicini. La gravità della malattia, durata diverse settimane, aveva impedito al Capitano Straordinario di partecipare alle consulte, portando la voce della propria esperienza e offrendo un contrappeso ai tentennamenti di Dolfìn. Alla guida dell'Armata grossa venne posto momentaneamente il Capitano (Ordinario) delle Navi Ludovico Flangini, ma in novembre fu eletto nuovo Capitano Straordinario Andrea Corner, che ricopriva la carica di Almirante¹²⁰.

¹¹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 76, 20.8.1715; n. 78, 5.9.1715; n. 92, 5.11.1715; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 84-88.

¹¹⁹ Le navi maltesi dovrebbero essere state le medesime che arriveranno anche l'anno successivo: *San Giovanni* da 58 cannoni, *San Giacomo* da 50 cannoni, *Santa Caterina* da 46 cannoni e la «fregata» *San Raimondo* da 40 cannoni. Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 80, 19.9.1715; filza 1126, disp. Capitano Generale da Mar Andrea Pisani n. 34, 13.11.1716, all. s.d.

¹²⁰ Forse Flangini fu scavalcato per il fatto di appartenere, come Bonvicini, alla nobiltà di recente aggregazione. Il Corner in questione è Andrea Antonio di Giovanni (1672-1758), nipote dell'omonimo Capitano Generale della guerra di Candia. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini 3.9.1715; 24.11.1715; *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, XI, c. 132r; BARBARO, III-11, c. 67.

Parzialmente rinfrancata dai soccorsi, la Consulta decise di compiere un'incursione in Egeo, verificando nel contempo le condizioni di Malvasia, Suda e Spinalonga, presumibilmente ancora in mano veneziana. Per l'occasione Dolfìn cambiò ammiraglia, passando dalla *Terror* alla *Corona*, meglio armata anche se meno agile, ma invece della prevista avanzata ci fu una nuova ritirata, con l'abbandono (29 settembre) dell'isola di Santa Maura, ritenuta troppo esposta per la sua vicinanza alla terraferma turca: cinquantasei tra cannoni e mortai della fortezza furono imbarcati su *Croce Rossa* e *Sacra Lega*, destinate a tornare a Corfù dato che imbarcavano acqua. Contemporaneamente arrivarono le notizie della caduta di Malvasia, Suda e Spinalonga, cui si aggiunse anche quella di Cerigo. Queste sconfitte mascheravano però realtà diverse: se Cerigo e Malvasia avevano ceduto praticamente senza combattere, Spinalonga si era difesa con coraggio e Suda aveva tenuto testa per due mesi e mezzo alle forze turche di stanza a Creta, arrendendosi il 22 settembre solo dopo che la flotta ottomana si era presentata il 18 davanti alla piazza: il predominio navale aveva permesso agli ottomani di far cadere in pochi giorni la fortezza che avevano inutilmente cercato di conquistare durante i venticinque anni della guerra di Candia¹²¹.

Il 13 ottobre, saputo che i Barbareschi e i mercantili armati si erano staccati dalla flotta e che il resto dell'armata ottomana era in procinto di rientrare alle basi, la Consulta diede il via alla progettata incursione in Egeo. La puntata servì però più a rinfocolare le tensioni con le forze ausiliarie – che il 19 ottobre abbandonarono a sorpresa i veneziani nelle acque di Cerigo – che non a ottenere qualche risultato concreto. Dopo aver toccato Milo e Andro, l'Armata grossa non riuscì a penetrare nell'Egeo centrale a causa dei venti contrari e dovette retrocedere nello Ionio, anche se la sua inaspettata apparizione ebbe l'effetto di mettere in difficoltà Hogia, che venne accusato di non aver dato battaglia alle Sapienze, quando la superiorità della flotta turca era apparsa evidente a tutti¹²². A suggellare l'inausta campagna veneziana giunse la perdita della *Croce Rossa*, naufragata il 27 novembre mentre tentava di entrare a Malamocco, terza tra le grandi navi costruite frettolosamente nella fase finale della prima guerra di

¹²¹ La flotta ottomana presentatasi davanti a Suda aveva quarantuno navi, due palandre, due brulotti, sette galee e venti galeotte. ASVe, *PTM*, filza 1134, disp. D. Dolfìn n. 80, 19.9.1715 e all. Consulta 14.9.1715; n. 81, 19.9.1715; n. 83, 6.10.1715, all. Consulta 29.9.1715; n. 85, 6.10.1715; DIEDO, *Storia*, IV, p. 105; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 92-103.

¹²² Per precauzione, i turchi demolirono le fortificazioni veneziane di Cerigo e Tine. ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfìn n. 88, 14.10.1715, all. Consulta 13.10.1715; n. 90, 20.10.1715; n. 91, 5.11.1715; n. 97, 6.12.1715, all. costituito 5.12.1715.

Morea ad andare perduta in mare¹²³. Com'era accaduto sovente nel precedente conflitto, la Serenissima registrò gli unici successi in Dalmazia, dove l'appoggio dei Morlacchi si rivelò decisivo per contenere prima, e contrattaccare poi, le forze ottomane, composte peraltro a loro volta in gran parte da truppe irregolari, scarsamente addestrate e mal rifornite¹²⁴.

La responsabilità dei rovesci del 1715 ricadeva soprattutto sull'Armata grossa, che si era dimostrata incapace di tenere testa alla sua controparte ottomana e che non aveva dato alcun effettivo contributo alla difesa della Morea: grazie alla superiorità numerica, gli ottomani avevano applicato al meglio la strategia sottintesa a una squadra da battaglia di navi di linea, mirante a intimidire il più debole e a spingerlo a evitare lo scontro¹²⁵. Il predominio delle sultane aveva provocato direttamente la resa di Malvasia, Cerigo, Spinalonga, Suda e Santa Maura e contribuito notevolmente alla caduta di Tine, Nauplia e Modone: le navi da guerra a vela erano adesso in grado d'isolare e far cadere con rapidità quelle stesse basi che in passato avevano reso possibili le operazioni delle unità a remi (supplendo ai loro notevoli limiti logistici) e che ne avevano rappresentato il principale obiettivo bellico¹²⁶. La vittima più illustre del fallimento fu il Capitano Generale Daniele 4° Dolfìn, che, dopo essere stato ripetutamente proposto per quella carica nella fase finale della prima guerra di Morea, aveva avuto la sua occasione e l'aveva mancata: sentendo su di sé il peso della sconfitta, Dolfìn chiese di essere sostituito «da mente più sublime e mano più fortunata»¹²⁷. L'avvicendamento, per quanto inevitabile, non fu però indolore. Francesco Grimani, Provveditore Generale da Mar nel 1705-08, respinse l'incarico, dandosi malato; il rifiuto innescò un duro attacco al gruppo che in

¹²³ La maggior parte dell'equipaggio riuscì in ogni modo a salvarsi. E' plausibile che il grosso relitto di nave veneziana rintracciato nel 2005 davanti a Malamocco sia quello della *Croce Rossa*. Sul naufragio, cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 842, 30.11.1715, all. Provveditori alla Sanità 29.11.1715; 30.11.1715 [altra parte], all. Provveditori all'Armar 27.11.1715; *Provveditori all'Armar*, 407, n. 4.

¹²⁴ I. PEDERIN, *La guerra fra Venezia e l'Impero Ottomano (1715-18) e l'albeggiare delle coscienze nazionali croata, serba e montenegrina*, «Ateneo Veneto», 181 (1994), pp. 207-211; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 45.

¹²⁵ N.A. LAMBERT, *Sir John Fischer's Naval Revolution*, Columbia 1999, p. 38.

¹²⁶ Un segno dell'importanza attribuita ai vascelli da parte dei turchi viene dalle condizioni di pace ventilate dall'*entourage* del Gran Visir, che prevedevano l'acquisizione da parte ottomana di tutte le navi da guerra veneziane, come era stato fatto qualche anno prima con quelle russe del Mar Nero; ai veneziani sarebbero rimasti solo i mercantili oltre che, presumibilmente, le unità a remi dell'Armata sottile. AE, *CP Turquie*, 55, disp. 8.10.1715, c. 173r.

¹²⁷ ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfìn 5.11.1715.

quel momento controllava il governo della Repubblica, orientato a prendere tempo mantenendo per il momento Dolfin al comando. Il 16 novembre Domenico Pasqualigo¹²⁸ chiese in Senato l'immediata rimozione di Dolfin e l'obbligo per Grimani di accettare la carica. Il Savio alla Scrittura Filippo Nani¹²⁹ difese il Collegio, ma il 20 quest'ultimo venne battuto sull'istanza avanzata da Pasqualigo e accolta dall'assemblea di nominare tre Inquisitori d'Armata, il solito espediente a Venezia per regolare i conti politico-militari. Dieci giorni dopo i Savi si presero una momentanea rivincita, riuscendo a far bocciare una nuova richiesta di Pasqualigo, che avrebbe voluto sostituire Dolfin con il Provveditore Straordinario d'Armata Marco Loredan (scontratosi ripetutamente nelle consulte con Dolfin)¹³⁰; un terzo tentativo di Pasqualigo per un'immediata sostituzione di Dolfin fu respinto il 21 dicembre e per un momento balenò la possibilità che quest'ultimo venisse confermato, ma il 30 una proposta della maggioranza dei Savi in questo senso venne respinta, seppure con uno scarto ridotto. Dopo che anche un nipote di Francesco Morosini, Michele, ebbe declinato la nomina¹³¹, l'incarico di Capitano Generale fu affidato, il 13 gennaio 1716, ad Andrea Pisani¹³². Per quanto avesse ricoperto in passato incarichi più amministrativi che operativi e fosse il fratello dell'ex Provveditore d'Armata Carlo, imprigionato in seguito alla caduta di Chio nel 1695, Andrea Pisani sarebbe rimasto in carica fino alla fine della guerra, aiutando le forze della Repubblica a ritrovare coesione e fiducia e, dopo la vittoriosa difesa di Corfù nel 1716, riportandole all'offensiva¹³³.

¹²⁸ Domenico di Vincenzo Pasqualigo (1674-?) proveniva da una famiglia che aveva spesso avuto incarichi di prestigio nella flotta. Lo zio Alvise era stato Capitano delle Navi nei primi anni settanta del Seicento. BARBARO, VI-26, c. 19.

¹²⁹ Filippo di Agostino Nani (1681-?) servì per un certo periodo il re di Polonia Augusto II di Sassonia. BARBARO, V-25, c. 460.

¹³⁰ Marco Pietro di Costantino Loredan (1662-1723) era nipote di Marco di Paolo, che nel 1694 aveva difeso l'architettura navale dei nordici contrapponendosi a Stefano Conti, e zio di Costantino, che nel 1713 si era battuto contro il modello rappresentato dalla *Corona*. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, X, c. 228v; BARBARO, IV-19, c. 338.

¹³¹ Michele di Lorenzo Morosini (1670-1751) risulta essere stato uno dei patrizi nominati più spesso Savio del Consiglio. Cfr. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, p. 419, tab. 6.

¹³² *Diario Garzoni*, cc. 269r-270v.

¹³³ Andrea di Giovanni Francesco Pisani (1662-1718) era stato protagonista nel 1682 di un clamoroso scandalo che aveva coinvolto le suore del monastero veneziano di Santa Caterina. Volontario in Ungheria e poi in Levante durante la prima fase della guerra di Morea, aveva ricoperto nel 1693-95 l'incarico di Commissario d'Armata, suggerendo una delle tante riforme che avrebbero dovuto sottrarre potere ai capitani delle navi pubbliche. Nel dopoguerra era divenuto prima Provveditore all'Armar e poi Provveditore all'Arsenale.

11.4 *L'incerta risposta cantieristica.*

Ancor prima che la campagna del 1715 confermasse sul campo la forza raggiunta dalla flotta ottomana, a Venezia era apparsa evidente la necessità di una forte ripresa delle costruzioni in Arsenal. La medesima Conferenza che alla vigilia della guerra decise di portare al più presto l'Armata grossa a venti navi, aveva anche stabilito di arrivare quanto prima a trenta. Il 13 dicembre 1714 il Senato decretò di impostare sei nuove navi di primo rango¹³⁴, il maggiore ordinativo mai fatto in una singola deliberazione dell'assemblea. Il decreto non specificava se il modello cui ispirarsi dovesse essere quello della *Corona* o quello, pur datato, della *San Lorenzo Giustinian* e quando i Provveditori e Patroni all'Arsenale chiesero delucidazioni in merito, lo scontro tra i sostenitori dei due tipi si riaccese. Filippo Nani, che aveva coordinato in qualità di Savio alla Scrittura le varie conferenze tenute alla vigilia della guerra, sosteneva la *Corona*, mentre i Provveditori e Patroni all'Arsenale, e in particolare il Patrone Francesco Bembo, chiedevano una replica della *San Lorenzo*¹³⁵. La disputa nasceva non solo dalla citata alternativa tra navi più robuste o più agili e veloci, ma anche da esigenze di standardizzazione. Nani, appoggiandosi al parere dei capi da Mar, dopo aver rimarcato i limiti strutturali della *San Lorenzo*, sottolineò il fatto che non esistevano i disegni progettuali ma solo alcune ordinate centrali di riferimento, dalle quali i maestri, abituati a lavorare a occhio e con disegni soltanto abbozzati, avevano ricavato, in base alla propria esperienza, gli altri elementi; ciò rendeva impossibile ripetere con sufficiente precisione il modello, tanto che lo stesso ideatore della *San Lorenzo*, Stefano Conti, non era più stato in grado di replicarla. La *Corona* era invece la sola nave della quale esistesse un disegno preciso, con tutte le misure e le proporzioni necessarie per un'effettiva replica; Nani ammetteva che l'unità risultava lenta e poco maneggevole, ma pensava che questi difetti fossero dovuti agli interventi successivi (quali lo spostamento in avanti dell'albero di trinchetto e l'accrescimento del timone) che ne avevano alterato l'equilibrio originale. Nonostante le sue considerazioni trovassero concordi i comandanti della flotta, il Senato non solo si orientò sulla *San Lorenzo*, ma decise anche di costruire soltanto tre navi di primo rango, mentre le altre tre sarebbero state di secondo rango e avrebbero

Un terzo fratello, Alvise, ambasciatore in Francia dal 1699 al 1703, divenne Doge nel 1735. BARBARO, IV-27, c. 124; ASVe, *Senato Mar*, filza 669, 24.5.1687; PTM, filza 1253, disp. A. Pisani n. 37, 17.12.1695.

¹³⁴ *Diario Garzoni*, c. 260v.

¹³⁵ Francesco di Marco Bembo (1682-1763) era pronipote di Marco Bembo, Capitano delle Navi durante la guerra di Candia. BARBARO, I-4, c. 331.

ricalcato addirittura il modello della *Drago Volante* di quarant'anni prima¹³⁶. La sorprendente decisione ebbe comunque vita breve: nel maggio del 1715, mentre le prime due navi del tipo *San Lorenzo* venivano messe in cantiere, ci fu un ripensamento relativo al rango delle altre unità, probabilmente dovuto alle preoccupanti notizie sulla forza della flotta ottomana¹³⁷; nonostante i Savi, confortati dal parere dell'ex Capitano Generale da Mar Alessandro Molin¹³⁸, sostenessero le decisioni già prese, dopo una serie di discussioni il Senato diede ragione a Francesco Bembo, sceso nuovamente in campo a sostegno delle grandi navi, e decretò che tutte e sei le nuove unità fossero di primo rango, sempre sul modello della *San Lorenzo*¹³⁹. In definitiva, come già era accaduto l'anno precedente con l'attacco di Costantino Loredan alle grandi navi, le discussioni avevano portato a una sconfitta del tipo *Corona* ma non all'abbandono della politica incentrata sui grandi vascelli: forse era proprio la 'scientificità' della nave di Bonvicini a essere rifiutata dagli ambienti dell'Arsenale, che volevano conservare la propria, larga autonomia progettuale.

Entro i primi di agosto le sei nuove navi erano sugli scali, per quanto gli arrivi di legname in Arsenale continuassero ad andare a rilento¹⁴⁰ e si rendesse necessario moltiplicare i contratti con i mercanti che si rifornivano in paesi confinanti, peggiorando la già precaria situazione finanziaria del cantiere di stato¹⁴¹. La carenza di stortami e braccioli fece accogliere due proposte per

¹³⁶ Il decreto specificava espressamente di non alterare i «disegni» di *San Lorenzo* e *Drago*, imitandoli con ogni «diligenza». ASVe, *Senato Rettori*, filza 170, 12.1.1715 e all.ti.; *Diario Garzoni*, c. 261v, 12.1.1715.

¹³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 836, 11.5.1715 e all.ti.

¹³⁸ Molin sottolineò che solo una parte delle sultane turche era di grande mole, mentre le dimensioni delle altre non giustificavano l'esclusiva costruzione di navi di primo rango.

¹³⁹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 171, 25.5.1715 e all.ti.; *Senato Mar*, filza 836, 28.5.1715; *Diario Garzoni*, c. 266r, 25.5.1715.

¹⁴⁰ Ognuna delle nuove navi necessitava di 1.200 roveri (300 in più rispetto alle navi di primo rango costruite a fine Seicento), 150 stortami e altrettanti braccioli. Del totale di 7.200 roveri, 900 stortami e altrettanti braccioli necessari per le sei navi ne erano stati tagliati rispettivamente soltanto 3.450, 834 e 224, ma soprattutto ne erano arrivati non più di 1.095, nessuno e 50. I tagli già effettuati erano stati così ripartiti: 932 roveri lungo il Livenza, 849 in Friuli (di cui 114 nella zona di Palmanova), 778 in Istria (578 nel bosco di Montona, 200 presso Pola), 358 nel padovano, 280 sul Montello, 253 nell'asolano; 340 stortami nel coneglianese, 217 in Istria, 153 sul Livenza, 124 in Friuli; 160 braccioli nel coneglianese, 51 lungo il Livenza, 7 nell'asolano e 6 in Istria. ASVe, *Senato Mar*, filza 832, 29.12.1714, all. 20.10.1714, nota materiali; filza 838, 18.7.1715 e all.ti.

¹⁴¹ Mille roveri furono ordinati nel mantovano, 2.000 roveri e 200 stortami da un mercante bolognese, 150 roveri a Ferrara, 200 tra braccioli e stortami da un mercante di

realizzare questi preziosi elementi assemblando pezzi ricavati da più piante, invece che da piante uniche, più difficili da reperire in natura. Il primo metodo, suggerito da un non meglio specificato «soggetto che serve vicino a Vostra Serenità», consentiva di fabbricare braccioli in tre pezzi, mentre il secondo, proposto da Alvise de Preti (che stava costruendo due *cammelli* per facilitare alle navi l'attraversamento delle bocche di porto lagunari)¹⁴² permetteva di ottenere stortami da due pezzi¹⁴³. La rapida adozione di queste novità conferma che non era tanto il tradizionalismo a condizionare le scelte costruttive veneziane, quanto la disponibilità di materie prime: finché si potevano trovare, a costi ragionevoli, piante per ricavare braccioli, stortami o alberi da nave in un pezzo unico, non aveva senso introdurre i più fragili pezzi compositi. Le nuove navi richiesero anche un forte incremento delle maestranze dell'Arsenale¹⁴⁴, che nel giro di un anno e mezzo passarono da poco più di 1.400 ad oltre 2 mila uomini, con un raddoppio della spesa delle paghe dovuto all'impiego più intenso della manodopera¹⁴⁵. Nel tentativo di razionalizzare i lavori, si introdusse un più accurato sistema di controllo, imponendo al Patrone di Guardia

Rovigno. ASVe, *Senato Mar*, filza 841, 12.10.1715, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 10.10.1715; *Provveditori e Patroni all'Arsenale* 493, 17.10.1715, cc. 169v-170r; 23.10.1715, c. 171r; 31.10.1715, c. 175r.

¹⁴² I cammelli erano cassoni di legno riempiti d'acqua e posti ai due fianchi della nave: l'acqua veniva poi svuotata tramite delle poppe e la spinta così provocata alzava lo scafo della nave di alcuni piedi, diminuendone il pescaggio. Erano stati ideati in Olanda alla fine del Seicento per consentire alle grandi navi di accedere al porto di Amsterdam. A Venezia essi vennero impiegati soltanto nel 1718 per far entrare in Laguna l'*Aquila Valiera*. L'esperimento ebbe successo, ma in seguito si preferì aumentare il fondale dei canali che collegavano Malamocco al Bacino di San Marco e i cammelli vennero abbandonati: il loro uso sarà ripreso solo durante il dominio napoleonico. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 8, 24.11.1718 e all. ti; A.J. HOVING, *Seagoing Ships of the Netherlands*, in *The Heyday of the Sails. The Merchant Sailing Ship 1650-1830*, ed. by R. GARDINER - P. BOSSCHER, London 1995, pp. 45-46.

¹⁴³ ASVe, *Senato Mar*, filza 840, 21.9.1715 e all. ti.

¹⁴⁴ Ciascuna delle due unità più avanzate aveva sessanta marangoni, le altre quattro venti: ogni nave aveva inoltre venticinque calafati da fizzer, un numero imprecisato di calafati da maggio e dodici seghe; alle due unità più avanzate erano assegnati anche cinquanta facchini l'una, alle altre quattro venticinque. ASVe, *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, 493, 7.9.1715

¹⁴⁵ La spesa per le paghe passò da 3.150 a 6.140 ducati la settimana, circa 320 mila ducati l'anno. Le seghe furono aumentate grazie al reintegro di una ventina di segatori trentini, esclusi dall'arte nel 1709 per non essersi domiciliati a Venezia come loro richiesto, ma pronti adesso a risiedere stabilmente in città «per l'ardore di spargere i loro sudori in Arsenale»; vennero inoltre assunti 80 nuovi marangoni, dando la precedenza a figli e nipoti delle maestranze che già lavoravano per il cantiere di stato. ASVe, *Senato Mar*, filza 838,

la redazione di una relazione sulle opere svolte durante le due settimane del suo mandato¹⁴⁶. Ciò portò a separare i documenti relativi all'Arsenale dalla precedente serie *Senato Mar*, iniziando una nuova serie che prese il nome di *Senato Arsenale*¹⁴⁷.

Nonostante lo sforzo di razionalizzazione, rafforzato dall'incarico affidato al sottoproto dei Marangoni Zuanne Novello (il costruttore della *Giove* e della *Croce Rossa*) di sovrintendere alla distribuzione dei roveri, a fine anno apparve chiaro che solo due navi sarebbero entrate in servizio per l'inizio della campagna del 1716¹⁴⁸. La lentezza dei lavori sulle grandi navi alimentò un clima d'incertezza, che può essere evidenziato dalla decisione di impostare otto *crovette* (corvette), veloci imbarcazioni miste a remi e vela impiegate dai francesi per la difesa delle coste atlantiche durante la guerra di Successione spagnola in alternativa ai vascelli di linea¹⁴⁹: la pressione della guerra faceva nascere la tentazione di sostituire alla politica di 'mare blu', incentrata sulla costosa flotta da battaglia, una più economica politica di difesa costiera. Anche l'introduzione in servizio delle due navi-magazzino sospese nell'autunno del 1714, battezzate *Scudo della Fede* e *Venezia Trionfante*, non migliorò granché la situazione. Per quanto l'emergenza bellica le avesse trasformate in due unità da 50 cannoni, esse presentavano i difetti tipici dei mercantili armati, in particolare una batteria inferiore troppo bassa sull'acqua; nel maggio 1716, mentre la flotta ottomana entrava nello Ionio, le carenze della *Venezia Trionfante* costrinsero a lasciarla in porto a Corfù, ribadendo l'inadeguatezza delle unità ibride¹⁵⁰.

18.7.1715 e all.ti.; filza 840, 21.9.1715; *Senato Arsenale*, filza 3, 8.8.1716, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 24.7.1716.

¹⁴⁶ Nel 1711 era stato già stabilito che l'*Ammiraglio* dell'Arsenale tenesse un libro intitolato *Pubblici Bastimenti*, dove registrare tra l'altro il rango, lo stato di avanzamento espresso in carati, lo scalo e il capo d'Opera delle navi in costruzione. ASVe, *Senato Mar*, filza 814, 8.8.1711 e all.ti.

¹⁴⁷ La prima filza del nuovo fondo *Arsenale* è del novembre 1715. La prima relazione quindicinale, stesa del Patrone Francesco Bembo e relativa al periodo 1-15 settembre 1715, è conservata ancora in *Senato Mar*, filza 840, 21.9.1715, all. 17.9.1715.

¹⁴⁸ ASVe, *Senato Rettori*, filza 173, 14.12.1715 e 18.12.1715; filza 843, 25.1.1716, all. supplica 10.10.1715.

¹⁴⁹ Le corvette veneziane, lunghe in chiglia 60 piedi, armate con 8 cannoni da 4 e con un equipaggio di 60 uomini, vennero chiamate anche *capre* e furono ideate da un certo «Luigi Lamel», originario di Liegi. ASVe, *Senato Rettori*, filza 174, 9.1.1716 e all.ti.

¹⁵⁰ Al momento della partenza da Venezia, la *Venezia Trionfante* aveva 50 cannoni (20 pezzi da 20, 20 da 14 e 10 da 12), la *Scudo della Fede* 46 (18 da 20, 18 da 14 e 10 da 12): ciascuna aveva anche 8 periere da 6. ASVe, *Senato Mar*, filza 840, 18.9.1715, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 11.9.1714; *Archivio Proprio Correr*, b. 72, ristretto armo

La prima delle nuove grandi navi, che prese il nome di *Madonna dell'Arsenale*, fu varata tra la fine di gennaio e i primi di febbraio del 1716, seguita il 7 marzo dalla *Leon Trionfante*, opera di Francesco de Ponti, destinato a passare a breve in Russia al servizio di Pietro il Grande. La *Leon* divenne il nuovo modello di riferimento per le navi di primo rango, segno che de Ponti aveva prodotto qualcosa di ben diverso dalla *San Lorenzo Giustinian*, alla quale avrebbe avuto l'obbligo di attenersi: i 124 piedi (43,2 mt) di lunghezza di chiglia della *Leon* erano molto vicini ai 125 della *Corona* e forse tutta la struttura aveva risentito delle idee di Fabio Bonvicini¹⁵¹; anche le rimanenti quattro unità avevano dimensioni notevoli, una anzi, con i suoi 128 piedi (44,5 mt), risultò tra le più grandi navi pubbliche mai costruite¹⁵². Nel complesso, le sei navi costituivano un gruppo omogeneo di vascelli di almeno 1.700-1.800 tonnellate di dislocamento¹⁵³, tra i maggiori in Europa nella categoria da 70-80 cannoni¹⁵⁴: la lunghezza superava perfino quella dei contemporanei vascelli inglesi da 100 cannoni, per quanto la larghezza (limitata a 38 piedi dal Rio dell'Arsenale) rimanesse inferiore¹⁵⁵. La *Madonna dell'Arsenale* uscì dal cantiere di stato nella terza decade di marzo. Nonostante la grave penuria di marinai, di cui parleremo tra breve, la nave entrò in servizio a metà aprile grazie al fatto di essere

dal 12.1714 al 12.1715; *Senato Arsenale*, filza 1, 7.12.1715, all. periti Arsenale 31.10.1715; *PTM*, filza 1339, disp. Capitano Straordinario delle Navi Andrea Corner n. 2, 18.12.1715 e n. 6, 19.5.1716.

¹⁵¹ Sulle dimensioni della *Leon Trionfante*, larga 38 piedi, cfr. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 58, 6.8.1740, all. periti 15.7.1740 (ringrazio Alberto Secco per avermi segnalato questo documento). Il Museo Correr conserva un disegno della prua e della poppa della nave. La *Leon* presentava alcune novità che sollevarono perplessità, come le bozze all'inglese, più sottili e fragili di quelle all'italiana, e il focone della cucina posto nel mezzo del castello di prua sopra il gradellato della coperta, da dove marinai e soldati poco attenti avrebbero potuto far cadere delle braci nella sottostante camera delle sartie, dando fuoco alle vele là conservate. ASVe, *Senato Mar*, filza 845, 28.5.1716, all. Governatore Tiberio Gritti s.d.; 30.5.1716; BMC, ms. Grimani 193, I, cc. 59v-60v, 151r-152r.

¹⁵² Le altre tre navi raggiungevano rispettivamente i 127, 125 e 124 piedi di lunghezza di chiglia.

¹⁵³ Calcolo fatto attribuendo un pescaggio di 18 piedi e un coefficiente di 0,48.

¹⁵⁴ Sebbene l'armamento originariamente previsto fosse di soli 62 cannoni, 8 dei quali di nuova invenzione, come tutte le grandi navi pubbliche esse potevano arrivare ad imbarcare fino a 80 cannoni. Cfr. ASVe, *Senato Mar*, filza 839, 3.8.1715, all. Provveditori alle Artiglierie 24.7.1715.

¹⁵⁵ I 126 piedi di chiglia della *Leon Trionfante* corrispondevano a 143,7 feet, superiori ai 142,7 della *Royal William*, la maggiore tra le unità da 100 cannoni costruite in quegli anni; la larghezza della nave veneziana corrispondeva invece a circa 44 feet, 6,5 feet in meno del vascello inglese. LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 165.

la prima allestita quell'anno e salpò immediatamente per il Levante. La *Leon Trionfante*, uscita il 2 maggio¹⁵⁶, arrivò invece in Armata solo a metà luglio, quando i turchi avevano già iniziato l'assedio di Corfù.

Nel frattempo, le quattro unità rimaste in cantiere avevano subito un'inaspettata quanto brusca battuta d'arresto. In base ad una relazione presentata da Daniele 4° Dolfìn, rientrato a Venezia dopo la sua rimozione, il Senato aveva infatti deciso di sospenderne i lavori e di dare la precedenza alla costruzione di altrettante navi di secondo rango, da impostare *ex novo*. Dolfìn aveva puntato l'indice contro le difficoltà nel far manovrare insieme navi di tipo diverso e aveva suggerito due nuovi modelli standard, uno (quello scelto dal Senato) di secondo rango, con 105 piedi di lunghezza di chiglia, e uno di primo rango limitato a 116 piedi. Come al solito, la minor lunghezza aveva lo scopo di rendere le navi più agili e permettere loro di muoversi meglio nelle ristrette acque dell'Egeo; l'armamento non ne avrebbe risentito, perchè sarebbe stato portato dal genere da 20 a quello da 30 sulle navi di secondo rango e dal genere da 30 a quello da 50 (già in dotazione alla *Corona*) sulle navi di primo rango¹⁵⁷. Quello di Dolfìn era il terzo attacco portato nel giro di un paio d'anni contro la corsa al gigantismo delle navi pubbliche, che doveva aver suscitato notevoli inquietudini in chi vedeva la flotta sbilanciarsi sempre più verso i grandi vascelli, costosi e di difficile utilizzo in tempo di pace. Ciò aiuta a spiegare come un comandante sconfitto ed esonerato per i propri insuccessi abbia potuto trovare il consenso politico per fermare la costruzione, ormai ben avviata, di quattro grandi navi proprio alla vigilia di una decisiva prova di forza con l'Impero Ottomano; è vero che i ritardi nelle forniture di legname avrebbero impedito di completare tutte e quattro le navi per il 1716, ma ordinarne di nuove significava la sicura rinuncia ad avere in servizio altri vascelli fino al 1717. D'altro canto va detto che alla vigilia del conflitto, lo stesso Bonvicini aveva proposto d'impostare solo una nave di primo rango tipo *Corona*, contro cinque unità di secondo rango da 100-110 piedi: la tensione tra una politica navale incentrata sulle grandi navi e una basata su unità più piccole, ma spendibili anche in tempo di pace, non risparmiava i sostenitori della guerra di squadra, che sembravano disposti ad accettare l'integrazione di unità inferiori se queste avessero offerto un'accettabile garanzia di potersi sostenere nella linea¹⁵⁸.

¹⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 844, 16.4.1716; 845, 9.5.1716, all. Provveditori all'Armar 6.5.1716.

¹⁵⁷ ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfìn n. 98, 14.12.1715, all. 1; *Senato Arsenale*, filza 2, 18.6.1716 e all. scr. D. Dolfìn 1.6.1716.

¹⁵⁸ Va anche sottolineato che le navi di grandi dimensioni, sovente meno robuste per non appesantirne troppo la struttura, potevano risultare più fragili: per tutto il Settecento

11.5 *La difesa di Corfù*

Il 1716 rappresentò il momento di maggior pericolo per la Repubblica dalla sconfitta di Agnadello (1509) in poi. Spazzata via la resistenza veneziana in Morea e ottenuta la superiorità navale, l'Impero Ottomano lanciò un grande attacco contro Corfù, chiave di volta del sistema difensivo marittimo della Serenissima. La caduta della base più importante dopo Venezia avrebbe aperto alla flotta del sultano le porte dell'Adriatico¹⁵⁹, offrendo ai turchi la possibilità di conquistare la Dalmazia con l'ausilio delle proprie forze in Bosnia ed Erzegovina¹⁶⁰ e portare poi la minaccia fino al cuore delle lagune venete, come avevano fatto i genovesi nel 1379-80¹⁶¹. In questo momento critico, la Serenissima trovò un prezioso alleato nell'Austria, preoccupata per le proprie posizioni in Ungheria dopo la lezione che gli ottomani avevano impartito ai russi nel 1711 e rassicurata dalla morte di Luigi XIV e dalle garanzie spagnole riguardo ai propri domini in Italia¹⁶². Se però Corfù fosse caduta, l'appoggio austriaco avrebbe potuto trasformarsi da un indiretto concorso bellico in un diretto soccorso militare e innescare una pericolosa tutela politica¹⁶³: conseguita quasi esclusivamente con le proprie forze, la riuscita difesa dell'isola permise

le navi francesi, più grandi delle pari classe inglesi, furono anche meno forti. RODGER, *The Command of the Ocean*, pp. 414-415.

¹⁵⁹ Sull'importanza di Corfù per il controllo dell'Adriatico, cfr. BRAUDEL, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo*, I, pp. 120-121.

¹⁶⁰ La flotta avrebbe garantito quel sostegno logistico alle truppe turche che in passato i pessimi collegamenti tra la costa e l'interno della penisola balcanica avevano sempre negato, ostacolando gravemente le offensive ottomane in Dalmazia.

¹⁶¹ Sull'importanza per i genovesi delle basi dalmate durante la guerra di Chioggia, cfr. GERTWAGEN, *The Contribution of Venice's Colonies to Its Naval Warfare*, p. 122. Secondo l'ambasciatore francese Des Alleurs, i turchi avevano intenzione non solo di conquistare tutte le isole Ionie e la Dalmazia, ma anche di arrivare con la flotta fino a Venezia, saccheggiando al ritorno quante più regioni italiane possibile. Un indicatore dei timori suscitati dalla minaccia ottomana è dato dall'incarico affidato in quei mesi dal governo pontificio a Ferdinando Marsili di ispezionare accuratamente le opere difensive della costa romagnola e marchigiana. AE, *CP Turquie*, 56, disp. 13.2.1716, c. 75v; J. STOYE, *Marsigli's Europe, 1680-1730. The Life and Times of Luigi Ferdinando Marsigli, Soldier and Virtuoso*, New Haven-London 1994, p. 290.

¹⁶² HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 110; I. PARVEV, *Habsbourg and Ottomans Between Vienna and Belgrade (1683-1739)*, New York 1995, p. 163.

¹⁶³ Sui forti timori che suscitava a Venezia la politica di espansione austriaca in Italia, cfr. D. FRIGO, *Trieste, Venezia e l'equilibrio italiano nel Settecento: uomini, territori, traffici, in Trieste e L'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, a cura di D. ANDREOZZI - C. GATTI, Trieste 2005, pp. 21-22.

alla Repubblica di parare il colpo prima che l'alleato asburgico potesse diventare un soffocante protettore.

Il governo veneziano, pungolato dalla perdita della Morea, cominciò a discutere con largo anticipo la nuova campagna. Ai primi di settembre del 1715 un'apposita Conferenza di ex-capi da Mar stabilì di portare le truppe da trenta a quaranta mila uomini, dodici mila dei quali destinati alla flotta¹⁶⁴; per quest'ultima, la Conferenza ribadì l'obiettivo di trenta vascelli di linea decretati l'anno precedente. Il traguardo sembrava facilmente raggiungibile, in quanto le navi in servizio erano ventisette, ma quelle realmente da battaglia non superavano la quindicina¹⁶⁵: come abbiamo visto non c'era modo di aumentare significativamente questa cifra con le nuove costruzioni, mentre il mercato non offriva unità adatte a sostenersi nella linea. L'espansione delle forze interessò quindi soprattutto l'esercito, che dopo la fine della guerra di Successione spagnola poteva invece contare su un ampio mercato internazionale di validi professionisti e sul quale il Senato lanciò in novembre un grande arruolamento di venti mila uomini¹⁶⁶. Per finanziare le nuove spese militari fu imposto un contributo straordinario di 300 mila ducati alle sei *Scuole grandi* di Venezia, che si mostrarono insolitamente sollecite, facendo arrivare 200 mila ducati entro la metà di gennaio del 1716¹⁶⁷.

Il nuovo anno non cominciò altrettanto bene in Levante. Il 12 febbraio, mentre l'Armata grossa era alla conchia a Porto Guin, presso Corfù, la *Regina del Mare*, intenta a scaricare l'artiglieria, saltò in aria: della grande e recente nave non rimasero che l'albero di trinchetto e una parte del castello di prua. Non si sa esattamente quanti uomini ci fossero a bordo, ma i sopravvissuti furono solo sette (il capitano Priaroggia, a terra malato, scampò anch'egli la morte)¹⁶⁸. L'esplosione (che fece tremare le case di Corfù, lontana più di dieci chilometri)

¹⁶⁴ Dieci mila soldati sarebbero stati necessari per la difesa di Corfù, 2 mila per quella delle altre isole Ionie e 14 mila per la Dalmazia; in quel momento la Serenissima aveva al suo servizio circa 29 mila uomini: 20.699 in Levante, 7.206 in Dalmazia, 836 sulla Squadra del Golfo. ASVe, *Senato Rettori*, filza 173, 21.9.1715 e all. Savio alla Scrittura 10.9.1715.

¹⁶⁵ ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfin n. 93, 15.11.1715; *Senato Rettori*, filza 173, 7.12.1715, all. scr. F. Grimani 5.12.1715.

¹⁶⁶ ASVe, *Senato Rettori*, filza 173, 20.11.1715.

¹⁶⁷ Le Scuole grandi erano quelle di San Giovanni Evangelista, Santa Maria della Carità, Santa Maria della Misericordia, San Marco, San Rocco, e San Teodoro: queste confraternite erano tradizionalmente impegnate nella fornitura di galeotti per l'Armata sottile. ASVe, *Senato Rettori*, filza 174, 15.1.1716; PULLAN, *La politica sociale*, I, pp. 159-170.

¹⁶⁸ Al momento dell'esplosione, sei dei sette sopravvissuti si trovavano nella zona prodiera: uno leggeva il *Libro delle Vergini* sul ponte di castello, tre stavano cucinando (carne e fave) sotto il medesimo ponte, un quinto era andato ad urinare dallo sperone e il sesto

danneggiò gravemente la *Colomba d'Oro*, inclinata sulla *Regina del Mare* per carenare e, meno seriamente, la *Madonna della Salute*, dove il Capitano Straordinario Corner rimase ferito; la pioggia impedì all'incendio di estendersi su altre unità, ma in pochi minuti tre delle navi pubbliche più grandi erano state messe fuori uso¹⁶⁹.

Per quanto il Capitano Generale Dolfín (ancora in carica) non rimpiangesse la morte sulla *Regina del Mare* di tanti marinai liguri, «dei quali non poteva essere più infelice la riuscita, mancanti gli ufficiali di disciplina e di pronta esecuzione agli ordini delle pubbliche rappresentanze»¹⁷⁰, la loro perdita aggravava di fatto la condizione già precaria degli equipaggi delle navi pubbliche. Ancor prima che arrivasse l'inverno, l'alto numero di malati aveva costretto a trasformare la *Nostra Signora del Rosario* in nave-ospedale¹⁷¹. In febbraio, quando giunse a Corfù il nuovo Capitano Generale Andrea Pisani, gli equipaggi erano ridotti di quasi il 40% e alcune delle unità più grandi non erano neppure in grado di muoversi¹⁷². Il serbatoio di marinai nazionali si stava esaurendo, nonostante la ricerca di sudditi fosse stata estesa anche ai porti francesi¹⁷³, mentre la vena scoperta nei porti di Ponente sembrava inaridita, sia per le basse paghe offerte dalla Repubblica, sia per la concorrenza di altre mari-

guardava quattro compagni giocare a carte; il settimo dormiva sul ponte di corridoio a centro nave.

¹⁶⁹ Corner ebbe il braccio destro storpiato senza rimedio. Uno storico veneziano contemporaneo rimarcò l'assenza di Priaroggia dalla *Regina*, definendo (non è chiaro su quali basi) la sua malattia un pretesto. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini n. 8, 14.2.1716; filza 1339, disp. A. Corner n. 4, 16.2.1716; n. 20, 13.10.1716; filza 960, disp. D. Dolfín n. 109, 16.2.1716 e all.ti; FERRARI, *Notizie storiche*, p. 95.

¹⁷⁰ ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfín n. 109, 16.2.1716. Va ricordato che solo alcuni mesi prima i Provveditori all'Armar avevano invece lodato a Venezia la disciplina dell'equipaggio di Priaroggia.

¹⁷¹ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini n. 7, 13.12.1715.

¹⁷² Vi erano 2.186 marinai sui 3.530 previsti. La *Trionfo* era completamente paralizzata, mentre *Regina del Mare* e *San Lorenzo Giustinian* avrebbero potuto salpare con estrema difficoltà. ASVe, *PTM*, filza 1135, all. 1.3.1716 senza disp.; filza 1258, disp. Commissario d'Armata Nicolò Erizzo n. 2, 15.2.1716.

¹⁷³ A Tolone risultarono presenti cinque-seicento marinai veneziani, licenziati dalle navi da guerra francesi dopo la fine della guerra di Successione spagnola o sbarcati dai mercantili d'oltralpe, che li ingaggiavano a Venezia per il solo viaggio verso la Provenza. Successive indagini sembrano indicare che i dati su Tolone fossero ottimistici, ma a Marsiglia vennero sicuramente identificati centocinquanta marinai sudditi della Serenissima. ASVe, *Senato Mar*, filza 838, 18.7.1715, all. Provveditori all'Armar 16.7.1715; filza 840, 14.9.1715, all.ti.

ne¹⁷⁴. In Olanda Toost Weigh, ingaggiato quale *Ammiraglio* dell'Armata grossa dal console veneziano all'Aja Giovanni Arrigoni, offrì una leva di cinquecento marinai, ma qui la Serenissima dovette fare i conti con l'azione di disturbo degli ottomani: un Agà giunse appositamente nella capitale olandese per impedire gli arruolamenti veneziani¹⁷⁵. La scarsità di marinai non permise di portare in squadra neppure tutte le navi disponibili. Solo la *Madonna dell'Arsenale* riuscì a entrare in servizio per l'inizio della nuova campagna, mentre la *Leon Trionfante* poté salpare non prima della fine di giugno e solo dopo aver impiegato i marinai della *Sacra Lega*, che a sua volta dovette attendere il mese successivo. Per completare gli equipaggi di queste due ultime unità si ottennero duecento marinai dal Dogado e dall'Istria, ma soltanto con la promessa di congedarli a fine campagna¹⁷⁶. La scarsa disponibilità delle popolazioni verso il servizio sulle navi stava facendo perdere la pazienza alle autorità: i Provveditori all'Armar rimarcarono essere «debito preciso del suddito il servire, e non abusarsi della clemenza con cui gli ha sempre gratiati il pubblico»¹⁷⁷. Il Podestà di Chioggia Francesco Carminati cercò di convincere «con le maniere più dolci e più soavi» la gente di mare ad arruolarsi, ma vista l'assoluta assenza di volontari, ne fece estrarre d'autorità 38¹⁷⁸; tuttavia recriminazioni e azioni estemporanee non potevano migliorare di molto la situazione.

La mancanza di marinai consentì al Capitano Generale Pisani di allestire inizialmente solo dieci navi, che furono spinte oltre Zante per «consolare» quei sudditi con la vista della bandiera di San Marco, mentre una squadra di galee andava a Zante e Cefalonia allo scopo di raccogliere uomini per le restanti

¹⁷⁴ A Livorno, il papa arruolava marinai per la squadra da inviare in aiuto alla Serenissima. Nei mari del Nord era invece la marina russa a fare incetta di uomini per la guerra contro la Svezia. ASVe, *Senato Mar*, filza 844, 4.4.1716 e all.ti.

¹⁷⁵ Weigh, ingaggiato per 80 ducati al mese, aveva servito sulla flotta olandese, partecipando nel 1704 alla battaglia di Malaga, dove aveva preso il comando della nave sulla quale era imbarcato dopo che il capitano era rimasto ucciso; aveva poi diretto una piccola squadra. ASVe, *Senato Rettori*, filza 174, 15.1.1716 e all.ti; 8.2.1716, all. Provveditori all'Armar 4.2.1716.

¹⁷⁶ Si fece leva sugli obblighi delle due scuole di marinai di Chioggia e su quella di Burano, nonché sui barcaioi di Malamocco, Castello e Giudecca.

¹⁷⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 845, 9.5.1716 e all.ti.

¹⁷⁸ Anche Francesco di Alessandro Carminati (1690-1743) apparteneva, come Bonvicini, a una famiglia di recente aggregazione (1687), il che potrebbe spiegare il suo decisionismo: non fu comunque facile raggiungere neppure quella cifra, dato che alcuni degli estratti erano assenti, altri esentati in quanto ammogliati o capi famiglia. ASVe, *Senato Mar*, filza 846, 20.6.1716 [due decreti] e all.ti; 27.6.1716, all. disp. F. Carminati 18.6.1716.

unità¹⁷⁹. Grazie ai marinai delle isole Ionie e ad altri invii da Venezia, Pisani riuscì a concentrare per i primi di giugno a Cefalonia venticinque navi in condizioni accettabili. Sette erano di terzo rango, ma vennero egualmente inserite nell'ordinanza di battaglia promulgata dal Capitano Straordinario Corner, nel tentativo di compensare in qualche modo l'inferiorità numerica della squadra veneziana rispetto a quella ottomana¹⁸⁰. Le ultime notizie davano quest'ultima già oltre Capo Malea con una sessantina di unità a vela. Sebbene la sua composizione risulti ancora meno sicura di quella del 1715, sembra che, nonostante il sultano avesse ordinato in autunno l'impostazione di altre dieci navi, nessuna nuova unità fosse entrata in servizio: il motivo principale era anche per i turchi la scarsità di legname, che aveva portato tra l'altro a 'cannibalizzare' una sultana¹⁸¹. Pare che anche gli equipaggi non fossero nelle condizioni migliori e che Hogia avesse dovuto imbarcare greci e armeni che non avevano mai visto il mare¹⁸².

Il 21 giugno i turchi vennero avvistati nelle acque di Navarino. Per quanto la loro consistenza rimanesse incerta, il Capitano Ordinario Flangini¹⁸³, ansioso di combattere e volendo evitare che i tergiversamenti avessero un effetto negativo sul morale delle popolazioni delle isole Ionie, propose di andare incontro al nemico sfruttando i favorevoli venti stagionali da NO. La Consulta temeva però che gli stessi venti avrebbero impedito la ritirata in caso di sconfitta e preferì tenere l'Armata grossa (salita ora a ventisette navi) nello stretto che separa Zante da Cefalonia, mentre Pisani (a cui il Senato aveva dato l'ordine

¹⁷⁹ ASVe, *PTM*, filza 1135, disp. A. Pisani n. 2, 29.3.1716; n. 5, 4.5.1716; filza 1340, disp. L. Flangini n. 10, 4.5.1716; filza 1339, disp. A. Corner n. 6, 19.5.1716.

¹⁸⁰ Le navi di primo rango erano undici, quelle di secondo rango sette. ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. A. Corner n. 7, 11.6.1716, all. ordine di battaglia 11.6.1716.

¹⁸¹ Le unità più grandi erano tra le venti e le venticinque, alle quali si aggiungevano trenta-trentacinque navi inferiori, tra cui forse una decina di mercantili armati e una decina di Barbareschi. Gli informatori veneziani segnalavano la tre-ponti da 110-120 cannoni, tredici navi da 70 cannoni, otto da 60, otto da 50 e dieci da 40 cannoni, mentre altre sei sultane tra grandi e piccole erano ancora ai lavori. L'ambasciatore francese parla di un massimo di trenta navi di linea. ASVe, *PTM*, filza 960, disp. D. Dolfin n. 91, 5.11.1715; filza 1135, disp. A. Pisani n. 6, 25.5.1716, all. costituito 17.5.1716; AE, *CP Turquie*, 56, 13.4.1716, c. 98v.

¹⁸² AE, *CP Turquie*, 56, 15.5.1716, c. 130r.

¹⁸³ I Flangini, originari di Cipro, erano riparati a Venezia dopo la perdita dell'isola da parte della Serenissima. Ludovico era figlio di Girolamo Flangini, un ricco mercante che nel 1644 aveva acquistato, col fratello Antonio, la Contea di Pisino dall'Imperatore, rivendendola poi nel 1660 al friulano Conte Porzia. Cfr. C. DE FANCESCHI, *Storia documentata della Contea di Pisino*, Venezia 1964, pp. 111-113.

di riportare le insegne di Capitano Generale su una galea) retrocedeva con l'Armata sottile a Corfù¹⁸⁴. La presunta forza della flotta ottomana continuava a ipnotizzare la maggior parte dei comandanti veneziani, spaventati all'idea di perdere in poche ore quelle navi che apparivano l'unico mezzo per sbarrare ai turchi la strada verso la Laguna; il senso di superiorità maturato durante la guerra di Candia aveva lasciato il posto a un sentimento di soggezione che ricordava quello patito quasi due secoli prima in seguito allo scacco di Prevesa.

La mossa difensiva decisa dalla Consulta si dimostrò in ogni caso sbagliata. Il medesimo vento da SE che consentì a Corner di posizionarsi facilmente tra Zante e Cefalonia, permise anche a Hogia di sottrarsi all'esplorazione nemica: giovandosi dell'ottima conoscenza delle acque ioniche acquisita nelle crociere degli anni precedenti il conflitto, il Kapudan si gettò verso il mare aperto per entrare poi «in soli tre bordi» nel Canale di Corfù da nord¹⁸⁵. Corner lo attese inutilmente per tre giorni presso Capo Schineri (propaggine settentrionale di Zante), quindi il 27 giugno ricevette da Pisani l'ordine di risalire verso Corfù¹⁸⁶. Venti contrari, alternati a bonacce, bloccarono il Capitano Straordinario per un altro paio di giorni; il 3 luglio si apprestava finalmente a entrare nel Canale di Corfù da sud, quando Pisani gli ordinò di circumnavigare l'isola per imboccarlo da nord. Senza alcuna notizia precisa sul nemico, Corner si ritrovò il 7 in vista di Otranto. Qui venne a sapere che la flotta ottomana era penetrata nel Canale due giorni prima e che dieci mila soldati turchi erano già stati trasportati dalla terraferma all'isola¹⁸⁷.

L'8 luglio l'Armata grossa imboccò a sua volta il Canale di Corfù, spinta da un vento da NO. Intorno alle 14 arrivò all'altezza della chiesa della Madonna di Casoppo, nella parte settentrionale dell'isola, e, dopo che ciascuna unità ebbe sparato i tradizionali tre colpi in onore della locale Vergine, si dispose in ordine di battaglia¹⁸⁸. Tenendosi a ridosso della costa di Corfù per mantenere

¹⁸⁴ In Senato vi era stato un nuovo dibattito sull'opportunità che il Capitano Generale mantenesse le proprie insegne sulle navi. Anche Pietro Garzoni sarebbe stato possibile, ma l'assemblea preferì riportare il comandante in capo sulle galee. *Diario Garzoni*, cc. 273v-274r, 18.4.1716; ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini n. 13, 22.6.1716 e all. scr. 22.6.1716; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 127.

¹⁸⁵ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. A. Pisani n. 34, 13.11.1716.

¹⁸⁶ Pisani aveva raggiunto l'isola il 3 luglio con due galee e tredici galee. ANDERSON, *Naval Wars*, p. 247; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 127.

¹⁸⁷ Un'altra fonte afferma che fossero stati traghettati solo 2 mila uomini, mentre Hatzopoulos riporta che i primi sbarchi avvennero solo la mattina dell'8 luglio. ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. A. Corner n. 8, 13.7.1716, all. costituito 9.7.1716; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 128.

¹⁸⁸ La chiesa, servita da religiosi di rito ortodosso, accoglieva numerosi ex-voto di

il sopravento, le ventisette navi¹⁸⁹ di Corner si trovarono di fronte cinquantacinque navi turche, ancorate, da NO a SE, tra l'isolotto di Vido¹⁹⁰ e il Golfo di Butrintò, sulla costa albanese; il Kapudan Pascià era in testa con le sette navi più poderose, mentre le altre sultane erano mescolate con le unità barbaresche e i vascelli più piccoli, secondo uno schema già impiegato da Mezzomorto durante la prima guerra di Morea¹⁹¹. Appena avvistato il nemico,

sopravissuti ai pericoli del mare. SPON, *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce, et du Levant*, 1, pp. 121-122; anche GERTWAGEN, *The Contribution of Venice's Colonies*, p. 124.

¹⁸⁹ Dovrebbero esserci state undici navi di primo rango (*Madonna della Salute, Costanza Guerriera, Trionfo, Colomba d'Oro, Grand'Alessandro, Corona, San Lorenzo Giustinian, Madonna dell'Arsenale, Terror, Aquila Valiera, Iride*), sette di secondo rango (*San Francesco da Paola, San Andrea, Fede Guerriera, Fenice, Vittoria, Valor Coronato, Rosa*), quattro di terzo rango (*Nettuno, Aquiletta, Venezia Trionfante, Scudo della Fede*), cinque acquistate o noleggiate (*Nostra Signora del Rosario, San Pietro Apostolo, Santissimo Crocefisso, Santissima Annunziata e San Paolo*). Non ci sono dati precisi sull'armamento; un documento del novembre 1716 sembra suggerire che vi fossero tre generi di navi di primo rango: un tipo *Corona* con cannoni da 50, un tipo *Terror* con cannoni da 40 e un tipo *Madonna della Salute* con cannoni da 30. La *Corona* aveva 76 cannoni (28 da 50 in corridoio, 4 di nuova invenzione da 120 e 22 da 20 in coperta, 12 da 14 sul cassero e 6 sul castello di prua, 2 da 12 e 2 «obici» da 50 sul cassero: volume di fuoco totale 2.116 libbre senza i cannoni di nuova invenzione e gli obici); la *Terror* contava 66 cannoni (26 da 40 in corridoio, 24 da 30 in coperta, 12 da 14 sul cassero e altri 4 sul castello: totale 1.984 libbre); la *Madonna della Salute* aveva 74 cannoni (28 da 30 in corridoio, 4 di nuova invenzione da 120 e 22 da 30 in coperta, 12 da 14 sul cassero e altri 4 sul castello, 4 da 12 sul cassero: totale 1.572 libbre senza i cannoni di nuova invenzione); tutte e tre le navi avevano anche 10 periere. Le navi di secondo rango erano sul modello *Rosa* con 60 cannoni (24 da 20 in corridoio — ma ricordiamo che almeno la *San Francesco da Paola* poteva imbarcare cannoni da 30 — 22 da 14 in coperta; 12 da 12 sul cassero e 2 sul castello: totale 956 libbre), oltre a 8 periere. Le navi di terzo rango seguivano il modello *Valor Coronato* da 52 cannoni (22 da 14 in corridoio — ma alcune unità avevano sicuramente cannoni da 20 — 22 da 12 in coperta; 6 da 9 sul cassero e 2 sul castello: totale 644 libbre), oltre 6 periere. Circa gli equipaggi, la *Corona* aveva, tra marinai e soldati, 772 uomini, la *Terror* 726, la *Madonna della Salute* 740, la *Rosa* 477, la *Valor Coronato* 335. Sulla *Corona*, 562 uomini (73%) erano destinati alle artiglierie, 105 (14%) alle armi leggere e 65 (8%) alle vele. Cfr. ASVe, PTM, filza 1126, disp. A. Pisani n. 34, 13.11.1716, all. s.d.

¹⁹⁰ Nel 1916 l'isoletta di Vido accolse gli incurabili dell'esercito serbo dopo la sua disastrosa ritirata attraverso il Montenegro e l'Albania. CHALINE, *L'Adriatique*, p. 492.

¹⁹¹ La flotta ottomana aveva più di sessanta vele, ma le navi in grado di combattere erano tra le cinquanta e le cinquantacinque. Si trattava di dodici sultane di 'primo rango', compresa la tre-ponti ammiraglia di Hogia, data adesso a 94-96 cannoni, altrettante sultane di 'secondo' e di 'terzo rango', quindici-venti mercantili armati da 50-60 cannoni, una decina di Barbareschi da 36-40 cannoni, eccettuate le due ammiraglie di Algeri e Tripoli, più

i turchi si misero alla vela virando a un tempo su una rotta NNE, nel tentativo di interpersi tra i veneziani e la costa di Corfù per riguadagnare il sopravvento; la manovra fu però sventata dell'Almirante Marcantonio Diedo, che guidava la linea veneziana dalla *Trionfo* e che orzò al massimo verso la sponda corfiota, seguito dal resto dell'avanguardia¹⁹². La *Trionfo* risalì quindi controvento la linea nemica fino a quando giunse a fianco della tre-ponti di Hogia, in coda ai suoi dopo la virata; allora (erano circa le 15) Corner, che aveva scelto la consueta posizione nella divisione di testa, diede il segnale di battaglia: l'avanguardia veneziana poggiò direttamente contro il Kapudan, il quale rispose virando una seconda volta a un tempo e riportandosi così alla testa della propria formazione.

Dopo qualche tempo, Hogia virò una terza volta, in successione per rimanere in testa, dirigendosi poi contro la coda veneziana allo scopo di tagliarla fuori. Le ultime unità di quest'ultima (*Costanza Guerriera* del Capitano Ordinario Flangini, *Colomba d'Oro*, *San Lorenzo Giustinian* e l'*Aquila Valiera*, tutte di primo rango) si misero in panne per attendere il nemico e poi gli tennero testa, pare per circa tre ore. Hogia, sostenuto da altre cinque sultane, cercò di isolare la *Costanza*¹⁹³, ma venne respinto e fu anzi costretto a ripiegare verso la costa albanese. La ritirata avrebbe potuto aprire la strada all'impiego dei due brulotti veneziani, particolarmente favoriti nelle ristrette acque del Canale, ma questi ultimi non si mossero¹⁹⁴. Chi si mosse fu invece l'Almirante Diedo che, vedendo in pericolo la retroguardia dove combatteva il fratello Ludovico, rovesciò di propria iniziativa il bordo, dato che Corner aveva mantenuto la precedente rotta per SO, senza imitare la terza inversione del Kapudan. Nonostante impiegasse parecchio tempo per raggiungere la coda veneziana, una volta arrivato Diedo si gettò con impeto in mezzo alle sultane, tempestandole di cannonate, grazie al notevole addestramento impartito ai soldati della *Trionfo* dal colonnello Alessandro Aldman, che comandava le truppe di bordo. Corner

grosse; le altre unità a vela erano quattro palandre e due brulotti, oltre a quattro-sei trasporti. L'ammiraglia del Kapudan imbarcava tra i milleduecento e i millesettecento uomini, le sultane più grandi settecento, le altre quattro-cinquecento, i barbareschi tre-quattrocento, per un totale calcolato, forse generosamente, in trenta mila uomini. Vi erano inoltre quindici galee e venticinque galeotte.

¹⁹² Diedo, che pure era stato Capitano delle Navi tra il 1703 e il 1706, aveva accettato di ricoprire un incarico minore. ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. M. Diedo n. 14, 26.11.1715.

¹⁹³ Nella scontro la *Costanza Guerriera* ebbe cinquantasei tra morti e feriti e le gabbie inutilizzabili.

¹⁹⁴ Un capitano affermò di aver avuto la velatura danneggiata, l'altro di aver ricevuto l'ordine di rimanere con la coda veneziana: dopo la battaglia entrambi vennero rimossi.

assecondò l'iniziativa del suo subordinato e lo seguì con il resto della divisione di testa, portandosi sotto la tre-ponti di Hogia, che nell'azione perse il parrocchetto e fu costretta a poggiare una seconda volta. Lo scontro divenne duro anche al centro: sulla *Terror*, un angelo di «smisurata grandezza», proveniente sicuramente da uno dei grandi petrieri turchi,¹⁹⁵ fece letteralmente a pezzi il giovane patrizio Giovanni Corner¹⁹⁶.

La battaglia continuò fino alle 20.30, quando l'oscurità, la bonaccia e la corrente separarono le due flotte: i turchi si portarono quindi sotto la costa albanese, i veneziani a ridosso di quella di Corfù. La mattina del 9 luglio, non è chiaro se a causa delle correnti o se per proteggere la piazza più da vicino, l'Armata grossa si spostò più a sud, finendo sottovento al nemico; i turchi ne approfittarono subito per estendere la propria linea attraverso il Canale, assicurando nuovamente il passaggio di truppe e rifornimenti dalla terraferma all'isola: come già era accaduto in passato, una mossa sbagliata vanificava sul piano strategico un parziale successo tattico. Corner si giustificò chiamando i causa i danni subiti e affermò che le navi avevano comunque ottenuto un importante successo, superando lo sbarramento avversario e portandosi a ridosso di Corfù. Sebbene la piazza fosse effettivamente incoraggiata dalla vicinanza dell'Armata grossa, il Capitano Generale Pisani non sembrò del medesimo avviso e lo stesso Corner dovette riconoscere successivamente che era stato un errore scendere sottovento. I danni subiti dalle navi veneziane, soprattutto alle alberature, erano effettivamente piuttosto gravi, ma i turchi sembravano aver sofferto di più, registrando l'affondamento di almeno un'unità; molto del merito andava ai proiettili cilindrici dei cannoni di nuova invenzione che, sebbene non fossero stati riempiti di esplosivo, avevano provocato grandi fori negli scafi delle sultane. Corner riconosceva però che anche con i grandi cannoni non si poteva pensare di sconfiggere, con meno di trenta navi veneziane, cinquanta navi turche, mediamente più grandi e meglio armate¹⁹⁷. Anche il fatto che

¹⁹⁵ La flotta ottomana aveva almeno ventisei grandi cannoni petrieri, tra cui due straordinari pezzi da 3 *kantar* (132 *okka* o 375 pdr, definiti dalle fonti veneziane del genere da 1000), imbarcati su un vascello definito per l'appunto «*Tre Cantari*» e che aveva anche sei petrieri da 44 *okka* (124 pdr); altri venti pezzi di quest'ultimo genere si trovavano su quattro sultane, tra cui la tre-ponti di Hogia (che ne aveva sei).

¹⁹⁶ Per onorare la sua morte, il padre Marco fu eletto senatore. Giovanni Corner (n. 1697) non era uno stretto parente del Capitano Straordinario Andrea. Cfr. BARBARO, III-11, c. 107 (la data di morte, 1717, è erronea).

¹⁹⁷ Sulla battaglia, che registrò nelle fila veneziane 116 morti (25 marinai e 91 soldati) e 250 feriti (61 marinai e 189 soldati), cfr. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini n. 14, 9.7.1716; filza 1350, disp. Patrona Francesco Correr n. 5, 10.7.1716; filza 1339, disp. A. Corner n. 8, 13.7.1716; n. 20, 13.10.1716; filza 1357, disp. Almirante Marcantonio Diedo

l'Armata grossa, pur in inferiorità numerica, fosse rinfrancata dall'aver tenuto testa a un nemico che dopo i successi del 1715 si era convinto che essa non rappresentasse più un avversario temibile, ebbe un effetto temporaneo. A lungo andare, la posizione sottovento in cui era scivolato Corner fece sentire i suoi effetti negativi. I veneziani non potevano attaccare controvento, mentre ai turchi bastava mantenere la loro posizione per assicurare le linee di comunicazione delle proprie truppe sull'isola¹⁹⁸; i soccorsi da Venezia trovavano invece sbarrata la rotta più breve per Corfù: pochi giorni dopo la battaglia, un convoglio guidato dalla nuova *Leon Trionfante* rischiò di finire dritto in bocca al nemico e fu deviato solo all'ultimo momento¹⁹⁹.

L'arrivo della *Leon* fu il primo di una serie di rinforzi che cominciarono a riequilibrare la situazione navale. In breve giunsero le due navi pubbliche che pattugliavano l'Adriatico e quattro navi maltesi, presumibilmente le stesse dell'anno precedente: queste ultime vennero inserite, insieme alle ventitre migliori navi veneziane, nella linea di battaglia, che fu riorganizzata su tre divisioni di nove navi ciascuna²⁰⁰. Il 31 luglio arrivò anche la squadra pontificia, con cinque navi: una fu unita alla linea, mentre le altre quattro vennero disarmate e gli equipaggi imbarcati sulla *San Lorenzo Giustinian*, la quale fu affidata al comandante pontificio – il francese Cavalier di Langon – con il compito di dirigere la divisione di retroguardia²⁰¹.

18.7.1716; filza 1135, disp. A. Pisani n. 17, 26.7.1716; filza 1126, disp. A. Pisani n. 34, 13.11.1716; BNM, ms. It, Cl. VII, 384 (10048), *Motioni marittime della flotta veneta e squadre ausiliarie*, c. 1; FERRARI, *Notizie storiche*, p. 123.

¹⁹⁸ Già il 10 luglio i turchi ripresero a trasbordare uomini dalla terraferma. In totale furono condotti a Corfù tra i venticinque e i trenta mila uomini, di cui però solo sedici mila combattenti. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 129, 131.

¹⁹⁹ ASVe, *PTM*, filza 1135, disp. A. Pisani n. 15, 14.7.1716. Il 20 agosto un mercantile francese noleggiato non fu altrettanto fortunato e cadde nella mani della flotta turca insieme ai trecento soldati tedeschi che trasportava. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 141.

²⁰⁰ Le navi maltesi, arrivate il 22 luglio insieme ad alcune galee, erano le citate *San Giovanni* da 58 cannoni e 586 uomini, la *San Giacomo* da 50 cannoni e 500 uomini, la *Santa Caterina* da 46 cannoni e 436 uomini e la 'fregata' *San Raimondo* da 40 cannoni e 370 uomini. ASVe, *PTM*, filza 1135, disp. A. Pisani n. 17, 26.7.1716 e all. 24.7.1716; filza 1126, disp. A. Pisani n. 34, 13.11.1716, all. s.d.; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 131.

²⁰¹ Le navi pontificie (in realtà genovesi) erano la *Fenice Rinnovata*, da 56 cannoni e 340 uomini, *Porcospino* da 42 cannoni e 270 uomini, *San Buraldino* da 40 cannoni e 300 uomini, e due fregate da 36 cannoni rispettivamente con 250 e 206 uomini; la squadra comprendeva anche sei galee pontificie (due delle quali anch'esse genovesi), cinque spagnole e tre toscane. ASVe, *PTM*, filza 1135, disp. A. Pisani n. 19, 3.8.1716; filza 1126, disp. A.

Mentre il vento contrario continuava a impedire alla flotta alleata di attaccare, alcune navi appoggiarono direttamente la difesa di Corfù. Il 25 luglio le artiglierie dell'ammiraglia *Madonna della Salute* spararono a difesa della posizione avanzata di Mandouki; il 27 le galee cercarono di bombardare il campo nemico a Porto Guin, ma vennero respinte dalle batterie costiere, un ambito nel quale i turchi mantenevano la loro buona tradizione; nell'occasione le due galeazze presenti dimostrarono di avere ancora qualcosa da dire in ambito tattico, costringendo altrettanti vascelli nemici a ripiegare²⁰². Il primo agosto la Consulta decise di cercare di sfruttare la leggera brezza da ESE, che solitamente spirava la mattina, per far avanzare le navi prima che tornasse a soffiare il prevalente vento da NO. Il tentativo venne effettuato il 5, il giorno stesso in cui i turchi chiedevano la resa della piazza in seguito alla caduta di Monte Abramo e Monte Salvatore di due giorni prima. Le ventotto navi della linea di battaglia furono rimorchiate in avanti dalle galee, seguite da dieci unità più piccole disposte in una seconda linea di rinforzo; tuttavia, appena messa in moto la squadra, il vento riprese a soffiare in senso contrario e il tentativo dovette essere abbandonato²⁰³.

Il 15 agosto l'arrivo di un nuovo convoglio, con a bordo 1.700 soldati, ridiede fiato alla piazza. Il 20 (dopo che nella notte tra il 18 e il 19 i difensori avevano respinto un assalto generale) il vento da SE permise alle navi alleate di rinnovare l'attacco, ma ben presto gli elementi si scatenarono dando vita a una tempesta di eccezionale violenza: molte unità rischiarono di essere trascinate via dalla furia degli elementi e un fulmine colpì l'*Aquila Valiera*, uccidendo tre uomini. I turchi soffrirono però molto di più. I tiri di cannone effettuati per chiedere soccorso furono continui e pare che due sultane siano finite contro la costa albanese, mentre lo stesso Corner osservò direttamente i gravi danni riportati da altre due unità entrate in collisione. Soprattutto, la tempesta semi-distrusse il campo ottomano, costringendo le truppe sbarcate nell'isola ad abbandonare l'assedio. La partenza fu accelerata dall'ordine di ritirata impartito dal nuovo Gran Visir Haci Halil Pascià, che aveva sostituito Dâmâd, caduto il

Pisani n. 34, 13.11.1716 e all. s.d.; P. GIACOMONE PIANA, *La squadra del Commendatore de Langon: cavalieri di Malta su vascelli genovesi nella guerra di Corfù (1716)*, in *Riviera di Levante tra Emilia e Toscana. Un crocevia per l'Ordine di San Giovanni*, a cura di J. COSTA RESTAGNO, Genova-Bordighera, 2001, pp. 267-270; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 249; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 133.

²⁰² ANDERSON, *Naval Wars*, p. 249; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 133.

²⁰³ ASVe, *PTM*, filza 1135, disp. A. Pisani n. 19. 3.8.1716, all. 1.8.1716; n. 20, 11.8.1716; filza 1339, disp. A. Corner n. 10, 11.8.1716; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 249; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 135-136.

5 agosto a Peterwardin, dove le forze ottomane erano state sbaragliate da quelle austriache dirette da Eugenio di Savoia²⁰⁴.

Il vento contrario impedì alla flotta alleata (che era stata ulteriormente rinforzata da sei navi spagnole guidate dal marchese genovese Stefano De Mari, il vecchio comandante di Priaroggia)²⁰⁵ di contrastare il reimbarco ottomano, effettuato nella notte sul 22 agosto²⁰⁶. Lo stesso vento bloccò però anche i turchi e gli alleati cercarono di approfittarne, ma il 23 una nuova burrasca fece annullare l'operazione; quando, il giorno dopo, Corner riuscì finalmente a disporre le navi in ordine di battaglia, Hogia si stava già ritirando, seppure faticosamente, verso nord. Dopo una nuova bonaccia il 25, il 26 il Kapudan trovò una piccola brezza che gli permise di sgusciare finalmente fuori dal Canale di Corfù: Corner si lanciò all'inseguimento con le unità più avanzate, ma Pisani gli ordinò di tenere unita la squadra. Il Capitano Straordinario avrebbe voluto allora invertire la rotta e discendere il Canale per tagliare poi la strada ai turchi, ma il Capitano Generale convocò una Consulta che decise di mantenersi invece alle calcagna del nemico²⁰⁷. Il 27 agosto, nonostante il rimorchio delle galee, le navi veneziane erano già distanziate di una ventina di miglia dai turchi. Il 28 le corvette in esplorazione avvistarono la flotta nemica ad ovest di Corfù, Corner chiese nuovamente di retrocedere per intercettarla a sud dell'isola; Pisani gli ordinò nuovamente di starle addosso: quando, perso di vista il nemico, il Capitano Generale autorizzò finalmente l'inversione di rotta, era già troppo tardi. Il 29 i veneziani raggiunsero Santa Maura, dirigendosi quindi a Zante, dove scoprirono che la flotta ottomana era passata in quelle acque il giorno precedente: pur ostacolato dal vento sfavorevole, Hogia aveva manovrato con maggior abilità dei suoi avversari, riuscendo a svincolarsi da una situazione potenzialmente

²⁰⁴ ASVe, PTM, filza 1339, disp. A. Corner n. 11, 22.8.1716; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 137; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 250; M. HOCHEDLINGER, *Austrian's War of Emergence, 1683-1797*, London 2003, p. 195.

²⁰⁵ Le navi spagnole erano la *Reale* da 76 cannoni e 737 uomini, *San Giovanni* da 74 cannoni e 682 uomini, *San Ferdinando* da 60 cannoni e 609 uomini, *Nostra Signora della Cintura* da 58 cannoni e 580 uomini, *Perla* da 56 cannoni e 568 uomini e *Fornon* da 40 cannoni e 390 uomini: erano state concesse al papa dal cardinale Giulio Alberoni, consigliere di Filippo V di Spagna, insieme alla promessa di non attaccare i territori imperiali in Italia. Sei navi portoghesi non arrivarono invece in tempo per la campagna. ASVe, PTM, filza 1126, disp. A. Pisani n. 34, 13.11.1716 e all. s.d.; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 111; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 251.

²⁰⁶ I turchi persero comunque almeno novecento soldati nelle operazioni di reimbarco. HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 143.

²⁰⁷ ASVe, PTM, filza 1339, disp. A. Corner n. 12, 26.8.1716.

molto pericolosa. A Zante, Corner dovette fronteggiare prima gli ausiliari, che non volevano proseguire, poi gli stessi capitani delle navi pubbliche, anch'essi contrari a continuare la navigazione sia per i danni subiti nella battaglia dell'8 luglio e la mancanza di parti di ricambio, e sia per la vicinanza del nemico. Nella questione intervenne Pisani, i cui rapporti con Corner stavano diventando sempre più tesi²⁰⁸, e alla fine la Consulta decise di rimanere nelle acque di Zante per effettuare le riparazioni. Il presunto avvistamento degli ottomani al largo delle Sapienze spinse Corner, appoggiato dall'Almirante Marcantonio Diedo²⁰⁹ e dal Provveditore Straordinario d'Armata Marco Loredan, a chiedere di avanzare in quelle acque, ma la Consulta, sfiduciata dalla partenza di spagnoli e pontifici, rimase ferma nella precedente decisione²¹⁰.

Nuove informazioni sulla flotta turca, segnalata questa volta a Nauplia, la convinsero a mutare parere. Forse irritato dai contrasti con Corner, Pisani decise di assumere di persona il comando dell'Armata grossa, imbarcandosi sulla *Corona* il 21 settembre, secondo Capitano Generale a portare le proprie insegne su di una nave pubblica. La squadra, forte di ventotto navi, tutte veneziane²¹¹, salpò il 22, ancorandosi il giorno successivo di fronte a Modone, dove le ultime notizie davano la presenza della flotta nemica (in realtà già ritiratasi verso le proprie basi). Il 25 settembre arrivò anche l'Armata sottile, con a bordo il maresciallo Schulemburg, comandante delle truppe in Levante e artefice della difesa di Corfù. Dopo una fallita esplorazione in forze, Schulemburg escluse la possibilità di un attacco a Modone, sia per la robustezza delle opere difensive, sia per la stagione avanzata. La Consulta decise allora di rioccupare Santa Maura, attaccando poi Prevesa e Vomitza sulla prospiciente costa greca. L'ennesimo, presunto avvistamento dei turchi fece ritardare l'offensiva e solo nella prima decade di ottobre Pisani si diresse con l'Armata sottile verso Santa Maura, mentre Corner rimaneva presso le Sapienze con le venti navi in con-

²⁰⁸ Allegato al dispaccio n. 24 di Pisani, datato 2.9.1716, vi è il corposo carteggio intrattenuto con Corner: scopo del Capitano Generale era quello di premunirsi da eventuali accuse per non aver dato battaglia tra l'8 luglio e il 20 agosto e per non aver impedito la ritirata ottomana. Il ricordo dei processi seguiti alla sconfitta di Chio doveva essere ancora ben vivo nella memoria dei comandanti veneziani.

²⁰⁹ Marcantonio di Leonardo Diedo non va confuso con Marcantonio di Giuseppe, all'epoca governatore di Nave. Cfr. BARBARO, III-12, cc. 225, 227.

²¹⁰ ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. A. Corner n. 13, 1.9.1716; n. 14, 7.9.1716; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, p. 146.

²¹¹ Il 17 settembre erano partiti anche i maltesi.

dizioni migliori. Il Capitano Straordinario si spinse poi fino a Capo Malea, trattenendosi in quelle acque sino alla seconda metà di ottobre²¹².

Nel frattempo Pisani guidava il resto della flotta contro Santa Maura, Prevesa e Vonitza, ma i risultati dell'offensiva furono deludenti. I turchi evacuarono Santa Maura il 14 ottobre, ma lo stesso giorno venne respinta un'incursione condotta da Pisani contro Prevesa con le sole galee, dopo che il Capitano Generale aveva lasciato indietro, a causa dei venti contrari, la decina di navi che aveva tenuto con sé; anche Vonitza, investita il 25 ottobre, resistette, costringendo i veneziani alla ritirata il 31²¹³. Le esitazioni di settembre avevano lasciato un tempo insufficiente per queste operazioni e impedito alla Serenissima di raccogliere i frutti della riacquistata superiorità navale nello Ionio, causando un forte disappunto tra gli austriaci, che contavano molto sull'iniziativa navale dell'alleato²¹⁴; d'altro canto Pisani temeva ancora un ritorno offensivo della flotta ottomana, che sospettava essere rimasta nelle acque di Nauplia, e solo a metà novembre si convinse che il nemico si stava effettivamente ritirando verso l'altra sponda dell'Egeo²¹⁵. L'insuccesso finale veneziano non poteva mutare il fatto che, per la prima volta dalle campagne degli anni ottanta del Seicento, gli ottomani avevano subito contemporaneamente una disfatta sia sul fronte terrestre (Peterwardin) sia su quello marittimo (Corfù). In quest'ultima operazione la loro flotta non aveva ripetuto la brillante prova del 1715 e, sebbene fosse riuscita a mantenere aperte le linee di rifornimento del proprio esercito con la terraferma, non aveva potuto chiudere Corfù dalla parte del mare come aveva fatto l'anno precedente con le piazze della Morea. Il peso della sconfitta ricadde su Hogia, che venne destituito e rinchiuso alle Sette Torri, la fortezza di Istanbul destinata ai prigionieri di rango²¹⁶.

11.6 *Il fallimento del nuovo armo e della leva marittima*

L'insoddisfacente conclusione della campagna del 1716 anticipò un inverno particolarmente travagliato per l'Armata grossa, conclusosi con il fallimento

²¹² ASVe, PTM, filza 1339, disp. A. Corner n. 17, 22.9.1716; n. 18, 29.9.1716; n. 19, 2.10.1716; n. 20, 13.10.1716, all. s.d.; n. 21, 19.10.1716; filza 1340, disp. L. Flangini n. 15, 28.9.1716.

²¹³ HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 152-155.

²¹⁴ Cfr. M. BRAUBACH, *Prinz Eugen von Savoyen. Eine Biographie*, III, Munchen 1964, p. 335, cit. in PARVEV, *Habsbourg and Ottomans*, p. 168.

²¹⁵ ASVe, PTM, filza 1339, disp. A. Corner n. 24, 9.11.1716; n. 27, 21.11.1716.

²¹⁶ HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 143-144.

del nuovo sistema di gestione degli equipaggi. Le prime avvisaglie del problema si erano avute già l'anno precedente. Nell'ottobre del 1715 il Senato aveva richiesto dai capi da Mar un parere sul nuovo armo e le risposte, arrivate a dicembre, avevano evidenziato gravi problemi soprattutto in relazione al vitto. Il nuovo metodo, lungi dal risolvere l'annoso problema, aveva semplicemente spostato il peso di nutrire l'equipaggio dalle spalle, finanziariamente abbastanza larghe, dei capitani, a quelle, molto più ristrette, degli scrivani dei viveri. Privi del credito dei capitani, gli scrivani subivano pesantemente le conseguenze dei ritardi negli invii delle paghe da Venezia, dovuti non solo all'inadempienza pubblica, ma anche al fatto che spesso dovevano cedere la riscossione delle paghe ai mallevadori che avevano garantito il denaro anticipato loro al momento dell'armo: incassata la paga a Venezia, i garanti non avevano alcuno stimolo per affannarsi a inviarla in Armata. La perdita della Morea aggravò la precaria condizione finanziaria degli scrivani²¹⁷. I turchi rifiutarono la moneta in rame veneziana circolante nel Regno, facendo sì che il bilione, acquistato a basso costo da mercanti sudditi della Serenissima, calasse sulle isole Ionie e vi provocasse una forte inflazione; questo fatto, sommato al divieto ottomano di esportare viveri in territorio nemico, innescò forti rincari dei prezzi che, nel caso della carne, arrivarono in un paio d'anni al 50%. L'insieme dei fattori negativi stava rendendo impossibile per gli scrivani alimentare gli equipaggi. I marinai si lamentavano quotidianamente e molti fuggivano, offrendo un quadro delle navi amministrate con il nuovo metodo nettamente peggiore rispetto a quello delle unità che avevano mantenuto il vecchio sistema incentrato sui capitani²¹⁸.

A Venezia si cercò di correre ai ripari, decretando nel marzo 1716 l'invio ogni tre mesi di 34.200 ducati da utilizzare esclusivamente per il vitto delle sedici navi passate al nuovo armo²¹⁹. Inizialmente l'aiuto sembrò funzionare, anche se non è chiaro quanto denaro arrivasse effettivamente dalla capitale e quanto venisse invece reperito in qualche modo in Levante²²⁰. L'afflusso si

²¹⁷ La fertilità della Morea, ricca non solo di frumento, ma anche di vino e formaggi, era stata una delle principali cause che avevano spinto la Repubblica a tentarne la conquista già nel corso del Quattrocento. Cfr. G. Cozzi, *Politica, Società, Istituzioni*, in *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dalla guerra di Chioggia al 1517*, a cura di ID. - M. KNAPTON, Torino 1986, p. 183.

²¹⁸ Lo scrivano dei viveri della *Terror*, entrata in servizio nell'aprile 1715, in dicembre non era già più in grado di proseguire l'incarico. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. L. Flangini n. 7, 13.12.1715; filza 960, disp. D. Dolfin n. 98, 14.12.1715; filza 1339, disp. A. Corner n. 2, 18.12.1715; filza 961, disp. A. Pisani n. 101, 12.3.1718.

²¹⁹ Le navi gestite ancora dai capitani secondo il vecchio metodo erano nove. ASVe, *Senato Rettori*, filza 175, 7.3.1716 e all. Provveditori all'Armar 26.2.1716.

²²⁰ In aprile si riuscirono ad acquistare viveri per oltre 13 mila ducati. ASVe,

esaurì però rapidamente, soprattutto a causa dell'insufficienza dell'imposta formalmente assegnata alle navi pubbliche, l'ottavo di soldo: quest'ultimo forniva 84.000 ducati l'anno, ma solo per il vitto ne sarebbero stati necessari 136 mila (e quasi 300 mila per la spesa complessiva delle navi in servizio)²²¹. A metà agosto, nella fase più critica dell'assedio di Corfù, il Capitano Generale Pisani dovette inviare a Venezia lo scrivano dei viveri della *Corona* con il compito di ottenere almeno una parte degli arretrati per riuscire a comprare viveri²²². Proprio in quei giorni, a Venezia una Conferenza di ex capi da Mar suggerì di seguire l'esempio francese, nominando un *impresario* per i viveri, in grado di anticipare il denaro e attendere i rimborsi dallo stato²²³. L'idea venne ripresa in dicembre dai Provveditori all'Armar i quali, dato l'impegno richiesto, proposero di individuare più appaltatori. Il Senato fece prendere dei contatti con i capi di Piazza ed estese le ricerche anche a Genova, dove il viceconsole Samuelli aveva segnalato l'esistenza di mercanti disposti ad assumersi l'incarico, senza che però la cosa avesse seguito²²⁴.

Nel frattempo ci fu un ulteriore rincaro dei prezzi, che costrinse Pisani a ridurre la quantità di cibo prevista dalla tariffa. Sempre più disperati, molti marinai si rivolgevano direttamente al Capitano Generale, mentre gli scrivani dei viveri cominciarono a fuggire per paura di punizioni. Dopo essere stato costretto a prelevare dalla Cassa d'Armata 10.500 ducati da distribuire agli scrivani, Pisani chiese due volte di reintrodurre il vecchio metodo o per lo meno d'istituire un'apposita cassa per il vitto²²⁵. L'inverno rese la situazio-

PTM, filza 960, disp. D. Dolfin n. 118, 14.4.1716; filza 1340, disp. L. Flangini n. 9, 30.4.1716.

²²¹ ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 23.12.1716, all. Provveditori all'Armar 4.12.1716.

²²² ASVe, *Senato Mar*, filza 848, 5.9.1716 e all.ti.

²²³ La Conferenza propose anche di ridurre da quattro a due le paghe anticipate al momento dell'armo delle navi, andando a costituire con le altre due un deposito di riserva e impedendo nel contempo ai marinai di spendere subito tutto il denaro intascato. ASVe, *Senato Rettori*, filza 176, 5.9.1716 e all. 9.8.1716.

²²⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 23.12.1716 e all. Provveditori all'Armar 4.12.1716; *Senato Mar*, filza 850, 21.1.1717, all. Provveditori all'Armar 7.1.1717. Nel marzo 1718 il Senato incaricò nuovamente i Provveditori all'Armar di trovare degli impresari per i viveri, ma la fine della guerra fece cadere ogni progetto in merito. Considerando sia la qualità, sia il prezzo dei viveri, i Provveditori suggerirono che fosse meglio acquistare in Levante carne salata, formaggi, olive e aringhe, mentre da Venezia sarebbero state spedite sardine, baccalà e legumi. *Ibid.*, *Senato Mar*, filza 860, 3.3.1718 e all. Provveditori all'Armar 28.2.1718.

²²⁵ In poco più di un mese, 534 marinai erano morti o fuggiti. La scarsità di denaro

ne drammatica. Entro la metà di gennaio del 1717 le navi pubbliche avevano poco più della metà dei marinai previsti e quelli rimasti, «laceri e nudi quanto il più mendico pitocco che cammina per le strade», venivano alimentati a pane e acqua²²⁶. Del tutto privo di contante, il Commissario d'Armata Nicolò Erizzo rinunciò a passare in rassegna gli equipaggi per evitare pericolosi incidenti²²⁷. Invano Pisani cercò di affidare a quattro scrivani meno «screditati» la gestione del vitto di ciascuna delle quattro squadre in cui era stata divisa l'Armata grossa; il Capitano Generale non riuscì neppure a trovare qualche mercante disposto ad assumersi l'incarico, giudicato troppo rischioso anche dai pochi che avrebbero avuto capitali sufficienti per affrontarlo. L'unica cosa che poté fare fu di incaricare dell'acquisto dei viveri l'ex Capitano delle Navi Francesco Correr, che, come Diedo, aveva accettato un grado inferiore, tornando a ricoprire l'incarico di Patrona. Con inquietudine Correr scoprì che la panatica settimanale prevista dalla tariffa costava adesso più di 83 soldi la settimana, contro i meno di 67 formalmente concessi dallo stato²²⁸.

Il nuovo armo ebbe il suo epilogo a Venezia, dove si doveva decidere come gestire le prime due delle quattro navi di primo rango rimaste in cantiere e la cui costruzione era stata ripresa. Per due volte il Senato rifiutò la proposta del Collegio di amministrarle secondo il nuovo metodo, lasciando alla terza votazione i Provveditori all'Armar liberi di scegliere il metodo più facile e celere; anche la richiesta di vincolare l'ottavo di soldo al solo pagamento degli scrivani dei viveri fu bocciata²²⁹. I Provveditori proposero

colpiva soprattutto i marinai genovesi, non abituati a stare in servizio così a lungo senza paghe e con razioni scarse. ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. A. Pisani n. 30, 10.10.1716; n. 34, 13.11.1716; n. 37, 19.12.1716; filza 1258, disp. N. Erizzo n. 11, 24.9.1716.

²²⁶ Marinai e mozzi erano 2.580 su 4.886 (-47%). ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 13, 13.1.1717.

²²⁷ Le rassegne erano l'occasione per distribuire qualche paga. Nicolò 2° Antonio di Nicolò 1° Erizzo (1687-1768) aveva ricoperto la carica di Patrona e Almirante negli anni precedenti la guerra; nel dopoguerra diverrà prima Provveditore Generale in Dalmazia e poi Provveditore Generale da Mar. Il fratello Nicolò Andrea sarà ambasciatore a Madrid e a Vienna. Entrambi non vanno confusi con il Nicolò di Francesco che nel 1702 aveva attaccato in Senato i francesi per le loro incursioni in Adriatico. ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 14, 20.2.1717; R. TARGHETTA, *Erizzo, Nicolò*, in *DBI*, XLIII, Roma 1993, pp. 180-182.

²²⁸ La differenza con le tariffe indicate nel 1712 dall'allora Provveditore Generale da Mar Agostino Sagredo sono probabilmente dovute al diverso conteggio tra moneta di Venezia e d'Armata. ASVe, *PTM*, filza 1126, disp. A. Pisani n. 43, 22.1.1717; filza 1137, disp. A. Pisani n. 48, 2.3.1717.

²²⁹ L'opposizione al nuovo armo fu guidata da Nicolò Foscarini. *Diario Garzoni*, c.

ai capitani Giorgio Facchinetto e Lucio Novelli, che Pisani aveva spedito appositamente dal Levante per assumere il comando delle due nuove navi, di accollarsi anche la loro gestione²³⁰. Solo Novelli si dichiarò disponibile, chiedendo però una paga personale di 100 ducati contro i 70 ordinari, un assegnamento di 11 ducati per marinaio contro i consueti 10 e un donativo di 5 ducati per ogni uomo ingaggiato; Novelli era disponibile anche ad armare secondo il nuovo metodo, assumendosi l'incombenza dello scrivano dei viveri e lasciando al suo posto lo scrivano degli attrezzi, ma i Provveditori all'Armar non vollero introdurre quello che, in pratica, sarebbe stato un terzo tipo di armo. Dopo una serie di trattative preferirono concedere sia i 100 ducati di paga sia gli 11 ducati di assegnamento richiesti da Novelli, affidandogli la prima nave, chiamata *San Pio V*: in Senato ci furono forti opposizioni ma, grazie a quella che Garzoni definì la «ragione della necessità», i voti contrari furono solo quattordici²³¹. Il vecchio metodo fu esteso alla seconda unità, battezzata *San Gaetano*, lasciata a Facchinetto dopo che questi lo accettò, e alla terza, la *Gloria Veneta* assegnata al perastino Giovanni Bronza²³². Inizialmente la raccolta dei marinai rimase a carico dei Provveditori all'Armar, che per *San Pio V* e *San Gaetano* si appoggiarono a un suddito veneziano, Pietro Bortolani, con un donativo di 3-4 ducati per marinaio²³³. I Provveditori passarono quindi a un ingaggio diretto, mai praticato in precedenza, battendo cassa in più parti di Venezia, pare con un donativo di 6 ducati, ma con la *Gloria Veneta* i 6 ducati furono concessi

280v, 10.12.1716; c. 281r, 19.12.1716 e 28.12.1716. Nicolò di Nicolò Foscari (1671-1752) era nipote di Sebastiano, scontratosi nel 1696 con Pietro Garzoni sulla destituzione del Capitano Generale Alessandro Molin, e padre di Marco Foscari, autore di uno scritto sul governo della Repubblica e futuro Doge. Nel 1722 Nicolò sarà inviato a Parigi come ambasciatore straordinario. Cfr. R. TARGHETTA, *Foscarini, Nicolò*, in *DBI*, XLIX, Roma 1997, pp. 402-405.

²³⁰ Novelli era stato capitano della *Croce Rossa*, naufragata a Malamocco nel novembre 1715: quell'anno aveva anche perso la moglie, fatta schiava dai turchi a Nauplia. ASVe, *Senato Mar*, filza 850, 17.12.1716 e all.ti.

²³¹ Il contratto stipulato con Novelli introdusse anche una nuova tariffa del vitto, che ricalcava la precedente. ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 23.12.1716, all. Provveditori all'Armar 16.12.1716; filza 178, 30.1.1717 e all.ti; *Diario Garzoni*, c. 282r, 21.1.1717.

²³² ASVe, *Senato Rettori*, filza 178, 3.2.1717 e all.ti. Giovanni Bronza potrebbe essere stato parente dell'omonimo capitano della prima *Costanza Guerriera*.

²³³ Bortolani ricevette uno zecchino (poco meno di 3 ducati) per ogni marinaio trovato a Venezia e nel Dogado, uno zecchino e mezzo per gli altri, da ingaggiare in Istria, Dalmazia e nei territori austriaci di Buccari, Fiume e Trieste. ASVe, *Senato Mar*, filza 849, 7.11.1716 e all.ti; 28.11.1716, all. Provveditori all'Armar 26.11.1716.

direttamente al capitano Bronza, segnando così il ritorno al passato anche sotto l'aspetto dell'arruolamento²³⁴.

A fine marzo, la rinuncia al nuovo metodo si estese di fatto a tutta l'Armata grossa. Il Senato decretò l'invio di due paghe in cambio dell'impegno dei capitani delle quindici navi gestite secondo il nuovo metodo (e convinti dal Patrona Correr) di riassumere l'incombenza di alimentare le ciurme²³⁵. Sebbene formalmente le navi continuassero a essere gestite con il nuovo metodo fino al ritorno a Venezia, la misura significava che la riforma introdotta da Bonvicini nel 1712 era destinata a esaurirsi nel giro di qualche anno²³⁶. Le paghe rimasero per il momento di competenza dello scrivano degli attrezzi, ma nel 1724 anch'esse tornarono nelle mani dei capitani, chiudendo definitivamente l'esperienza iniziata con la *Corona* e, con essa, il tentativo dello stato di avere maggior voce in capitolo nella gestione delle navi. Impostato in tempo di pace, il nuovo armo non aveva avuto il tempo di assestarsi prima che lo scoppio della guerra lo mettesse in crisi. Quella che avrebbe potuto essere una tappa verso un'effettiva statalizzazione dell'Armata grossa, si trasformò in una manifestazione d'impotenza, che costrinse a rivolgersi nuovamente all'iniziativa privata²³⁷. Come avrebbe sottolineato ancora nel 1775 Angelo Emo, l'ultimo grande ammiraglio veneziano, all'Armata grossa rimase appiccicata una patina privatistica che l'avrebbe accompagnata fino alla caduta della Serenissima²³⁸.

Un analogo fallimento si registrò anche nel contemporaneo tentativo di introdurre qualche forma di servizio coercitivo sulle navi. La concorrenza portata durante il 1716 dai mercantili impiegati nei numerosi convogli di soccorso per Corfù aveva acuito le difficoltà d'ingaggio, ma già dal primo anno di guerra si stavano valutando possibili alternative al servizio volontario. In una Confe-

²³⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 850, 21.1.1717, all. Provveditori all'Armar 7.1.1717; filza 851, 13.2.1717, all. Provveditori all'Armar 10.2.1717.

²³⁵ ASVe, *PTM*, filza 1137, disp. A. Pisani n. 44, 2.2.1717; *Senato Mar*, filza 852, 27.3.1717 e all.ti.

²³⁶ Correr, divenuto Almirante (in pratica stava rifacendo per la seconda volta la carriera dell'Armata grossa), continuò comunque nella sua opera di supervisore, che contemplò tra l'altro la distribuzione di cento miliaia di riso e delle sardine per tutta la durata della campagna del 1717. ASVe, *PTM*, filza 1137, disp. A. Pisani n. 50, 9.3.1717.

²³⁷ Solo nel 1755 le autorità tornarono a stabilire un preciso stipendio di ogni uomo a bordo, ma al capitano restò delegata sia l'amministrazione generale, sia quella dei viveri. ASVe, *Senato Rettori*, filza 290, 27.9.1755 e all.ti.

²³⁸ «Queste navi...divenute nel materiale proprie del Principato, conservarono sempre nella parte animata un non so che di privato». ASVe, *Senato Militar*, filza 81, 18.3.1775, all. scr. 6.3.1775. La scrittura è riportata anche in NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, pp. 363-384.

renza tenutasi nell'agosto del 1715, Pietro Duodo (Capitano Straordinario tra il 1696 e il 1699) aveva posto nuovamente l'attenzione su Istria e Dalmazia, dove molti marinai erano esentati, proprio per la loro professione, dall'obbligo di servire sulle galee²³⁹. Il Senato dispose un'indagine, ma le risposte non furono più incoraggianti di quelle ricevute in passato. I Provveditori all'Armar sottolinearono che l'Istria aveva marinai impiegati «o nella pesca o nell'esercizio del mare, ma con viaggi comodi da quelli a questo porto e limitati giorni, con mercede pronta e sicura»; come aggiunse il Podestà di Rovigno, Andrea Corner²⁴⁰, essi non avevano alcun desiderio di uscire «da queste acque sì dolci, nè staccarsi dalla loro aletatrice serena tranquillità». Per quanto il battagliero Provveditore alla Sanità Bartolomeo 6° Gradenigo reclamasse da Capodistria una leva generale di tutta la gente di mare compresa tra i 18 e i 60 anni d'età²⁴¹, i Provveditori invitarono il Senato alla prudenza. Obbligare qualcuno «che per esercizio del suo ministero deve godere di tutta la libertà, e puole riddotto con forza allontanarsi dalla patria prima d'esser descritto», significava perdere, oltre al marinaio, anche il suddito, come avevano sperimentato a proprie spese le autorità francesi dopo l'introduzione delle classi marittime²⁴². L'unica iniziativa fu la promessa ai marinai che si arruolavano di essere licenziati a fine campagna, ma il Senato non si volle impegnare con un esplicito decreto in tal senso, limitando di molto l'efficacia della concessione; inoltre, non acconsentì a toccare gli equipaggi dei mercantili noleggiati per i trasporti in Levante²⁴³.

Le crescenti difficoltà, a cui abbiamo già fatto cenno, spinsero comunque alcuni mesi dopo gli stessi Provveditori all'Armar a riprendere l'idea di una «de-

²³⁹ Un'idea sulla potenzialità di gente di mare delle province costiere della Serenissima è data dal fatto che nel 1813 circa sei mila marinai dalmati servivano nella squadra inglese che operava in Adriatico o tra le fila dei corsari che agivano sotto la sua copertura. L. SONDHAUS, *Napoleonic's Shipbuilding Program at Venice and the Struggle for Naval Mastery in the Adriatic, 1806-1814*, «Journal of Military History», 53 (1989), p. 360.

²⁴⁰ Andrea Francesco di Giovanbattista Corner (1682-1765). ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, XI, c. 194v; BARBARO, III-11, c. 83.

²⁴¹ Bartolomeo 6° di Girolamo Gradenigo (1672-?) apparteneva a una famiglia con forti interessi ecclesiastici. Cfr. BARBARO, IV-17, c. 101; M. DAL BORGO, *Gradenigo, Bartolomeo* [1636-1698], in *DBI*, LVIII, Roma 2002, pp. 290-291.

²⁴² Per sfuggire al sistema delle classi, i marinai francesi emigravano in Spagna, Inghilterra, Italia e Paesi Bassi. ASHER, *The Resistance to the Maritime Classes*, p. 26. Quando nel 1806 Napoleone vorrà introdurre la leva marittima in Istria e Dalmazia, andrà incontro a un fallimento quasi completo. SONDHAUS, *Napoleonic's Shipbuilding*, p. 356.

²⁴³ ASVe, *Senato Rettori*, filza 172, 28.8.1715 e all. Provveditori all'Armar 19.8.1715; filza 174, 8.2.1716, all. Provveditori all'Armar 4.2.1716; filza 175, 5.3.1716; *Senato Mar*, filza 844, 4.4.1716.

scrizione universale della gente di marina esistente nel dominio della Serenità Vostra, sul piede e imitazione delle cernide»²⁴⁴. Ispirandosi al modello di leva marittima francese, venne prevista una divisione in tre classi, che si sarebbero alternate sulla flotta, campagna dopo campagna, per l'intera durata della guerra. Le classi sarebbero state istituite in tutti i territori costieri della Repubblica, Venezia e Dogado compresi, e tutti i marinai sarebbero stati iscritti alla scuola di San Nicolò, godendone i privilegi: una volta raggiunta la pace, i mercantili avrebbero dovuto dare la precedenza nelle assunzioni a coloro che avevano servito nel conflitto. Nonostante l'opposizione di una parte del Senato, il Collegio, guidato Carlo Ruzzini, Savio di Settimana, riuscì a far approvare il sistema delle classi, incaricando un'apposita Conferenza di approntare dettagliatamente il progetto²⁴⁵. La Conferenza si riunì nell'agosto 1716, con la partecipazione di quattro ex capi da Mar, tra i quali Daniele 4° Dolfìn. Venne suggerito di iniziare intanto la registrazione dalle zone più vicine a Venezia, riservando all'autunno quelle più lontane e «gelose» – Dalmazia, Albania e isole Ionie. Andavano però tolte prima tutte le servitù personali che ricadevano su questi territori, quali il servizio su galee e galeotte, nelle cernide e nei bombardieri: Dolfìn fu molto esplicito su questo punto, rimarcando soprattutto l'ostilità verso l'onere delle galee. Quanto ai numeri, la Conferenza, dato che si trattava di trovare solo marinai che integrassero gli equipaggi già esistenti, ritenne sufficiente una raccolta annuale di due mila uomini, calcolando cinquanta marinai per ognuna delle trenta navi previste, più cinquecento marinai di riserva: in totale, considerando la rotazione triennale, si sarebbero iscritti nei ruoli sei mila marinai. Il Senato, questa volta senza opposizioni apprezzabili, accettò tutte le proposte, stabilendo di procedere alle estrazioni non appena fossero stati completati i registri d'iscrizione²⁴⁶. Non risulta tuttavia che le immatricolazioni siano mai iniziate, nonostante in dicembre una nuova Conferenza ribadisse la necessità di rendere operativa la riforma. Le uniche che sperimentarono una qualche forma di leva furono le isole Ionie, che videro sostituito l'obbligo di fornire galeotti con un contributo di marinai²⁴⁷. Il frutto più tangibile di tutte queste discussioni fu un incremento della paga dei marinai del nuovo armo, approvato dal Senato insieme al progetto della leva marittima: i marinai di

²⁴⁴ Le *cernide* erano le milizie territoriali istituite nei domini della Serenissima a partire dalla prima metà del Cinquecento.

²⁴⁵ La votazione registrò 150 voti favorevoli e 35 tra contrari e astenuti. ASVe, *Senato Rettori*, filza 176, 4.7.1716 e all.ti.

²⁴⁶ ASVe, *Senato Rettori*, filza 176, 5.9.1716 e all. 9.8.1716.

²⁴⁷ Zante, Cefalonia e Corfù dovevano armare in tempo di guerra una galea ciascuna. ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 23.12.1716, all. 18.12.1716.

prima classe passarono da 40 a 46 lire al mese, quelli di seconda classe da 33 a 37 lire e quelli di terza da 25 a 27²⁴⁸. Pur limitato alla durata della guerra e agli equipaggi di un sistema destinato a esaurirsi, si trattava del primo aumento di paga da oltre settant'anni a quella parte e precedette di qualche mese l'aumento da 10 a 11 ducati dell'assegnamento pro-capite concesso ai capitani delle navi che tornavano al vecchio armo.

Il mancato decollo del sistema delle classi riaprì la ricerca di marinai all'estero, dove però la Serenissima si scontrò con l'allarme suscitato nei governi dalla sua fame di preziosa gente di mare. Il governo genovese ostacolò subito un nuovo partito per ottocento marinai stipulato nel novembre 1716 con Lelio Priaroggia e costrinse quest'ultimo a spostare la raccolta a Livorno e a Napoli²⁴⁹. Nel porto toscano il patrizio genovese ingaggiò alcuni marinai inglesi, ma l'intervento del console britannico lo obbligò a licenziarli; a Napoli le autorità sembrarono meglio disposte, ma Priaroggia non riuscì a far arrivare il denaro necessario²⁵⁰. Tornato in patria, scoprì di aver perduto anche il contante già sborsato nelle caparre, che le autorità genovesi avevano considerato un acconto per i crediti accumulati dai connazionali entrati al servizio della Serenissima nel 1715. Il Senato veneziano si vide costretto a intervenire: risarcì i crediti dei circa centottanta marinai genovesi morti in Levante (i cui eredi tumultuavano continuamente davanti alla casa del console della Serenissima e alla sede dei *Conservatori del Mare*)²⁵¹, ma si rifece sul garante di Priaroggia, Carlo Pighi (un ricco mercante veronese che aveva l'appalto del sale in Terraferma), imponendogli la restituzione degli oltre tredici mila ducati anticipati per la leva ormai compromessa. Pighi implorò di poter rimborsare lo stato attraverso una raccolta di marinai in Istria e Dalmazia, ma la stagione ormai avanzata rese le autorità veneziane inflessibili nel pretendere il contante²⁵². Anche il contratto di leva

²⁴⁸ ASVe, *Senato Rettori*, filza 176, 5.9.1716.

²⁴⁹ Il patrizio genovese si impegnava a consegnare i marinai a Corfù entro i primi di aprile del 1717 in cambio di 50 ducati per uomo, comprese tre paghe anticipate. I marinai dovevano essere per quanto possibile italiani, in alternativa inglesi e olandesi. ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 7, 14, 26.11.1716 e all.ti.

²⁵⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 851, 13.2.1717, all. lett. 7.2.1717; filza 853, 8.4.1717 e all.ti.

²⁵¹ I Conservatori del Mare erano la magistratura genovese che si occupava tra l'altro della gente di mare. Il credito complessivo dei marinai era di circa 700 ducati. ASVe, *Senato Mar*, filza 854, 1.5.1717 e all.ti.

²⁵² Nel 1723 Pighi fallì con un debito di 244 mila ducati verso il solo stato veneziano. ASVe, *Senato Mar*, filza 854, 26.5.1717 e all.ti; filza 857, 29.9.1717, all. Provveditori all'Armar 24.9.1717; BNM, ms. it cl. VII, 1620 (7846), A. BENIGNA, *Libro di memorie*, c. 22r. Con Priaroggia rimase aperto il contenzioso per una parte del denaro delle prima

stabilito nell'agosto 1716 con il capitano Biagio Dinelli, un altro rovignese che aveva servito in Armata durante la prima guerra di Morea e che adesso navigava tra Venezia e la Francia con un mercantile di sua proprietà, fu una delusione²⁵³. Dinelli si era impegnato a trasportare a Corfù duecentocinquanta marinai entro la fine di settembre alle stesse condizioni di Priaroggia, ma entro i primi di ottobre aveva raccolto a Livorno solo un centinaio di uomini. A Napoli il Viceré gli promise di arruolarne trecento, ma dopo un'attesa di quasi due mesi ne concesse solo centocinquanta, da trovare a Reggio Calabria. Dinelli si tratteneva sullo Stretto altri due mesi, riuscendo a raccogliere solo sessanta uomini a Messina, non prima di aver pagato un forte riscatto al Governatore della città, che lo aveva messo in carcere. Alla fine riuscì a consegnare, con un ritardo di quasi sei mesi, solo centottanta dei duecentocinquanta marinai promessi²⁵⁴. Il duplice insuccesso del tentativo di introdurre una leva marittima e d'ingaggiare marinai all'estero fece sì che Venezia continuasse a rimanere il principale centro di raccolta per gli equipaggi dell'Armata grossa. Dei 1.617 marinai che risultano spediti in Levante tra il novembre 1716 e il maggio 1717, 1.348 vennero ingaggiati nella città lagunare²⁵⁵, ribadendo se non altro la sua vocazione marittima anche nel campo della marineria velica.

11.7 *L'ultima offensiva navale veneziana*

A dispetto delle difficoltà in cui si dibatteva l'Armata grossa, il successo ottenuto a Corfù aveva ridato nuova fiducia alle forze della Repubblica. Dopo

leva. Il console veneziano esclude di poter ottenere giustizia a Genova, date le conoscenze altolocate del patrizio; anche l'idea di rifarsi con il denaro da lui depositato a Venezia dovette essere scartata, visto che i depositi in Zecca non potevano essere sequestrati se non in caso di morte o di fallimento (e Priaroggia non era stato dichiarato fallito). L'unica alternativa praticabile era fargli pagare la cifra dovuta (circa due mila ducati) in cambio dell'autorizzazione a esercitare la guerra di corsa in Levante (autorizzazione che Priaroggia aveva chiesto al Capitano Generale Pisani), ma non risulta che ciò sia accaduto. ASVe, *Senato Mar*, filza 857, 23.10.1717, all.ti; filza 858, 4.12.1717 e all.ti.

²⁵³ Biagio, imparentato con il capitano della *San Pietro Apostolo* Pietro Dinelli, aveva trasportato a Corfù trecento soldati di un reggimento levato dalla Serenissima in Provenza, conducendo nell'occasione anche diciassette marinai. ASVe, *Senato Mar*, filza 845, 9.5.1716 e all.ti.

²⁵⁴ I marinai raccolti da Dinelli erano in maggioranza inglesi e olandesi. ASVe, *Senato Mar*, filza 848, 29.9.1716, all. 25.8.1716; filza 849, 17.10.1716, all. lett. Dinelli 2.10.1716; filza 851, 13.2.1717, all. lett. 18.1.1717; *PTM*, filza 1137, disp. A. Pisani n. 44, 2.2.1717.

²⁵⁵ ASVe, *Senato Mar*, filza 854, 22.5.1717 e all.ti.

due campagne combattute sulla difensiva, il Senato decise che era venuto il momento di passare al contrattacco, anche per dare un segnale di vitalità agli alleati austriaci. Nel dicembre 1716 una Conferenza di ex capi da Mar (tra cui i soliti Dolfin e Diedo) propose di far salpare le navi non oltre aprile e di posizionarle ai Dardanelli: la mossa avrebbe anticipato l'uscita della flotta ottomana, impedendo a quest'ultima d'integrare gli equipaggi con i marinai dell'Arcipelago e della costa anatolica e di congiungersi ai Barbareschi. La Conferenza escluse invece la possibilità di far operare in una stagione così precoce galeazze e galee nelle pericolose acque dell'Egeo settentrionale e dirottò l'Armata sottile contro l'Albania turca: obiettivo, la conquista di tutto il litorale del basso adriatico, con l'eliminazione delle basi corsare di Dulcigno e Valona. Le navi avrebbero imbarcato il grosso delle truppe, oltre 10 mila soldati²⁵⁶, mentre in Albania avrebbero agito 5.500 soldati (1.500 dei quali imbarcati sull'Armata sottile) insieme alle forze irregolari fornite dalle locali popolazioni filo-veneziane; altri 7.500 uomini avrebbero presidiato le isole Ionie e 6 mila la Dalmazia. Nonostante la decisione di passare all'offensiva, il totale degli effettivi previsti non raggiungeva i trentamila uomini²⁵⁷, un quarto in meno delle forze mobilitate l'anno precedente, ma l'impegno per la difesa di Corfù aveva consumato molte delle risorse finanziarie disponibili. I 2,5 milioni di ducati spesi nel primo anno del conflitto erano saliti a 5,6 milioni nel 1716, in quella che era stata una delle più dispendiose campagne militari della storia della Serenissima. Per fare fronte all'emergenza si era attinto «ai fondi più sacri» e la spesa prevista per il 1717 venne necessariamente ridotta a meno di 3 milioni di ducati (per quanto in essi non venissero conteggiate tutte le voci sussidiarie). Anche con questa limitazione, e nonostante una forte opposizione al suo interno, il Senato dovette imporre un prestito forzoso decennale di un milione di ducati, equamente diviso tra Venezia e la Terraferma²⁵⁸.

²⁵⁶ Diecimila soldati erano sulle navi, altri mille sulle galeotte che dovevano accompagnarle, a imitazione di quanto praticato dai turchi.

²⁵⁷ I soldati disponibili in quel momento erano sedici mila, veniva quindi prevista una leva di quattordici mila uomini. Non è chiaro quante delle truppe ingaggiate l'anno prima fossero state licenziate e quante invece fossero andate perdute nell'assedio di Corfù. ASVe, *Senato Rettori*, filza 177, 23.12.1716, All. Savio alla Scrittura 18.12.1716.

²⁵⁸ I tassi del prestito oscillavano tra il 3 e il 5%. Del denaro speso per la campagna del 1716, quasi 1,5 milioni di ducati erano finiti all'estero, sia per ingaggiare truppe (poco meno di un milione di ducati) sia per acquistare polvere da sparo in Olanda. Altri 900 mila ducati erano stati spesi in Levante e 500 mila in Dalmazia, ma il grosso (2,7 milioni di ducati) era stato consumato a Venezia, un segno dell'importanza che doveva rivestire la guerra per l'economia cittadina. L'Arsenale aveva ricevuto più di 700 mila ducati, mentre altri 600 mila ducati erano andati in biscotto (14.659.000 libbre per il Levante e 7.012.000

L'Armata grossa venne rinforzata dall'entrata in servizio dei quattro grandi vascelli la cui costruzione era stata sospesa, a sorpresa, nel giugno del 1716. Sebbene non risultino decreti in proposito, la sospensione si rivelò di breve durata e i lavori ripresero nel corso dell'estate, facendo sì che entro Natale le navi si trovassero tutte in acqua. La mole determinò difficoltà nel varo della *San Gaetano* e spinse a stabilire che in futuro le navi di primo rango non superassero i 16 carati (67%) al momento della discesa in acqua²⁵⁹. Le notevoli dimensioni suggerirono anche l'ipotesi di trasformare la *Gloria Veneta* in una tre-ponti. Un modello in scala, presentato dal Patrone all'Arsenale Francesco Bembo e approvato anche da Pietro Rosa, dimostrò la facilità della trasformazione; il Senato chiese di approfondire, ma un'apposita Conferenza tenutasi nel gennaio del 1717, nonostante il sostegno dato a Bembo dall'ex Capitano Straordinario Pietro Duodo, consigliò di aumentare il calibro piuttosto che il numero dei pezzi²⁶⁰. Inizialmente previsto in 70 cannoni, l'armamento di ciascuna nave venne fissato a 68 cannoni, 44 dei quali in ferro²⁶¹. I pezzi in bronzo per *San Gaetano* e *San Pio V* erano già disponibili in Arsenale, mentre quelli per *Gloria Veneta* e *Fortuna Guerriera* dovevano essere ottenuti dalla rifusione dei pezzi turchi abbandonati a Corfù. Il ritardo nell'arrivo di questi ultimi rese necessario aumentare questa volta i cannoni in ferro, ma l'insufficienza della produzione a Villa d'Almè costrinse a rivolgersi ancora al mercato: grazie ad alcuni non meglio specificati mercanti, la *Gloria Veneta* ottenne la sua batteria completa entro aprile, mentre la *Fortuna Guerriera* dovette attendere la metà

per la Dalmazia, rispettivamente circa 7.000 t e quasi 3.500). ASVe, *Senato Rettori*, filza 178, 7.1.1717 e all.ti.

²⁵⁹ Le navi di secondo rango non dovevano superare al momento del varo i 18 carati (75%), mentre solo quelle di terzo rango mantennero il precedente limite di 20 carati (83%). La *San Gaetano* venne varata il 15 agosto, la *San Pio V* in settembre, le altre due unità in dicembre. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 3, 22.8.1716, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 20.8.1716; 23.9.1716 e all.ti; filza 4, 10.12.1716, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 6.12.1716; 2.1.1717, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 17.12.1716.

²⁶⁰ ASVe, *Senato Arsenale*, filza 4, 2.1.1717 e all.ti; 28.1.1717 e all.ti.

²⁶¹ I 70 pezzi originari prevedevano 2 cannoni di nuova invenzione da 200, 6 da 120, 24 cannoni ordinari da 30, 22 da 20 e 16 da 14. Al posto delle tradizionali periere, ogni nave doveva imbarcare 12 cannoncini da 12 di nuovo tipo, ideati da uno dei fratelli di Sigismondo Alberghetti: dotati della stessa forma dei cannoni di nuova invenzione, i cannoncini erano più maneggevoli e sparavano con maggiore energia delle periere, mentre il loro munizionamento a mitraglia provocava «uno sbaraglio terribile». ASVe, *Senato Mar*, filza 847, 8.8.1716 e all. Provveditori alle Artiglierie 7.8.1716; filza 850, 7.1.1717, all. Provveditori alle Artiglierie 5.1.1717; filza 844, 14.3.1716, all. Provveditori alle Artiglierie 5.3.1716.

di maggio²⁶². Se l'armamento ricalcò quello delle navi precedenti, la velatura presentò invece alcune innovazioni, dopo che nel 1715 la superficie velica delle navi pubbliche era stata aumentata. Le quattro nuove unità introdussero per la prima volta dei terzaroli alle vele di maestra e di trinchetto, oltre a un secondo corso di terzaroli alle gabbie, miglurie che vennero poi estese a tutte le navi in servizio: probabilmente anche grazie a queste modifiche la *San Gaetano* risultò, a dispetto della mole, la nave più veliera della flotta²⁶³. Dell'entrata in servizio di *San Gaetano* e *San Pio V* abbiamo già parlato trattando della crisi del nuovo armo e abbiamo anche accennato alla nomina del perastino Giovanni Bronza alla guida della *Gloria Veneta*. Sempre allo scopo di ottenere marinai dalle Bocche di Cattaro un secondo perastino, Simone Zimbella, ottenne il comando della *Fortuna Guerriera*. La scelta di appoggiarsi sulla marineria bocchese si confermò felice perché, nonostante la crisi degli ingaggi, entrambe le unità raggiunsero rapidamente il previsto equipaggio di duecento marinai²⁶⁴.

Come l'anno precedente, il 1717 si aprì con un tragico evento. Il 30 gennaio, mentre era alla conca a Porto Guin, la *Scudo della Fede* saltò in aria con la perdita di 142 dei 146 uomini a bordo²⁶⁵. Il processo che seguì fece emergere il malcontento dell'equipaggio per il vitto, ma esclude che tale problema avesse potuto spingere qualcuno a un gesto estremo. Tutte le ventiquattro navi pubbliche in quel momento in Levante vennero ispezionate. Sulla *San Lorenzo Giustinian* si scoprì che i topi avevano creato nel deposito delle munizioni un foro, attraverso il quale la polvere, mal conservata dai cartocci di carta reale, finiva in stiva, dove spesso si recava personale con lampade chiuse male; a bordo della *Grand'Alessandro* vennero invece trovati in sentina tredici cartocci,

²⁶² In città c'era una partita di cinquanta cannoni «da 30» inglesi (forse dei 18 pdr), fatti arrivare l'anno prima su «insinuazione» dei Provveditori alle Artiglierie, che poi non li avevano acquistati. Il proprietario ne aveva allora venduti quarantadue al governo austro-na-poletano, che doveva armare due navi da guerra in costruzione nel Regno: non è chiaro se e quanti di questi cannoni siano stati dirottati sulle nuove navi pubbliche. ASVe, *Senato Mar*, filza 852, 4.3.1717, all. Provveditori alle Artiglierie 27.2.1717; 23.3.1717, all. Provveditori alle Artiglierie 18.3.1717; filza 854, 15.5.1717, all. Provveditori alle Artiglierie 8.5.1717.

²⁶³ ASVe, *Senato Mar*, filza 859, 20.1.1718, all.ti; BMC, ms. Morosini-Grimani 563, s.d.

²⁶⁴ ASVe, *Senato Rettori*, filza 179, 8.4.1717, all. Provveditori all'Armar 7.4.1717; *Senato Mar*, filza 854, 24.4.1717, Provveditori all'Armar 24.4.1717; 13.5.1717, Provveditori all'Armar 13.5.1717.

²⁶⁵ La nave stava «riondando», cioè ripuliva la carena solo nella zona della linea di galleggiamento. Le navi che riondavano non utilizzavano il fuoco per l'operazione di pulizia, sicché la polvere non veniva sbarcata.

nascosti da qualcuno che sperava di venderne la polvere²⁶⁶. Per evitare nuove esplosioni Marcantonio Diedo (ora Capitano Ordinario delle Navi) si fece consegnare tutti i pericolosi lumi ad olio²⁶⁷, mentre il Capitano Straordinario Flangini fece posizionare in ogni nave i depositi del biscotto sopra quelli della polvere per limitare l'accesso a questi ultimi, che furono anche dotati di un nuovo parapetto divisorio²⁶⁸.

Nonostante entro la fine di marzo il raddobbo dell'Armata grossa fosse concluso, l'offensiva in Egeo venne ritardata dalla crisi del nuovo armo e dalla conseguente scarsità di marinai²⁶⁹. Il Capitano Generale Pisani convocò i sindaci delle comunità per fissare le quote di marinai che le isole Ionie dovevano fornire al posto dei galeotti, ma nessuno di loro si presentò²⁷⁰: per poter mettere le navi in condizione almeno di navigare, Pisani dovette ingaggiare, con grandi difficoltà e molti esborsi, marinai a Corfù e Paxo, nonché cercare nuovamente tra le truppe. Grazie all'aiuto del maresciallo Schulemburg, furono estratti 525 soldati con precedenti esperienze in mare, che si aggiunsero al paio di centinaia di uomini raccolti da Pisani; alla fine le isole Ionie diedero un contributo di altri 650 marinai, ma la speranza di entrare anticipatamente in campagna era ormai svanita²⁷¹: Pisani, spalleggiato dal Capitano Ordinario Diedo, riteneva non fosse più possibile trovare i turchi

²⁶⁶ Secondo il Capitano Generale Pisani, il progettato furto era più un sintomo della miseria in cui versava la flotta che non il frutto di malafede.

²⁶⁷ Tuttavia in giugno un marinaio ebbe il «tormento della corda» (venne cioè appeso a una corda, ricevendo forti strattoni) perchè continuava a non osservare le norme di sicurezza sui lumi nonostante i ripetuti richiami. BMC, ms. Cicogna 136, *Diario del NN Zuanne Morosini Venturiere in Armata sopra la nave del Capitano Straordinario delle Navi Ludovico Flangini*, c. 14v.

²⁶⁸ Sulla *Leon Trionfante* la pericolosa disposizione del focone venne modificata, spostando quest'ultimo a poppa. ASVe, PTM, filza 1137, disp. A. Pisani n. 44, 2.2.1717; n. 52, 30.3.1717; filza 1339, disp. L. Flangini n. 2, 2.2.1717; n. 6, 30.3.1717; filza 1340, disp. Capitano Ordinario delle Navi Marcantonio Diedo 24.2.1717; filza 1342, disp. M. Diedo (ora Capitano Straordinario delle Navi) n. 13, 29.11.1717.

²⁶⁹ In febbraio, ventitre navi pubbliche avevano solo 1.819 marinai su 3.850 previsti (-53%) e 146 mozzi su 344 (-55%). ASVe, PTM, filza 1339, disp. L. Flangini n. 3, 5.2.1717 e all. piedilista 5.2.1717

²⁷⁰ ASVe, PTM, filza 1137, disp. A. Pisani n. 48, 2.3.1717.

²⁷¹ Zante e Cefalonia diedero trecento marinai ciascuna, Santa Maura cinquanta. Quale premio per aver offerto quindici marinai, uno dei due sopracomiti delle galee di Cefalonia divenne Governatore dell'*Aquileta*, nome con cui era stata ribattezzata l'*Aquila Reale* dopo il suo allungamento. ASVe, PTM, filza 1137, disp. A. Pisani n. 57, 26.4.1717; n. 58, 7.5.1717; n. 59, 19.5.1717.

ancora dentro i Dardanelli; gli altri capi da Mar però, guidati da Flangini, si fecero forti delle istruzioni del Senato, ottenendo che la Consulta ordinasse alle navi di salpare egualmente per l'Egeo settentrionale²⁷². Il successo di Flangini ebbe anche un effetto politico. A Venezia, Carlo Ruzzini chiese una riforma della Consulta che doveva dare maggior peso al voto dei capi da Mar dell'Armata grossa a scapito di quelli dell'Armata sottile, Capitano Generale compreso; Pietro Garzoni si oppose, e il Senato respinse per il momento la proposta, ma in agosto venne decretato che il Capitano Straordinario e quello Ordinario delle Navi avessero entrambi un voto deliberativo nelle consulte, tolto invece al Capitano delle Galeazze²⁷³.

Lo spirito offensivo di Flangini era corroborato dalla forza materiale dell'Armata grossa, che, come ammetteva anche Pisani, era una delle squadre meglio assortite messe in mare dalla Serenissima negli ultimi decenni. L'arrivo di *San Gaetano* e *San Pio V* aveva portato le navi pubbliche a ventisei, oltre la metà delle quali di recente costruzione (e che rappresentavano la quasi totalità delle navi di primo rango)²⁷⁴. Sotto il profilo quantitativo anche la situazione del personale sembrava essere sufficientemente favorevole: grazie a quanto procurato in Levante e a qualche arrivo da Venezia, i marinai erano oltre 4 mila ed erano affiancati da più di 10 mila soldati²⁷⁵. Le cose apparivano però meno rosee sul piano qualitativo. Gli autentici marinai («veterani») non superavano i duemilasettecento e anche tra gli ufficiali l'esperienza faceva spesso difetto, mentre permaneva la scarsità di patrizi a bordo (soltanto dodici navi erano dirette da un nobile veneziano). Permaneva inoltre il problema dei viveri, limitati a soli tre mesi: Pisani aveva chiesto al Capitano Ordinario Diedo di procurarne

²⁷² Se il vento fosse stato favorevole, Flangini era deciso a inoltrarsi nei Dardanelli sfidando le artiglierie costiere ottomane, che giudicava di gittata insufficiente per coprire il centro dello stretto. ASVe, PTM, filza 1339, disp. L. Flangini n. 8, 29.4.1717.

²⁷³ In precedenza votava nelle consulte il solo Capitano Straordinario delle Navi, accanto ai principali capi dell'Armata sottile (Capitano Generale, Provveditore Straordinario e Ordinario d'Armata, Capitano Straordinario delle Galeazze). *Diario Garzoni*, c. 286r, 22.5.1717; c. 289r, 19.8.1717.

²⁷⁴ In particolare, dodici delle tredici navi di primo rango erano entrate in servizio negli ultimi anni. Vi erano anche sette navi di secondo rango e sei di terzo. Altre due navi noleggate (*Santissima Annunziata* e *San Paolo*) erano state inviate in Adriatico. ASVe, PTM, filza 1137, disp. A. Pisani n. 59, 19.5.1717.

²⁷⁵ L'ammiraglia *Leon Trionfante* imbarcava 533 soldati, la *Corona* 503, le altre navi di primo rango una media di 470; quelle di secondo rango erano sui 270-280 soldati (ma la *San Francesco da Paola*, prototipo delle nuove unità di secondo rango, arrivava a 337), quelle di terzo rango meno di 200; ai 9.956 soldati delle navi si aggiungevano i 506 soldati delle quattro galeotte che le accompagnavano, per un totale di 10.462.

per sei mesi, ma l'obbligo di regolare tutti i pagamenti a Venezia, ovviamente mal visto dai mercanti, aveva costretto Diedo a dimezzare gli acquisti²⁷⁶.

Flangini salpò da Corfù l'11 maggio. Dopo una sosta a Santa Maura per imbarcare altri marinai e sostituire una parte delle truppe, arrivò il 20 a Zante, dove venne raggiunto dalla nuova *Gloria Veneta*²⁷⁷. Qui emanò un ordine di battaglia articolato sulle solite tre divisioni, attribuendo a ogni divisione uno specifico colore: il rosso per la divisione di testa del Capitano Straordinario, il blu per quella di coda del Capitano Ordinario (entrambe su nove navi), il giallo per quella al centro dell'Almirante (otto unità); ciascuna divisione era inoltre suddivisa in due «squadre», la prima affidata ad un capo da Mar, la seconda ad un Governatore. L'Armata grossa si trovò così articolata in sei formazioni tattiche, che avrebbero dovuto garantirle una maggiore flessibilità²⁷⁸. Allo stesso scopo, e per far sì che «la codardia e mala volontà non potrà scusarsi con l'ignoranza», nei mesi precedenti il Capitano Straordinario aveva cercato di migliorare l'addestramento, che riteneva essere l'ingrediente fondamentale di ogni successo militare, come stavano a dimostrare le pratiche di tutti gli eserciti d'Europa²⁷⁹. A Zante, Flangini fece anche pubblicare un *Libro d'ordini*, primo esempio di *Signal Book* veneziano, solo di qualche anno posteriore al più antico esemplare inglese conservato. Il *Libro* si articolava in quattro parti – norme a bordo, ordini e segnali in porto, ordini e segnali in navigazione e in battaglia, ordini e segnali di notte – ognuna con un suo indice che rimandava a cento-quarantaquattro articoli (quello inglese ne aveva centosettantuno), a ciascuno dei quali corrispondeva un preciso segnale con le relative bandiere. Gli articoli

²⁷⁶ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo 6.4.1617; filza 1339, disp. L. Flangini n. 8, 29.4.1717, all.ti; n. 9, 11.5.1717; n. 10, 22.5.1717; filza 1137, disp. A. Pisani n. 58, 7.5.1717, all. 1.5.1717; n. 59, 19.5.1717; n. 60, 2.6.1717, all. rassegna 22.5.1717; filza 1138, n. 81, 22.9.1717, all. 12.9.1717.

²⁷⁷ Santa Maura concesse altri centoundici marinai e, nonostante le difficoltà create dalla «novità di tale contribuzione», si riuscì ad avere dei volontari. ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. L. Flangini n. 10, 22.5.1717; *Diario Zuanne Morosini*, c.6; filza 1180, disp. Provveditore Generale delle Tre Isole Antonio Loredan n. 30, 24.5.1717.

²⁷⁸ L'ordinanza, datata 22 maggio, è allegata al disp. n. 11 del 24.5.1717 ed è pubblicata da NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, all. p. 348. L'*Ercole Vittorioso*, armata con cannoni da 14, venne esclusa dalla linea e poi trasformata in nave ospedale. Nella marina inglese i colori divisionali, la cui origine si può far risalire al 1625, erano il rosso, il bianco e il blu: quanto al giallo, dopo il 1747 fu definito 'yellowing' il processo di nominare un comandante che si voleva escludere dal servizio assegnandolo a una divisione fantasma, forse perchè quel colore ricordava la bandiera di quarantena. Cfr. W.G. PERRIN, *British Naval Ensign*, «Mariner's Mirror», 1 (1911), p. 168; LEWIS, *England Sea-Officers*, p. 70.

²⁷⁹ ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. L. Flangini n. 4, 27.2.1717.

specificatamente dedicati al combattimento erano ventotto (quattro in meno di quelli inglesi) e prevedevano, oltre ai consueti ordini per una formazione in linea, anche la possibilità che le sei unità in cui era divisa l'Armata grossa agissero separatamente²⁸⁰.

L'Armata grossa ripartì da Zante il 26 maggio, accompagnata da diciotto navi da trasporto²⁸¹. Il 4 giugno doppiò l'estremità meridionale di Negroponte, passando poi a ovest di Sciro e Lemno per tenersi sopravento. La navigazione fu ritardata dai trasporti, ma Flangini ne approfittò per esercitare a più riprese le navi a passare rapidamente dalla formazione di marcia a quella di combattimento. La sera dell'8, la squadra si ancorò a sud di Imbro, mentre due corvette venivano inviate ai Dardanelli. Queste ultime scoprirono i turchi ancorati tra le fortificazioni interne e quelle esterne, con trentaquattro sultane e sei navi barbaresche²⁸². Le notizie raccolte nei mesi precedenti non avevano fornito informazioni precise sulla loro forza, salvo che tre nuove sultane (una da 76 cannoni e due da 66) avevano preso il posto di altrettante unità perdute²⁸³. In ogni caso, il ridotto numero delle navi (almeno una quindicina in meno rispetto all'anno prima) indicava che se non altro i veneziani erano riusciti a precludere il completo allestimento della flotta nemica.

Quest'ultima uscì dagli Stretti la mattina del 10 giugno, lasciando all'Armata grossa il vantaggio del vento, che soffiava da NO. Flangini si predispose ad attaccare, ma nel corso della giornata una burrasca portò il vento a soffiare da NE, costringendolo a sospendere l'avvicinamento. Il Capitano Straordinario navigò verso nord fino al mattino del 12 cercando di riguadagnare il sopravento, senza successo. Tornato sui suoi passi, intorno a mezzogiorno gettò di nuovo le ancore presso Imbro. Quando il vento girò ulteriormente da NEE i turchi, ancorati fuori dai Dardanelli con trentasette vele non meglio specificate, si lanciarono all'attacco. La mossa fu così tempestiva che il Capi-

²⁸⁰ Flangini stabilì che la parte del *Libro* relativa alle norme di bordo fosse stampata e affissa su ogni nave. L'edizione del *Signal Book* conservata risale al 1711. ASVe, PTM, filza 1339, disp. L. Flangini n. 11, 24.5.1717, all. Ordini e Proclami del Capitano Straordinario delle Navi Ludovico Flangini, 22.5.1717; TUNSTALL, *Naval Warfare in the Age of Sail*, p. 73; CRESWELL, *British Admirals*, p. 28.

²⁸¹ ASVe, PTM, filza 1339, disp. L. Flangini n. 12, 31.5.1717; BMC, ms. Morosini-Grimali, b. 563, *Diario di Viaggio della Armata veneta nel 1717*.

²⁸² Una decina di unità pare fosse di mediocri dimensioni. ASVe, PTM, filza 1339, disp. L. Flangini n. 13, 9.6.1717 e all.ti; filza 1138, disp. A. Pisani 8.7.1717; *Motioni marittime*, c. 3.

²⁸³ Una sultana era quasi sicuramente affondata nella battaglia di Butrintò, le altre due erano forse naufragate. ASVe, PTM, filza 1137, disp. A. Pisani n. 50, 9.3.1717; n. 53, 31.3.1717.

tano Straordinario non riuscì a evitare il contatto e fu costretto ad accettare il combattimento sottovento.

Mentre si avvicinavano, i turchi formarono due divisioni. Intorno alle 16.30 una di queste, costituita da otto poderose sultane²⁸⁴ e un brulotto agli ordini del Fetà Kapudan (l'algerino Marabut, pare un rinnegato inglese o olandese) si diresse verso la divisione di coda veneziana, mentre la divisione più grossa, agli ordini del nuovo Kapudan Pascià Ibrahim Hogia²⁸⁵, si lanciava contro quella di testa. Nelle aspettative di Flangini la coda, che annoverava alcune delle navi pubbliche più forti ed era diretta dall'intraprendente Diedo (che, ricordiamo, l'anno prima aveva efficacemente guidato la divisione di testa nella battaglia del Canale di Corfù), avrebbe dovuto essere in grado di resistere da sola; Diedo fece imbrogliare le vele della *Trionfo* per attendere a piè fermo l'attacco, ma solo la *Colomba d'Oro* e la *San Lorenzo Giustinian* imitarono la manovra e le tre navi rimasero isolate: entro un'ora anche la *Colomba*, con la maggior parte dei cannoni del corridoio scavalcati e colpita sotto il galleggiamento da due grandi proiettili di pietra, fu costretta a poggiare²⁸⁶, lasciando Diedo con due sole unità. Verso le 19 la *Trionfo* subì l'attacco di tre grandi sultane, che tentarono d'investirla per coprire l'azione di un brulotto: il Capitano Ordinario fece concentrare il fuoco su quest'ultimo che, crivellato da un'intera bordata, fu prima costretto a retrocedere e poi affondò, a conferma della fragilità di questo tipo di unità. Lo scontro in coda proseguì un'altra ora e mezza, esaurendosi intorno alle 21 con l'allontanamento dei turchi; alla ritirata contribuì il resto della squadra veneziana che, ponendosi ripetutamente in panne, riuscì a scadere verso Diedo, minacciando le otto sultane che lo avevano attaccato di finire sottovento. La *Trionfo* pagò comunque un caro prezzo per la sua strenua difesa, con 100 tra morti e feriti e gravi danni alle attrezzature; il capitano Giuseppe Caenazzo, ferito tre volte, rimase storpiato al braccio destro.

In testa, il combattimento era iniziato circa un'ora e mezza dopo l'inizio di quello in coda. Il Kapudan Pascià, alla guida dell'altra divisione ottomana, si era diretto contro la *Leon Trionfante* di Flangini, fiancheggiato da numerose sultane e da un brulotto, ma anche qui il fuoco veneziano aveva costretto i turchi a ripiegare. Quando però l'Almirante Correr, in testa alla linea con la *Grand'Alessandro*, dopo aver respinto la sultana che gli si opponeva, prese un'iniziativa simile a quella che aveva preso l'anno prima Diedo nel Canale

²⁸⁴ Il Patrona Daniele 4° Dolfìn, che era con la divisione di coda, parla di sole sei sultane.

²⁸⁵ Ibrahim, originario di Negroponte, aveva già ricoperto in passato la carica di Kapudan.

²⁸⁶ La *Colomba* fu colpita da un proiettile da 132 *okka* e da uno da 44 *okka*.

di Corfù e rovesciò il bordo per dirigersi contro un'altra unità avversaria che cercava di tenersi a distanza, Flangini lo fece subito richiamare: per l'ideatore del *libro d'ordini* la formalizzazione della linea non ammetteva iniziative individuali.

Poco dopo la mezzanotte, mentre l'Armata grossa si trovava davanti alla costa settentrionale di Lemno, la *Colomba d'Oro* segnalò che stava affondando e che il panico si stava impadronendo dei soldati tedeschi che vi erano imbarcati²⁸⁷. La *San Gaetano* aiutò a trasbordare la truppa straniera, mentre venivano buttati a mare cannoni, munizioni e materiale vario. I soldati italiani, rimasti a bordo, si affannarono alle pompe, con i portelli della prima batteria ormai a un solo piede (poco più di 30 cm) dall'acqua, mentre si faceva passare sotto la chiglia una vela per tamponare le due grandi falle provocate dai petrieri ottomani. Alla fine le falle furono tamponate tramite una fodera esterna di tavole di legno, applicata grazie all'aiuto di un'unità corsara maltese che si era unita alla squadra veneziana. Oltre alla *Colomba d'Oro*, molte altre navi pubbliche avevano incassato grandi palle di pietra, insieme a proiettili incendiari ed esplosivi (definiti «da 50»), segno che i cannoni di nuova invenzione dovevano aver trovato qualche imitazione in campo ottomano. In generale invece le artiglierie veneziane non erano state maneggiate con abilità, a causa del limitato numero di capi bombardieri e dell'inesperienza di molti soldati e marinai addetti ai pezzi, che l'impegno addestrativo profuso da Flangini non era riuscito a compensare²⁸⁸. A dimostrazione della durezza dei colpi ricevuti, le perdite sulle navi pubbliche ammontavano a 577 uomini, 183 dei quali uccisi²⁸⁹.

Nella mattinata del 13 giugno i turchi furono avvistati a una quindicina di miglia verso NE, con trentaquattro vele (tre in meno rispetto al giorno prima), ma il vento era troppo debole per un attacco; quando nel pomeriggio rinforzò, girò a favore degli ottomani. Sette sultane colsero l'occasione per lanciarsi contro la *Trionfo* e la *San Lorenzo Giustinian*, rimaste isolate a più di un

²⁸⁷ Sulle condizioni della *Colomba*, cfr. BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 516, n. 10.

²⁸⁸ In base alle relazioni sulla battaglia, il Senato decise l'estrazione di centottanta dei quattromilacinquecento bombardieri allora presenti in Terraferma, scelti tra i giovani meno gravati da responsabilità familiari. Si cercarono anche capi bombardieri in Inghilterra, ma la paga chiesta, 25 ducati al mese, fu ritenuta eccessiva. ASVe, *Senato Mar*, filza 856, 12.8.1717 e all.ti; filza 859, 27.1.1718 e Provveditori alle Artiglierie 26.1.1718.

²⁸⁹ Erano morti 55 marinai e 128 soldati, feriti 102 marinai e 292 soldati: tra i caduti c'era anche il capitano della *Terror*, Damiano Pendesich. Sulla battaglia e sui movimenti fino al 14 giugno, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. L. Flangini n. 14, 15.6.1717 e all. 15.6.1717; filza 1340, disp. M. Diedo n. 4, 14.6.1717 e all. 13.6.1717; filza 1350, disp. D. Dolfin 21.6.1717; filza 1138, disp. A. Pisani n. 70, 18.7.1717; *Motioni marittime*, c. 4; *Diario Zuanne Morosini*, c. 15v; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 253.

miglio dalla coda veneziana; Flangini rispose invertendo subito la rotta con la sua divisione e, minacciando di portarsi a sua volta sopravento, spinse le sultane a ritirarsi. Il 14 i due avversari si fronteggiarono tra Lemno e la penisola Calcidica, ognuno alla ricerca del sopravento, poi la flotta ottomana scomparve in direzione di Lemno. Quella veneziana rimase in bonaccia tra l'isola di Agiostrati e Monte Athos fino al pomeriggio del 15, quindi Flangini si diresse ancora a nord, sempre nel tentativo di riguadagnare il sopravento.

La mattina del 16 però il vento soffiava nuovamente da NE, dando una volta di più il vantaggio ai turchi, scorti nelle prime luci dell'alba a circa sei miglia. Mentre si avvicinavano, Flangini espose il segnale per disporsi in linea di fronte (articolo 42 del nuovo libro d'ordini), con l'intenzione di virare all'ultimo momento lungo il bordo più favorevole. Una parte delle navi interpretò però male il segnale e furono perse inutilmente due ore senza che la flotta fosse in grado di assumere la formazione prevista: con i turchi ormai a ridosso, il Capitano Straordinario si vide costretto a formare senza indugio la linea, prua a Est. La nuova battaglia iniziò verso le 8. Questa volta la divisione del Kapudan si diresse contro la coda veneziana, mentre il grosso si concentrava contro la testa e in particolare contro l'ammiraglia *Leon Trionfante*, terza unità della linea²⁹⁰. La nave di Flangini venne attaccata per oltre cinque ore da gruppi di tre sultane che si alternarono continuamente al suo fianco, secondo una tattica che ricordava quella impiegata prima dell'introduzione della linea di fila. Le scariche veloci e ordinate della *Leon* (il Capitano Straordinario era evidentemente riuscito a mantenere elevata la qualità del proprio equipaggio) respinsero i turchi, ma verso le 12.30 un colpo di moschetto o di mitraglia s'incuneò nel collo di Flangini, che cadde sul ponte svenuto; tutti lo diedero per morto «e come tale sono stato anche trattato, avutosi solo qualche riguardo alla riserva della mia persona [...] che per altro sarei stato dato al mare a guisa degli altri morti». In seguito il Capitano Straordinario rinvenne, ma la gravità delle sue condizioni impedì probabilmente ai veneziani di cogliere una grande vittoria. Dopo la deludente prova offerta nella battaglia precedente, l'artiglieria delle navi pubbliche stava infatti tornando a mostrarsi efficace e molte sultane

²⁹⁰ Secondo una fonte coeva, le venticinque unità della linea veneziana erano guidate dalla *Grand'Alessandro*, tallonata dalle altre sette unità della divisione rossa (*Costanza Guerriera*, *Leon Trionfante*, *Madonna dell'Arsenale*, *San Francesco da Paola*, *Aquila Valiera*, *Fenice*, *San Andrea*); seguivano le otto unità della divisione gialla (*Madonna della Salute*, *Terror*, *San Pietro Apostolo*, *Nostra Signora del Rosario*, *Gloria Veneta*, *Nettuno*, *Aquilella*, *Fede Guerriera*); quindi le nove della divisione blu (*San Pio V*, *Sacra Lega*, *Valor Coronato*, *San Gaetano*, *Rosa*, *Venezia Trionfante*, *Corona*, *Trionfo*, *San Lorenzo Giustinian*). *Ercole Vittorioso* e la danneggiata *Colomba d'Oro* erano fuori linea. *Motioni marittime*, c. 5.

avevano iniziato a ritirarsi (forse anche per l'effetto cumulativo dei due combattimenti), mentre in coda l'ammiraglia del Kapudan, senza più le gabbie e assai danneggiata, veniva rimorchiata fuori linea da due galeotte. La divisione di testa veneziana avrebbe potuto rovesciare il bordo e portarsi sopravento, prendendo i turchi tra due fuochi, ma rimase in attesa del segnale di Flangini dalla *Leon Trionfante*, che non giunse mai. Lo scontro proseguì con le due flotte messe in panne, immobili una di fronte all'altra: la difficoltà di far manovrare la linea stava trasformando i combattimenti in un puro e semplice martellamento di artiglierie. Intorno alle 14.30 i turchi si allontanarono verso Lemno, lasciando ai veneziani il dubbio vantaggio del campo. Il giorno dopo (17 giugno), con Flangini gravemente ferito, gli altri capi da Mar decisero di portarsi a Sciro per riparare i danni, ma il 18 la forte tramontana li obbligò, date le precarie condizioni di molte navi dopo due battaglie, a ripiegare verso Andro, abbandonando l'Egeo Settentrionale.

La battaglia del 16 giugno era stata ancora più sanguinosa di quella di quattro giorni prima, con 804 tra morti (261) e feriti (543): in meno di una settimana, le navi veneziane avevano perso quasi 1.400 uomini, poco meno del 10% dei loro effettivi²⁹¹. La perdita più grave fu però quella di Flangini. Avvistata il 22 giugno la flotta turca nelle acque tra Andro e Termia, e nonostante le proteste dei medici e di Diedo, il Capitano Straordinario si fece trasportare sul cassero della *Leon Trionfante* per dirigere l'attacco: quando la flotta veneziana ebbe terminato di levare le ancore, gli ottomani si erano già eclissati e Flangini, sopraffatto dallo sforzo, era morto. Dopo Fabio Bonvicini scompariva un altro nobile di recente aggregazione che aveva cercato nella nuova marina velica la strada per guadagnare prestigio e onori e superare così i pregiudizi e le diffidenze della nobiltà di più antico lignaggio²⁹². Provenienti entrambi da un ambiente svincolato da quei tenaci legami con la tradizione che sovente imbrigliavano il patriziato veneziano, Bonvicini e Flangini avevano offerto un contributo appassionato alle navi pubbliche, il primo nel campo costruttivo e organizzativo, il secondo in quello tattico. Entrambi però erano scomparsi troppo presto per completare l'opera iniziata, impe-

²⁹¹ Ci furono rispettivamente 65 marinai e 196 soldati morti, 139 e 404 feriti. I grossi petrieri turchi avevano fatto ancora danni: la *San Andrea* ricevette una palla «da 500» nella zona poppiera, che provocò l'allagamento del deposito della polvere. Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1339, disp. L. Flangini n. 15, 21.6.1717; filza 1340, disp. M. Diedo n. 5, 20.6.1717; *Senato Arsenale*, filza 7, 14.5.1718, all. Patrone Daniele Renier 10.5.1718; BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 516, n. 10; *Motioni marittime*, c. 12.

²⁹² Sulle tensioni tra la nobiltà di vecchia data e quella aggregatisi durante la guerra di Candia e di Morea, cfr. SABBADINI, *L'acquisto della tradizione*, pp. 57-69, 90-94.

dendo forse all'Armata grossa (e più in generale alla flotta veneziana) di compiere il passo decisivo verso la costituzione di una moderna marina nazionale. Insieme a esponenti della vecchia nobiltà come Lazzaro Mocenigo, Marino Michiel e Bartolomeo Contarini, Bonvicini e Flangini rientrano comunque di diritto nel novero dei capi da Mar che impressero alle navi pubbliche il proprio segno distintivo.

La morte di Flangini determinò il passaggio del comando dell'Armata grossa nelle mani del Capitano Ordinario Marcantonio Diedo. Questi abbandonò l'idea di dirigersi ad Andro, per il timore che i turchi avessero già occupato quel porto e per lo svantaggio che la rada presentava con il Meltemi. Scartate anche le isole delle Sapienze per paura che le forze turche segnalate sulla prospiciente terraferma impedissero l'approvvigionamento d'acqua, si ritirò a Maratonisi, sulla costa orientale del Golfo di Laconia, a nord di Capo Matapan²⁹³, dove l'Armata grossa attraccò il 28 giugno. Qui venne raggiunta il primo luglio dalla *Fortuna Guerriera* e da importanti forze ausiliarie, costituite da sette navi portoghesi e due maltesi-pontificie²⁹⁴ agli ordini del luogotenente generale del papa Bellefontaine²⁹⁵. La presenza degli ausiliari e il ritorno dell'Armata grossa nel raggio di comando del Capitano Generale Pisani – che nel frattempo aveva rinunciato alla prevista offensiva in Albania – fecero subito sorgere nuovi contrasti tra gli ammiragli veneziani. Il 2 luglio i turchi vennero avvistati tra Capo Malea e Cerigo, e Diedo chiese a Pisani l'autorizzazione ad attaccarli con le navi; il Capitano Generale volle però che fosse interpellato Bellefontaine, il quale, in una Consulta tenutasi due giorni dopo, si rifiutò di

²⁹³ ASVe, PTM, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 6, 23.6.1717.

²⁹⁴ La squadra portoghese aveva due vascelli da 80 cannoni, (*Conceição*, con pezzi da 36, 18 e 8 libbre e 748 uomini; *Nossa Senhora do Pilar*, con pezzi da 24, 12 e 8 e 749 uomini), due da 70 cannoni (*Assumpção*, con pezzi da 24, 12 e 8 e 621 uomini; *Santa Rosa*, con pezzi da 18, 12 e 8 e 570 uomini), uno da 66 cannoni (*Nossa Senhora dos Necessidades*, con pezzi da 18, 12 e 8 e 540 uomini), uno da 60 cannoni (*Santa Corones*, con pezzi da 12, 8 e 4 e 448 uomini) e uno da 58 cannoni (*Rainha dos Anjos*, con pezzi da 12, 8 e 4 e 422 uomini). Le due unità maltesi pare fossero la *Santa Caterina* da 46 cannoni e la «fregata» *San Raimondo* da 40 cannoni. ASVe, PTM, filza 1138, disp. A. Pisani n. 79, 9.9.1717, all. 10.6.1717; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 255.

²⁹⁵ Su Jacques-Auguste Maynard de Bellefontaine, Bailli dell'Ordine di Malta (un grado attribuito ai titolari di una comandaria importante) e che nella marina francese aveva raggiunto il grado di Luogotenente Generale, cfr. VERGÉ-FRANCESCHI, *Les officiers généraux*, 5, pp. 2048-2050. La nomina di Bellefontaine alla guida della squadra ausiliaria suscitò qualche apprensione nell'ambasciatore francese a Istanbul, Jean Louis de Bonnac. AE, *CP Turquie*, 57, disp. 29.5.1717, c. 185v; A. BLONDY, *L'Ordre de Malte au XVII^e siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris 2002, p. 12.

avanzare senza l'appoggio dell'Armata sottile, mostrandosi ancora vincolato alla tradizione mediterranea delle operazioni miste navi-galee.

Prima che l'Armata sottile potesse congiungersi con quella grossa, i turchi si presentarono il 5 luglio presso Capo Matapan, forti di cinquantun vele (di ciassette in più rispetto alle battaglie di giugno, anche se non è chiaro di quale natura fossero i rinforzi: probabilmente un misto di mercantili armati e di unità barbaresche), sospinte dal vento da NE che solitamente soffiava la mattina nel Golfo di Messenia. Le navi alleate si disposero in linea senza rispettare l'ordine di battaglia, cosa che permise a Diedo di manovrare con prontezza e sottrarsi a una battaglia sottovento; nei giorni successivi le due flotte si avvistarono più volte, senza che nessuna riuscisse ad attaccare con il vantaggio del vento²⁹⁶. Il 10 luglio Pisani ordinò a Diedo di raggiungerlo alle Sapienze, dove si era ancorata l'Armata sottile con ventisei-ventisette galee²⁹⁷. Il congiungimento avvenne il 12 e le due squadre si mossero insieme per tornare verso est, ma le unità a remi si confermarono incapaci di mantenere i lunghi bordi delle navi. Anche la *Venezia Trionfante* non riuscì a tenere il proprio posto, costringendo la *San Gaetano* (come detto l'unità più veliera della flotta) a prenderla a rimorchio: entrambe persero ben presto contatto con il resto della flotta, che il 14 luglio dovette riportarsi a Maratonisi per i rifornimenti di acqua²⁹⁸.

Nel pomeriggio del 18 la flotta turca fu segnalata presso Capo Matapan. All'alba del 19 luglio era dieci miglia a sud di Maratonisi, spinta da un vento molto leggero da SSE, mentre quella alleata si trovava sottovento in bonaccia, incapace di mettersi in linea; anche quando il vento girò da SSO e si estese alle unità della Serenissima, i turchi conservarono il vantaggio e questa volta Diedo, incassato nel Golfo di Laconia, non poté sottrarsi al combattimento. Sebbene *San Gaetano* e *Venezia Trionfante* fossero ancora disperse, la presenza delle forze ausiliarie gli permetteva di allineare trentatre navi, sostenute da ventiquattro galee. Quando però queste ultime presero a rimorchiare le unità a vela per portarle in posizione, molte navi finirono aggrovigliate al centro, mentre la squadra ausiliaria (destinata a formare una quarta divisione in coda) scadeva ulteriormente sottovento: dopo tre ore di sforzi, si riuscirono a disporre in linea – rotta ESE – non più di una quindicina di navi, guidate dalla *Madonna della Salute*, e con la *Trionfo*, ammiraglia di Diedo, in quarta posizione. La

²⁹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 7, 9.7.1717.

²⁹⁷ C'erano tredici galee veneziane, cinque maltesi, quattro pontificie, due-tre toscane e due genovesi. Entrambe le galeazze veneziane erano state lasciate indietro per non intralciare la navigazione. ASVe, *PTM*, filza 1138, disp. A. Pisani n. 86, 14.11.1717; ANDERSON, *Naval Wars*, p. 254; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, p. 336.

²⁹⁸ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 8, 16.7.1717.

confusione venutasi a creare aveva fatto sì che in testa ci fossero tre dei quattro capi da Mar e sette dei dieci patrizi alla direzione di una nave. La disordinata formazione alleata doveva fronteggiare cinquanta navi turche (quarantaquattro delle quali indicate, probabilmente con troppa generosità, come di linea) e quattro galee²⁹⁹.

Le sultane si divisero nei soliti due gruppi: sei unità, guidate ancora dal Kapudan, avanzarono contro la coda degli alleati, tutte le altre verso la testa. Lo scontro iniziò alle 8 e verso le 9 la battaglia divenne generale e la lotta, nelle parole di Diedo, terribile. Dodici sultane si concentrarono contro le prime quattro unità veneziane (*Madonna della Salute*, *Madonna dell'Arsenale*, *Costanza Guerriera* e l'ammiraglia *Trionfo*, tutte di primo rango), ma l'attacco non ebbe successo e dopo le 11 due sultane persero i pennoni di gabbia e furono costrette a ritirarsi, seguite poco a poco dalle altre. Il Capitano Ordinario riteneva che dietro di lui le cose stessero andando altrettanto bene, dato che anche qui le sultane sembravano respinte, per quanto la posizione avanzata e il fumo gli rendessero difficile farsi un'idea della situazione. In effetti l'ottimismo di Diedo si dimostrò prematuro. Un colpo di cannone spezzò l'albero di gabbia della *Madonna dell'Arsenale*, che iniziò a scadere, seguita dalla *Madonna della Salute*, con le attrezzature rovinare e l'artiglieria in gran parte scavalcata; fu poi la volta della *Leon Trionfante* (quinta unità della linea), che perse il parrocchetto e scivolò anch'essa all'indietro. Intorno alle 12 un enorme proiettile di pietra spezzò il trinchetto della *Grand'Alessandro*, al centro della linea, costringendola a sua volta ad allontanarsi. I turchi, ripreso coraggio, si fecero nuovamente sotto *Trionfo* e *Costanza Guerriera*, venendo rintuzzati solo dopo un'ora e mezza di violenti scontri grazie anche all'intervento di *San Pio V*, *Aquila Valiera* e *San Francesco da Paola*.

La testa veneziana, giunta ormai a ridosso della costa peloponnesiaca, doveva rovesciare il bordo. Diedo fece esporre il segnale di virata in successione per portarsi, mura a sinistra, su una rotta ONO, ma solo le prime cinque navi eseguirono l'ordine; le altre – o avendo male interpretato il segnale o non volendo continuare a sostenere il fuoco nemico – virarono a un tempo, trasformando di nuovo gran parte della linea veneziana, che si era andata faticosamente ricostituendo, in una massa confusa. Nonostante la manovra poco brillante, la testa si ritrovò sopravento alla dozzina di sultane che guidavano la linea ottomana e cominciò a stringerle contro la costa. L'opportunità di schiacciarle sottoriva venne però frustrata dalla presenza delle galee, a loro

²⁹⁹ È probabile che i turchi fossero riusciti a introdurre in servizio alcune delle unità messe in cantiere negli anni precedenti, ma il numero di navi effettivamente di linea non doveva superare la trentina.

volta scadute sottovento alle sei sultane che il Kapudan aveva condotto contro la coda veneziana; per soccorrerle, il Capitano Ordinario fu costretto a mutare una seconda volta il bordo, prua a SO. Le sue cinque unità vennero raggiunte poco alla volta dal resto delle navi, spronate dal fratello del Capitano Generale, l'ex Provveditore d'Armata Carlo Pisani³⁰⁰, che con una feluca si portò lungo la linea per sollecitarle, incurante delle cannonate che lambivano la fragile unità. Diedo fece entrare in azione anche un brulotto, coprendolo con la *Trionfo* e la *Costanza Guerriera*. Il brulotto arrembò una poderosa sultana all'altezza dell'albero di maestra, unico esempio riuscito di manovra del genere nelle guerre veneto-turche, ma quando gli fu appiccato fuoco, si sviluppò una semplice vampata verso l'alto, che provocò solo qualche bruciacchiatura alle sartie della nave ottomana: ad aggiungere danno alla beffa, la *Trionfo* perse nell'azione il pennone di gabbia, colpito in pieno da una grossa palla di pietra.

La dozzina di sultane della testa ottomana (alle quali la seconda inversione di Diedo aveva ridato il sopravvento) cercarono prima di ricongiungersi col Kapudan verso nord, poi, vista la manovra impossibile, mutarono a loro volta bordo, prua a sud. In questo modo minacciarono nuovamente l'Armata sottile, sempre in scia a quella grossa e seguita a sua volta dai trasporti. Diedo fu costretto a cambiare una terza volta rotta per coprire le galee, ma prima che potesse arrivare in loro soccorso, sia la galea del Capitano Generale Pisani sia l'ammiraglia pontificia furono seriamente colpite, sfuggendo miracolosamente ad alcune palle di «smisurata grandezza», mentre una nave-magazzino, centrata da due cannonate sotto il galleggiamento, affondò in un secondo tempo³⁰¹. Dopo un'altra ora di scontri, che costarono nuovi danni all'alberatura della *Trionfo*, le sultane furono costrette a ripiegare, riuscendo comunque alla fine a ricongiungersi col Kapudan, respinto a sua volta dalla coda veneziana con il determinante contributo delle navi portoghesi. Diedo seguì i turchi fino circa alle 17, senza che però i danni subiti dalla *Trionfo* gli permettessero di riprendere il combattimento.

Il Capitano Ordinario trascorse la notte cercando di riparare l'ammiraglia. Il giorno dopo (20 luglio) i turchi vennero avvistati verso Capo Malea, ma il forte vento da NE, pur favorevole ai veneziani, aggravava lo stato precario

³⁰⁰ Ricordiamo che Carlo di Gianfrancesco Pisani (1665-1750) era strato incarcerato nel 1695 in seguito alla sconfitta di Chio: assolto e liberato tre anni dopo, si era subito recato a Loreto per ringraziare la locale madonna. Cfr. CICOGNA, *Delle iscrizioni veneziane*, II, Venezia 1828, p. 95; *Mercuri* 1698, Venezia 14.6.1698.

³⁰¹ La galea di Pisani fu colpita almeno quattro volte, ricevendo un colpo molto pericoloso al timone, mentre l'ammiraglia pontificia incassò una rovinosa cannonata sotto la linea di galleggiamento.

delle alberature di molte navi e Diedo preferì quindi rinunciare all'attacco. Come nelle due battaglie di giugno, i danni non erano comunque limitati alle manovre. Oltre ai colpi già segnalati, la *Sacra Lega* aveva ricevuto un proiettile di pietra «da 1000» (132 *okka*) che la portò sull'orlo dell'affondamento: la vecchia nave fu salvata dall'intervento di Carlo Pisani, che con la sua feluca vi trasbordò i prodi della galea generalizia per una riparazione d'emergenza. I proiettili turchi avevano aperto pericolose falle anche su *Fede Guerriera* (il cui capitano, Luca Terzi, venne ucciso da una cannonata)³⁰² e sull'*Aquilella*³⁰³. Le perdite tra gli equipaggi furono di 572 uomini, ancora una volta con un'alta percentuale di morti (214)³⁰⁴. I danni subiti dai turchi non sono noti, ma si resero necessarie più di tre settimane per ripararli; le informazioni raccolte da Pisani indicarono in ben tremilacinquecento i morti e i feriti³⁰⁵. Il Capitano Generale sottolineò l'ottimo comportamento degli ausiliari che, stimolati forse dall'esempio della squadra portoghese, si erano battuti assai bene a differenza di quanto accaduto sovente in passato. Pisani spese parole di elogio anche per l'Armata sottile, anche se la sua appare più una difesa d'ufficio che non una spassionata valutazione dei fatti. Benché il vento leggero permettesse alle galee di navigare nelle condizioni migliori, una volta di più esse avevano rischiato di finire in pasto alle sultane e Diedo aveva dovuto rinunciare all'opportunità di schiacciare la testa ottomana contro la costa per andare in loro soccorso.

La battaglia era stata la più manovrata tra quelle combattute fino ad allora, con ripetuti mutamenti di rotta e tentativi di isolare e/o doppiare parte della squadra avversaria. I turchi avevano insistito sulla tattica di dividere in due gruppi le proprie unità, cercando di ottenere risultati decisivi contro una sezione della linea nemica. Più canonicamente, i veneziani avevano tentato di far agire l'Armata grossa come un corpo unico seppure articolato ma, nono-

³⁰² Il figlio Nicolò, che era sotto-pilota della nave, perse il braccio sinistro. Il Senato concesse al fratello e alla sorella maggiori (la famiglia contava tre figli e altrettante figlie) il denaro corrispondente ad un peso di biscotto al mese. ASVe, *Senato Mar*, filza 859, 3.1.1718 e all. supplica 16.9.1717.

³⁰³ L'*Aquilella* venne colpita sul fianco destro da un proiettile di pietra «da 500» (forse un 44 *okka*) che provocò una falla di 5,5x7,5 piedi (1,9x2,6 mt), metà della quale sotto il galleggiamento. ASVe, *PTM*, filza 961, disp. A. Pisani n. 93, 22.12.1717, all. rel. 19.12.1717.

³⁰⁴ Tra i marinai i morti furono 50 e i feriti 58, tra i soldati 164 e 300; le perdite maggiori si registrarono sulla *Fortuna Guerriera*, che ebbe 100 tra morti e feriti.

³⁰⁵ Sulla battaglia, cfr. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 9, 20.7.1717; n. 10, 7.8.1717 e all.ti; filza 1342, disp. Capitano Straordinario delle Navi M. Diedo n. 3, 30.8.1717; filza 1138, disp. A. Pisani n. 71, 1.8.1717 e all.ti; n. 79, 9.9.1717; BMC, ms. Morosini-Grimani, b. 563; *Motioni marittime*, cc. 6-9, 12.

stante il libro d'ordini di Flangini e la suddivisione in divisioni e sottodivisioni, fumo, posizione del comandante, disomogeneità delle unità in linea e presenza dell'Armata sottile avevano provocato i consueti fraintendimenti e le solite manovre errate. Diedo fece imprigionare il capitano della *Fenice*, Giacomo Tomba, e il nocchiere e il pilota della *Terror* (che avevano sostituito il capitano della nave, ucciso nella prima delle due battaglie di giugno), ma egli stesso dovette riconoscere che la scarsità di personale determinata dalla crisi del nuovo armo, aveva costretto ad accettare anche i meno esperti: d'altro canto sulla *Terror* era stato lo stesso Governatore Pietro Pasqualigo a delegare la manovra, confessando la propria ignoranza nautica³⁰⁶. In campo ottomano, gli ufficiali erano invece apparsi preparati e avevano saputo compensare l'inesperienza del nuovo Kapudan Ibrahim Hogia (che peraltro sembrava l'ispiratore della nuova tattica turca); gli artiglieri avevano dal canto loro dimostrato di saper colpire nei punti deboli, fossero essi al galleggiamento o all'alberatura, sfruttando al meglio le poderose armi a propria disposizione. Molte sultane imbarcavano cannoni equivalenti ai generi «da 50» e «60», che colpivano a distanza maggiori rispetto ai cannoni veneziani, mentre si vociferava che lungo la linea avesse agito autonomamente un vascello provvisto esclusivamente di otto cannoni «da 1000» (132 *okka*)³⁰⁷. I grandi petrieri avevano confermato di poter infliggere ferite mortali, per quanto fossero estremamente lenti nella ricarica e il loro uso fosse limitato al tiro da sopravento (sottovento diventava quasi impossibile, dopo il primo colpo, rimetterli in batteria in contropendenza, mentre la limitata lunghezza della canna rendeva la vampa molto pericolosa per il sartame)³⁰⁸. Sul piano della navigazione le sultane, nonostante la mole, risultavano agili e veloci, equipaggiate com'erano con grandi vele di ottimo taglio. Dopo aver superato l'Armata grossa quantitativamente, i turchi sembravano ora in procinto di sorpassarla anche qualitativamente. Sia Pisani che Diedo chiesero un aumento del calibro dell'artiglieria, passando al genere da 50 (o almeno da 40) sulle navi

³⁰⁶ Nella successiva inchiesta il capitano della *Fenice* fu assolto. Pietro di Francesco Pasqualigo (1684-?) non apparteneva allo stesso ramo di Domenico, che nel 1715 aveva innescato la rimozione del Capitano Generale Dolfìn. ASVe, *PTM*, filza 1138, disp. A. Pisani s.n., 8.10.1717; filza 961, disp. n. 93, 22.12.1717, all. rel. 24.12.1717; *Segretario alle Voci, Pregadi*, reg. 21, c. 136r; BARBARO, VI-26, c. 23.

³⁰⁷ Nel 1718 il grande vascello «*Tre Cantari*», a cui abbiamo già accennato, risultava armato con soli 54 cannoni, ma tra essi c'erano 2 petrieri «da 1000» e 4 «da 300», oltre ad 8 cannoni a palla «da 100»: è possibile che le fonti veneziane si riferissero a quest'unità. ASVe, *PTM*, filza 1139, disp. A. Pisani n. 117, 13.6.1718, all. s.d.

³⁰⁸ Nella battaglia nel Canale di Corfù l'anno prima, i turchi, sottovento, avevano sparato pochissimi colpi con i grandi petrieri.

di primo rango e ritirando nel contempo dal servizio le ingombranti colubrine³⁰⁹. Anche i cannoni di nuova invenzione suscitavano adesso dei dubbi: tutti concordavano sul fatto che fossero troppo corti per il combattimento sottovenuto; in battaglia avevano inoltre denunciato una certa lentezza di tiro, dovuta soprattutto al fatto che la leggerezza del pezzo lo rendeva instabile al momento dello sparo, aumentando poi il tempo necessario per rimetterlo in batteria. E' difficile stabilire quanto questi problemi fossero effettivi o quanto dipendessero dalla scarsa esperienza del personale addetto all'utilizzo dei pezzi³¹⁰.

Il 21 luglio le due flotte si avvistarono nuovamente presso Capo Matapan. Il vento da NEE dava il vantaggio ai turchi, che avanzarono con quarantasette vele, quattro in meno rispetto a due giorni prima. Nonostante la riduzione di forze, l'occasione era per loro molto favorevole, perché le nove navi degli ausiliari, insieme a *Fortuna Guerriera* e *San Pio V*, erano rimaste staccate di una decina di miglia dal resto della flotta veneziana; tenendosi però il più possibile a ridosso della costa, Diedo riuscì a sventare il rischio di essere doppiato e preso tra due fuochi. Verso le 10 gli ottomani giunsero a tiro dell'ammiraglia *Trionfo*, ma si limitarono a fare «le solite guasconate», scaricando il cannone da lontano. Quando il vento girò da NE, il Capitano Ordinario, ricompattata la squadra, decise di attaccare a sua volta, ma appena il vento rinforzò, la *Fortuna Guerriera* vide il suo albero di maestra abbattersi «in faccia ai turchi» e l'azione fu sospesa. Nel corso della giornata furono perse di vista prima la *San Pio V* e poi l'*Aquilella*³¹¹; il giorno dopo si allontanò anche l'Armata sottile, incapace di reggere il vento, lasciando se non altro Diedo libero di muoversi senza più doversi preoccupare della sua protezione, «motivo principale di tante stravaganti vicende». Tuttavia il 23 luglio anche gli ausiliari decisero di tornare indietro, costringendo il Capitano Ordinario (con sole diciannove navi pubbliche effi-

³⁰⁹ Le colubrine risultavano non solo troppo lunghe ma, impiegando una carica maggiore rispetto ai cannoni dello stesso calibro, generavano confusione: nell'eccitazione della battaglia, gli artiglieri potevano sbagliare la dose di polvere scambiando un cannone per una colubrina e facendolo esplodere se il pezzo era in ferro o scavalcandolo se in bronzo.

³¹⁰ I cannoni di nuova invenzione avevano sparato sia proiettili cilindrici di ferro (esplosivi o inerti), sia proiettili in pietra, senza ottenere risultati spettacolari. Nelle tre battaglie erano stati consumati complessivamente 1.281 proiettili cilindrici da 200 e da 120, di cui 684 di ferro e 597 di pietra; le palle piene di tutti i generi consumate erano state 58.200, gli angeli e le palle incatenate 11.045. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 11, 15.8.1717; filza 1342, disp. Capitano Straordinario delle Navi Marcantonio Diedo n. 8, 22.9.1717; filza 1138, disp. A. Pisani n. 79, 9.9.1717; n. 81, 22.9.1717 e all.ti.

³¹¹ L'*Aquilella* finì in vista della Sicilia, poi riuscì a riparare a Zante. ASVe, *PTM*, filza 1138, disp. A. Pisani n. 73, 11.8.1717.

cienti) a seguirli³¹². Pur battutesi con coraggio nella battaglia del 19 luglio, le forze alleate rimanevano fuori dal controllo della Serenissima; Diedo sottolineò al Senato che, sebbene gli aiuti di altre potenze cristiane potessero servire a impressionare i turchi, Venezia doveva imparare a fare affidamento solo sulle proprie forze. Esisteva anche un motivo più sottile per temere la presenza degli ausiliari. Il diverso trattamento riservato ai loro equipaggi, ben mantenuti e pagati, aumentava il risentimento dei marinai veneziani, che erano ulteriormente esasperati dalla vista di molti connazionali i quali, fuggiti dall'Armata grossa, avevano trovato impiego sulle navi degli ausiliari³¹³.

I timori del Capitano Ordinario furono confermati il 12 agosto, quando i portoghesi si congedarono senza preavviso. La loro partenza venne solo parzialmente compensata dal ricongiungimento di *San Gaetano* e *Venezia Trionfante*, che raggiunsero l'Armata grossa a Corfù, dove si era portata per riparare i danni. I depositi della piazza si rivelarono peraltro insufficienti e molte navi rimasero in condizioni precarie³¹⁴. Diedo (divenuto Capitano Straordinario) riorganizzò le unità rimaste in tre divisioni di nove navi ciascuna e con queste forze la Consulta decise di spingersi fino a Zante, senza attendere il previsto arrivo della squadra spagnola³¹⁵. I veneziani approdarono a Zante il 30 agosto. I turchi erano nel Golfo di Messenia e il Capitano Straordinario, appoggiato dal Provveditore Straordinario d'Armata Loredan e dal fratello Ludovico, nominato Almirante, avrebbe voluto attaccarli prima che l'arrivo dei venti autunnali da SE facesse perdere il sopravvento. La Consulta non fu dello stesso avviso: come scrisse Francesco Correr (adesso Capitano Ordinario), se il nemico fosse avanzato lo si sarebbe affrontato, ma non si sarebbe andati a cercare lo scontro, data la disparità delle forze

³¹² Oltre alle quattro unità sbandate, *Fortuna Guerriera*, *Fede Guerriera* e *San Pietro Apostolo* non potevano entrare in linea per i danni subiti.

³¹³ ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 10, 7.8.1717; filza 1138, disp. A. Pisani n. 74, 12.8.1717.

³¹⁴ Dopo che già si erano introdotti stortami e braccioli in più elementi, i danni subiti nelle battaglie del 1717 fecero suggerire l'utilizzo di alberi composti, meno robusti ma più facili a ripararsi degli alberi interi in uso sulle navi pubbliche. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. M. Diedo, n. 11, 15.8.1717; *Senato Mar*, filza 857, 23.10.1717, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.10.1717.

³¹⁵ Due delle navi in linea (*San Raimondo* e *Santa Caterina*) erano pontificie e la divisione di coda era comandata da Bellefontaine. La flotta spagnola, che nelle intenzioni di papa Clemente XI avrebbe dovuto combattere i turchi in Levante, era invece impegnata in quelle settimane nella conquista della Sardegna, sottratta proprio all'Austria alleata della Serenissima. ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. Capitano Straordinario delle Navi Marcantonio Diedo n. 2, 24.8.1717; P. ALATRI, *L'Europa dopo Luigi XIV*, Palermo 1986, p. 155.

e l'esempio di tre battaglie, che «non lasciano luogo, senza adulazione, alla speranza di vantaggi rimarcabili. Un baratto di balle non comple a Vostra Serenità, perché perde inutilmente la gente, consuma li provvedimenti e li capitali, e debilita maggiormente le navi»³¹⁶. Da aggressivo strumento di una rinnovata espansione navale in Levante, le navi pubbliche si erano definitivamente trasformate in un mezzo difensivo a protezione di quanto rimaneva dell'impero marittimo della Repubblica. Il primo ottobre i turchi salparono per rientrare alle proprie basi e il 5 anche il Capitano Generale Pisani partì con l'Armata sottile. Diedo rimase a Zante fino al 19 ottobre, poi retrocesse a Santa Maura e quindi, il 19 novembre, a Corfù, dove iniziò la concia³¹⁷. A Corfù trovò la *San Pio V*, salvatasi da un'avventurosa navigazione che l'aveva condotta fino a Reggio Calabria e che aveva registrato un ammutinamento dei soldati e marinai stranieri, costato la vita al capitano Lucio Novelli³¹⁸.

Il deludente esito dell'offensiva navale del 1717 – l'ultima irruzione di una flotta della Serenissima in Egeo – ebbe qualche parziale compenso sul fronte terrestre. Invece del previsto attacco in Albania, i veneziani avanzarono dalla Dalmazia verso Mostar, per approfittare dell'indebolimento delle forze turche in Erzegovina, causato dalla necessità di contrastare gli austriaci. In agosto cadde la fortezza di Imotski, sulla via tra Spalato e Mostar, ma l'avanzata contro la capitale dell'Erzegovina venne sospesa in cambio di un'azione verso la costa montenegrina, dove il sostegno delle locali popolazioni cristiane convinse i comandanti veneziani a tornare ai progetti di inizio campagna, investendo Antivari. La resistenza della guarnigione, sostenuta della vicina Dulcigno e dal Pascià di Scutari, obbligò tuttavia a sospendere l'assedio a fine ottobre. Più a sud, un risultato migliore l'ottenne quello stesso mese il Capitano Generale Pisani che, dopo essersi separato dall'Armata grossa, condusse quella sottile alla conquista delle fortezze di Prevesa (23 ottobre) e Vonitza (2 novembre). I veri vincitori furono comunque ancora una volta gli austriaci, che il 16 agosto mi-

³¹⁶ ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 3, 30.8.1717; n. 4, 2.9.1717 e all. ordinanza 24.8.1717; n. 5, 13.9.1717 e all. scr. 12.9.1717; filza 1340, disp. Capitano Ordinario delle Navi Francesco Correr n. 2, 14.9.1717.

³¹⁷ ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 9, 1.10.1717; n. 10, 9.10.1717; n. 11, 19.10.1717; n. 12, 13.11.1717; n. 13, 29.11.1717.

³¹⁸ Il 21 settembre, 305 tra soldati tedeschi e marinai inglesi, su un equipaggio di 712 uomini, si ribellarono. Con l'aiuto delle autorità siciliane, presso la cui costa i rivoltosi diressero la nave, 283 di loro vennero catturati e incarcerati a Messina. Ricordo che Novelli era stato il primo capitano ad accettare di tornare al vecchio tipo di armo. ASVe, *PTM*, filza 1138, disp. A. Pisani n. 83, 10.10.1717 e all.ti; n. 84, 22.10.1717.

sero in fuga l'esercito ottomano davanti a Belgrado e il 22 catturarono la città, riaprendosi la strada verso il cuore dei Balcani e la costa adriatica³¹⁹.

11.8 *Compromessi costruttivi*

Le battaglie del 1717 avevano ribadito l'importanza di allineare navi di grandi dimensioni e col maggiore armamento possibile. Dall'Arsenale stavano invece per uscire una serie di unità più piccole, frutto della decisione di compromesso presa l'anno precedente allo scopo di avere navi che, pur essendo in grado di sostenersi nella linea di battaglia, fossero più agili dei grandi vascelli. Le nuove unità s'ispiravano al modello che era stato proposto da Daniele 4° Dolfin al suo rientro dal Levante e che limitava la lunghezza di chiglia a 105 piedi. Dato però che evidentemente non tutti lo ritenevano soddisfacente, nel giugno 1716 un'espressa terminazione stabilì che il Patrone di guardia, assistito dall'*Ammiraglio* dell'Arsenale, dal proto dei Marangoni e dal capo d'Opera interessato, controllasse le misure della lunghezza e degli slanci di prua e poppa di ogni nuova unità impostata: se si fossero rivelate non corrispondenti a quanto stabilito, i tre periti (ma non il patrizio) avrebbero perso l'incarico; i capi d'Opera ebbero inoltre l'obbligo di allestire un modello in scala di ogni nuova nave, pena la perdita dei 50 ducati di premio a costruzione completata. Sospesi momentaneamente i lavori sulle quattro grandi navi di primo rango, lo stesso giugno il Senato ordinò due navi di secondo rango modello Dolfin, da aggiungere alle due che erano state appena impostate³²⁰. Il nuovo indirizzo venne ribadito nel marzo del 1717, con un ordine per altre quattro navi dello stesso tipo, ma poi l'assemblea ebbe un ripensamento e in maggio, quando le prime due unità erano pronte al varo, ordinò di sospenderne i lavori nonostante l'opposizione dei Provveditori e Patroni all'Arsenale, che ne volevano completare almeno una per verificarne la riuscita in mare. La sospensione non impedì peraltro che lo stesso mese fossero impostate due delle quattro unità ordinate in marzo, seguite (in luglio?) dalle rimanenti due, portando così a otto il numero di navi di secondo rango sugli scali³²¹: una certa schizofrenia sembrava caratterizzare

³¹⁹ Cfr. PETERLIN, *La guerra fra Venezia e l'Impero Ottomano*, pp. 218-220; HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 184-191.

³²⁰ Le due prime unità vennero impostate in luglio. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 2, 18.6.1716 e all.ti; 27.6.1716, all. terminazione 23.6.1716; 15.7.1716, all. Patrone Carlo Morosini 10.7.1716.

³²¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 852, 13.3.1717; *Senato Arsenale*, filza 5, 8.5.1717 e

la politica costruttiva veneziana, segno dei contrasti che dovevano dividere sia le autorità che gli esperti.

Le prime due navi, che presero il nome di *San Spiridione* e *Idra*, furono finalmente messe in acqua nell'agosto del 1717³²², ma nuovi dubbi spinsero il Senato a inviare lo stesso Daniele 4° Dolfìn, insieme ad Andrea Corner (rientrato dalla carica di Capitano Straordinario), a ispezionarle. I due patrizi trovarono gli scafi troppo larghi e con linee d'acqua troppo piene sia a prua sia, soprattutto, a poppa: ciò avrebbe diminuito l'agilità, proprio quando era stata la ricerca di questa qualità che aveva indotto Dolfìn a chiedere una riduzione della lunghezza. I capi d'Opera si giustificarono affermando che le linee d'acqua erano dettate dalla necessità di limitare il pescaggio minimo a 10½ piedi per attraversare la bocca del Lido: considerata la ridotta lunghezza, l'unica soluzione era stata quella di accettare forme meno filanti; quanto alla larghezza, questa era determinata dalla possibilità di maneggiare l'artiglieria anche con la barca a bordo. I periti non mancarono comunque di criticare le dimensioni volute da Dolfìn, chiedendo per le navi di secondo rango una lunghezza minima di almeno 110 piedi³²³. Queste critiche, e l'andamento delle battaglie di quell'estate, portarono alla sospensione dei lavori sulle ultime due navi di secondo rango messe in cantiere. Al loro posto vennero impostate due navi di primo rango, lunghe però non i 120 piedi richiesti dai periti, ma i 116 che erano stati domandati a suo tempo da Dolfìn per le unità maggiori³²⁴.

Malgrado le perplessità suscitate e la sospensione delle ultime due unità, le nuove navi di secondo rango rappresentarono un indubbio passo avanti verso la standardizzazione della flotta velica della Serenissima. Entro breve tempo, l'Armata grossa avrebbe avuto in servizio ventiquattro unità basate per la maggior parte su due soli modelli e con meno di dieci anni di vita, avvian-

all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 5.5.1717; 5.6.1717, all. Patrone Daniele Renier 20.5.1717; 24.7.1717, all. Patrone Zaccaria Balbi 20.7.1717.

³²² La *San Spiridione* fu varata il 9 agosto, l'*Idra* il 31. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 5, 26.8.1717, all. Patrone Daniele Renier 18.8.1717; filza 6, 4.11.1717, all. Patrone Zaccaria Balbi 4.9.1717.

³²³ La medesima lunghezza di 110 piedi doveva essere attribuita anche alle navi di terzo rango, che si sarebbero distinte da quelle di secondo rango solo per la larghezza, 32½ contro 34 piedi. Le navi di primo rango avrebbero dovuto invece avere una lunghezza di almeno 120 piedi e una larghezza di 36 piedi.

³²⁴ Le due nuove navi vennero affidate ai medesimi capi d'opera di quelle sospese. ASVe, *Senato Rettori*, filza 181, 13.10.1717 e all.ti; *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, b. 62, n. 89, 13.10.1717; *Senato Arsenale*, filza 6, 9.10.1717, all. Patrone Daniele Renier 5.10.1717; 13.11.1717, all. Patrone Pietro Contarini 5.11.1717.

dosi a diventare una delle più moderne e omogenee d'Europa³²⁵. Il processo di standardizzazione stava interessando anche altre marine, tanto che per quella inglese il periodo successivo al 1714 è stato definito l'età degli *establishments*³²⁶; se rapportate all'*establishment* del 1719, le nuove navi di secondo rango veneziane si collocavano nella fascia dei *4th Rates* da 60 cannoni, rispetto ai quali avevano comunque dimensioni maggiori non solo in lunghezza (come accadeva sovente alle unità della Serenissima) ma anche in larghezza³²⁷. Rilevante era anche l'armamento: nonostante le dimensioni ridotte, l'artiglieria era di calibro analogo a quella delle navi di primo rango, compreso l'imbarco dei cannoni di nuova invenzione. Si pensò di armarle perfino con cannoni da 40, ma la carenza di bronzo e l'impossibilità di avere cannoni di quel calibro in ferro (l'idea era di fonderne a Villa d'Almè o addirittura in Arsenale, ma sarebbe stato necessario molto tempo per avviare la produzione), costrinse a mantenere i pezzi da 30.³²⁸ Poiché la fonderia di Villa d'Almè continuava a fornire un numero insufficiente di pezzi, fu necessario acquistare (a caro prezzo) parte dei cannoni da un mercante inglese³²⁹.

Dato che era stato reintrodotta il vecchio sistema di gestione degli equipaggi, la scelta dei capitani tornò a essere fondamentale ed essi vennero selezionati con largo anticipo. La *San Spiridione* fu affidata ad Antonio Pendesich, fratello di Damiano, il capitano della *Terror* ucciso nella battaglia del 12 giugno. Antonio, che quell'anno aveva già raccolto cento marinai per l'armata in Levante, era un «giovane di spirito, pratico dell'Arcipelago e dei mari di Ponente per aver viaggiato lungo tempo su vascelli inglesi, nei quali si raffina l'ingegno nelle regole tutte della marittima professione»; aveva poi comandato mercantili

³²⁵ Cfr. GLETE, *Navies and Nations*, I, p. 231.

³²⁶ LAVERY, *The Ship of the Line*, I, pp. 75-84.

³²⁷ La lunghezza di chiglia delle navi veneziane era di 119.10 *feet.inches* contro i 117.7 dei *4th Rates* inglesi, la larghezza oltre 40 *feet* contro 39: il *tonnage* risultava di 1.045 t contro 951-966 t. Il dislocamento delle navi pubbliche doveva superare le 1.100 tonnellate, con un pescaggio di 15 piedi e un coefficiente di 0,48. LEVI, *Navi da guerra*, pp. 32-33; LAVERY, *The Ship of the Line*, I, p. 170.

³²⁸ Erano previsti dieci cannoni di nuova invenzione (quattro da 200 e sei da 120) rispetto agli otto delle navi di primo rango e ventiquattro cannoni ordinari da 30 contro ventotto delle unità maggiori.

³²⁹ Dopo una lunga trattativa, i Provveditori alle Artiglierie accettarono di comprare, insieme a cinquanta cannoni di ferro da 30, anche quaranta cannoni da 20 non strettamente necessari, pagando il tutto ben 81 ducati il miliara. ASVe, *Senato Rettori*, filza 182, 9.12.1717, all. Savio alla Scrittura 4.12.1717; *Senato Mar*, filza 857, 29.9.1717, all.ti.; filza 859, 13.1.1718, all. Provveditori alle Artiglierie 7.1.1718; 10.2.1718, all. Provveditori alle Artiglierie 6.2.1718; filza 860, 3.3.1718 e all. Provveditori alle Artiglierie 25.2.1718.

veneti e inglesi per sette anni. L'*Idra* andò a Michele Giachich, in passato capitano di tre diverse navi pubbliche di primo rango, che oltre all'equipaggio si offrì di ingaggiare cinquanta marinai per l'Armata. Considerato che le nuove unità erano più grandi delle navi di secondo rango del passato, l'equipaggio fu portato da centocinquanta a centosettanta marinai. La stagione invernale facilitò la raccolta, dato che si poterono utilizzare i marinai delle navi destinate ai lavori, centocinquanta dei quali, «con rassegnazion esemplare», passarono da bastimento a bastimento senza nemmeno porre piede a terra, in cambio del pronto pagamento dei sei mila ducati di cui erano creditori. Entro la fine di gennaio del 1718 sia *San Spiridione* che *Idra* avevano i centosettanta marinai previsti, ai quali se ne aggiunsero altri centotrentacinque per l'Armata³³⁰. Dopo aver superato alcune difficoltà legate a un pescaggio che, nonostante gli sforzi, era rimasto elevato, il 26 febbraio poterono salpare per Corfù³³¹.

Anche per le quattro unità successive si vagliarono i capitani in base alle profferte di marinai³³². I candidati furono undici, ma molti di loro non convincevano e il Senato chiese di rivolgersi a ufficiali già sperimentati: questi ultimi volevano però un donativo per ogni uomo ingaggiato, sicché alla fine furono scelti i quattro capitani più affidabili tra quelli disposti a rinunciare al donativo. Triffone Lazarovich, già alla guida della *Venezia Trionfante*, ricevette la *San Zaccaria*; Matteo Giaferro, patrocinato dal Capitano Straordinario Marcantonio Diedo, la *Falcone*; Pietro Bracagnè la *Cigno* e Giovanbattista de Rossi la *San Pietro di Alcantara*³³³. La fiducia accordata da Diedo a Giaferro si dimostrò mal riposta: l'anno successivo, vedendo che le sue frodi sulla polvere stavano per essere denunciate, il capitano della *Falcone* si diede alla fuga, preparata con cura da tempo³³⁴.

³³⁰ ASVe, *Senato Mar*, filza 856, 28.8.1717, all. Provveditori all'Armar 27.8.1717; filza 857, 9.9.1717, all.ti.; 29.9.1717, all. Provveditori all'Armar 24.9.1717; 29.9.1717 e all. Provveditori all'Armar 24.9.1717; filza 859, 3.2.1718, all. Provveditori all'Armar 1.2.1718; 17.2.1718 e all. Provveditori all'Armar 7.2.1718.

³³¹ Al momento di levare la ancore, *San Spiridione* e *Idra* superarono i 14 piedi consentiti dalla bocca di Malamocco: fu necessario scaricare parte della zavorra e attendere due settimane per il successivo culmine di marea. ASVe, *Senato Mar*, filza 859, 17.2.1718, all. Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 17.2.1718; filza 860, 3.3.1718, Due Esecutori Deputati alle Pubbliche Spedizioni 3.3.1718.

³³² A dicembre erano state avanzate, da altrettanti aspiranti capitani, cinque proposte per un'offerta totale di millecentocinquanta marinai, da raccogliere entro il marzo del 1718. ASVe, *Senato Mar*, filza 858, 16.12.1717 e all.ti.

³³³ Almeno gli ultimi tre erano stati capitani di mercantili. ASVe, *Senato Mar*, filza 858, 29.12.1717 e all.ti.; 31.12.1717, all. Provveditori all'Armar 30.12.1717.

³³⁴ ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 41, 25.12.1718.

L'allestimento di *San Zaccaria* e *Falcone*, varate in novembre, si protrasse durante l'inverno e le due unità uscirono dall'Arsenale solo alla fine di febbraio³³⁵. Il Patrone Zaccaria Balbi (che sovrintendeva alla costruzione) approfittò del protrarsi dei lavori per creare un sistema di blocco d'emergenza della timoneria, in modo da evitare il ripetersi di situazioni analoghe a quelle che avevano portato al naufragio dell'*Amazzone Guerriera* cinque anni prima³³⁶. Il ritardo nel completamento non facilitò invece la ricerca di marinai, ostacolata dalla concorrenza prodotta dal riarmo delle unità giunte alla conca dall'Armata. Per la *Falcone*, Giaferro si rivolse a Livorno e Genova, dove ingaggiò faticosamente venticinque marinai che però, arrivati a Padova, vennero arruolati con l'inganno come soldati; lo stesso accadde al Lido ad alcuni marinai raccolti da Lazarovich e fu necessario l'intervento del Savio alla Scrittura (da cui dipendevano gli arruolamenti delle truppe) per restituirli alle navi. Alle rassegne, tenute verso la metà di aprile, la *Falcone* non aveva più di centocinquantanove marinai su centosettanta e la *San Zaccaria* non superava i centoventi; i Provveditori all'Armar cedettero a quest'ultima trenta uomini raccolti per le navi in Armata, ma le due unità salparono egualmente sotto organico e in Levante anche quelli presenti vennero trovati scadenti, con molti «putti e tare»³³⁷. L'impressione fu senz'altro migliore sotto il profilo costruttivo, in quanto entrambe le unità risultarono veloci e obbedienti al timone³³⁸; estendendo la valutazione alle precedenti *San Spiridione* e *Idra*, il

³³⁵ Le due navi erano state impostate esattamente un anno prima del varo. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 4, 10.12.1716, all. Patrone Zaccaria Balbi 6.12.1716; filza 6, 10.12.1717, all. Patrone Zaccaria Balbi 3.12.1717; *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, b. 588, Catalogo di tutte le pubbliche navi costruite nella casa Ecc.ma dell'Arsenale.

³³⁶ Balbi (Zaccaria di Alessandro, 1688-1760: il fratello, Girolamo Maria, sarà Capitano del Golfo) praticò un foro nella camera grande a poppa della nave, da dove far passare la testa del timone: se la ribolla, che era nella santabarbara sul ponte immediatamente inferiore, si fosse spezzata, si sarebbe potuto bloccarla da sopra, evitando che il timone diventasse incontrollabile, com'era accaduto nel naufragio dell'*Amazzone Guerriera*. Ricordiamo per inciso che è quasi certo che per controllare il timone le navi veneziane impiegassero ancora — come quelle francesi — il vecchio sistema a leva (*tiller*) e non il nuovo, a ruota, che si stava introducendo nella marina inglese. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 6, 20.1.1718, all. Patrone Zaccaria Balbi 5.1.1718; S. LLINARES, *Marine, propulsion et technique: l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, I, Paris 1994, p. 100; BARBARO, I-2, c. 153.

³³⁷ ASVe, *Senato Mar*, filza 860, 24.3.1718, all. Provveditori all'Armar 21.3.1718; 31.3.1718 e all.ti; filza 861, 12.4.1718, all. Provveditori all'Armar 12.4.1718; *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 28, 31.5.1718.

³³⁸ Nel complesso la *San Zaccaria*, opera di Antonio Testarossa, colpì più favorevol-

Capitano Straordinario Diedo giudicò particolarmente ben riuscito il nuovo tipo di vascello, agile e veloce in ogni condizione di vento malgrado la robusta struttura. Quest'ultima era stata assai migliorata rispetto a quella delle precedenti navi di secondo rango, segno che le idee costruttive di Fabio Bonvicini e Costantino Loredan avevano fatto breccia. Diedo non condivideva, tuttavia, l'idea di fondo che stava dietro alla loro progettazione: sostituire nella squadra da battaglia i grandi vascelli da 70-80 cannoni con unità da 50-60 cannoni che potessero tornare utili anche a guerra finita. Per i compiti del tempo di pace le nuove navi andavano sicuramente bene, ma la necessità di contrastare le sultane richiedeva poderose navi di primo rango, armate con cannoni del genere da 50 o, almeno, da 40³³⁹.

Le ultime due navi di secondo rango a entrare in servizio nel 1718, *San Pietro di Alcantara* e *Cigno*, vennero varate rispettivamente in febbraio e il 15 marzo. Per accelerarne i lavori, e renderle nel contempo più «fregatate», fu eliminato il cassero, spostando sul cassero alcuni alloggi degli ufficiali³⁴⁰. La *San Pietro*, uscita dall'Arsenale presumibilmente in aprile, fu pronta a salpare solo a fine maggio. Considerate le difficoltà negli ingaggi, l'equipaggio venne ridotto a centocinquanta uomini, che tornò ad essere lo standard per le navi di secondo rango. Ancora meno bene andò alla *Cigno*, destinata a salpare a fine giugno con la *Rosa*. Nonostante fosse stato eletto da più di sei mesi, il capitano Pietro Bracagnè era riuscito a raccogliere solo cinquantasette marinai. Essendo ormai troppo tardi per sostituirlo, fu deciso di passare sulla *Cigno* ottantotto marinai della *Rosa*, rinunciando a far partire quest'ultima, ma quando si sparse la voce che avrebbero cambiato capitano, metà dei marinai della *Rosa* non si presentarono; alla fine, e con molta fatica, la *Cigno* riuscì a salpare con non più di centoquaranta uomini³⁴¹. Le rimanenti quattro unità in cantiere (la settima e l'ottava di secondo rango e le due di primo rango da 116 piedi) esulano dal periodo preso qui in considerazione, dato che la fine della guerra ne fece sospendere i lavori e che rimasero poi sugli scali per molti anni. Va comunque rilevato che per esse i periti dell'Arsenale

mente della *Falcone* di Giovanbattista de Zorzi. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. F. Correr n. 6, 6.5.1718.

³³⁹ ASVe, *PTM*, filza 1139, disp. A. Pisani n. 118, 19.6.1718, all. lett. M. Diedo 22.6.1718.

³⁴⁰ ASVe, *Senato Arsenale*, filza 7, 10.3.1718 e all.ti; 19.3.1717, all. Provveditori e Patroni all'Arsenale 16.3.1717; 24.3.1718, all. Patrone Pietro Contarini 17.3.1718.

³⁴¹ ASVe, *Senato Mar*, filza 861, 28.5.1718, all. Provveditori all'Armar 28.5.1718; filza 862, 23.6.1718 e all. Provveditori all'Armar 22.6.1718; 25.6.1718, all. Provveditori all'Armar 30.6.1718.

avevano accolto le obiezioni di Dolfin e Corner, dando all'opera viva linee più tagliate³⁴².

La seconda guerra di Morea terminò con l'ennesima controversia tra i sostenitori delle grandi navi da battaglia e quelli che volevano navi più piccole ma più polivalenti. Nel maggio 1718 si decise di mettere in cantiere altre due navi di primo rango. Il Collegio avrebbe voluto tornare alle grandi unità tipo *Leon Trionfante* da 124-128 piedi, ma Francesco Bembo – che pure in passato era stato un fermo sostenitore delle grandi navi, suggerendo anche vascelli a tre ponti – si oppose con energia, chiedendo di mantenere il modello da 116 piedi voluto da Dolfin e ottenendo dal Senato un rinvio. Le discussioni si protrassero fino all'anno successivo, quando, in previsione di un possibile nuovo conflitto con la Porta, vennero ordinate quattro poderose navi sul modello della *Leon Trionfante*³⁴³. Se i temi di politica navale sapevano suscitare ancora il vivo interesse nel patriziato, rimaneva meno facile per quest'ultimo stabilire dei precisi indirizzi di fronte alle contrastanti esigenze che doveva fronteggiare la marina veneziana, perennemente stretta tra la saltuaria (ma potenzialmente mortale) minaccia ottomana e la permanente guerriglia corsara.

11.9 *L'ultima campagna veneto-turca*

Le trattative di pace apertesì tra Impero ottomano e Austria nel settembre del 1717, all'indomani della caduta di Belgrado³⁴⁴, resero meno urgenti i preparativi veneziani per la campagna del 1718. Solo dopo che Carlo Ruzzini e l'ex Bailo Andrea Memo «insorsero» in Senato a metà gennaio, l'assemblea ordinò una Conferenza per discutere le operazioni della nuova campagna³⁴⁵. Analizzate le forze disponibili³⁴⁶, la Conferenza (che annoverava, oltre all'onnipresente Daniele 4° Dolfin, anche il Capitano Ordinario delle Navi Francesco Correr) accolse la proposta del maresciallo Schulemburg di riprendere l'offensiva in Albania, affidando all'Armata grossa il compito d'intercettare eventuali contromosse ottomane. La maggioranza dei partecipanti alla Conferenza pensava che la copertura migliore fosse rappresentata da una nuova avanzata ai

³⁴² ASVe, *Senato Mar*, filza 859, 20.1.1718, all. periti Arsenale 19.12.1717.

³⁴³ *Diario Garzoni*, c. 298r, 19.5.1718; ASVe, *Senato Arsenale*, filza 8, 13.5.1719.

³⁴⁴ HATZOPOULOS, *La dernière guerre*, pp. 209-210.

³⁴⁵ *Diario Garzoni*, cc. 292v-293v, 15 e 20.1.1718.

³⁴⁶ Nonostante la crisi finanziaria manifestatasi l'anno prima, la Serenissima aveva al suo servizio più di trentasette mila soldati, mentre erano in corso leve per altri nove mila uomini.

Dardanelli, da dove si sarebbero potute controllare facilmente le iniziative della flotta turca. L'unico contrario era Francesco Correr, peraltro il solo ad avere un comando effettivo: il Capitano Ordinario non voleva superare Capo Malea per non allontanarsi troppo dalle basi veneziane e dover rinunciare a nuove battaglie per l'incapacità di riparare i danni di quelle precedenti, com'era accaduto nel 1717. Il Senato lasciò la scelta al Capitano Generale Pisani che, per le medesime considerazioni, si era già mostrato dell'avviso di Correr. Divenute un avversario temibile, le sultane non potevano essere fronteggiate senza le dovute precauzioni; l'Armata grossa sarebbe rimasta nelle acque ioniche, pronta ad intercettare un'eventuale discesa della flotta ottomana, ma in grado anche di tornare velocemente a Corfù per riparare possibili danni³⁴⁷.

Fissata la strategia, il problema rimaneva quello di far muovere le navi, portando gli equipaggi a un livello accettabile. Per favorire futuri reingaggi, il Senato aveva liquidato rapidamente i crediti dei marinai che erano stati assoldati con la clausola di venire licenziati a fine campagna. I duecentonovantasei marinai veneziani licenziati in città ricevettero il denaro dell'Imposta del Golfo, normalmente destinata alle navi che pattugliavano l'Adriatico, mentre ai milletrecentotrentuno greci e ai trecentosedici perastini licenziati in Armata furono assegnati 45 mila ducati provenienti dalla vendita di beni pubblici³⁴⁸. L'operazione lasciò un buon ricordo nei nuovi venuti, ma ferì profondamente gli altri, i quali, in servizio spesso da molti anni, avevano accumulato crediti per 120 mila ducati senza che lo stato mostrasse nei loro confronti alcuna premura³⁴⁹. Nel corso del 1717 Venezia aveva spedito in Levante 687 mila ducati, ma la Cassa d'Armata ne aveva spesi quasi 700 mila, e dai primi di ottobre non aveva ricevuto più nulla: pur avendo preso in prestito oltre 35 mila ducati, a Natale il Capitano Generale non fu neppure in grado di distribuire, come tradizione, qualche paga ai marinai, dovendo riservare tutto il contante ai soldati per tenerli tranquilli. Senza denaro, tornò a farsi critica anche la situazione dei viveri, nonostante Pisani avesse nuovamente affidato la supervisione degli acquisti a uno dei capi da Mar, il Patrona Daniele 4° Dolfìn (un omonimo dell'ex Capitano Generale). I mercanti rifiutavano di dilazionare i pagamenti, anche perché si trattava quasi sempre di stranieri (francesi?) che avevano bi-

³⁴⁷ ASVe, *Senato Rettori*, filza 182, 10.2.1718 e all.ti.; *PTM*, filza 961, disp. A. Pisani n. 92, 20.12.1717.

³⁴⁸ ASVe, *Senato Mar*, filza 857, 27.9.1717 e all. Deputati e Aggiunti sopra Provvisione del Denaro, 25.9.1717; filza 857, 9.10.1717.

³⁴⁹ Le ventiquattro navi pubbliche in Levante avanzavano 1,3 milioni di lire, poco meno 120 mila ducati in valuta di Venezia. ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 14, 23.12.1717; filza 1258, disp. N. Erizzo n. 22, 20.11.1717 e all. s.d.

sogno di realizzare velocemente per andare a commerciare in nuovi scali. La peste, diffusasi nell'Epiro ottomano, rese ancor più drammatica l'emergenza, rendendo quasi impossibile l'approvvigionamento di cibo fresco e costringendo a nutrire gli uomini con carne salata, importata anche dall'Inghilterra: per la prima volta, comparvero i sintomi dello scorbuto. Le fughe si moltiplicarono (in un solo giorno scapparono ventinove marinai), portando già in gennaio ad una diminuzione del 55% degli effettivi previsti³⁵⁰; entro aprile, *Gloria Veneta* e *Fortuna Guerriera* avevano perso rispettivamente centoventidue e centoventi marinai su duecento. Quando quel mese arrivarono finalmente da Venezia oltre 140 mila ducati, il Capitano Generale, tolte le paghe dei soldati, i prestiti da restituire e altre voci, poté destinare ai viveri poco più di 7 mila ducati. Pisani chiese ancora una volta una cassa riservata al solo vitto delle navi pubbliche, un'iniziativa che avrebbe tra l'altro accresciuto la possibilità di ottenere viveri a credito, e puntò espressamente il dito contro la cattiva gestione del personale da parte del governo: la Serenissima aveva saputo allestire in qualche decennio una potente flotta di vascelli di linea, ma non era stata capace di creare una valida organizzazione per sostenerne il personale³⁵¹. L'Armata grossa continuava a espiare il peccato originale della sua nascita mercenaria.

In queste condizioni, trovare uomini divenne sempre più difficile e le autorità, nonostante i risultati poco soddisfacenti del passato, si rivolsero ancora ai capi leva. Tra quelli stipulati, il contratto maggiore fu nuovamente con il capitano Biagio Dinelli, che in febbraio promise cinquecento marinai da consegnare entro due mesi a Corfù³⁵². Arrivato a Livorno non prima della metà di marzo, Dinelli si trovò a competere con gli spagnoli che stavano ingaggiando uomini per le operazioni in Sardegna, mentre un tentativo a Genova andò a vuoto per la rinnovata opposizione di quel governo; senza valide alternative, entro giugno Dinelli riuscì a mandare in Levante solo centotrenta uomini³⁵³. Miglior esito ebbe una leva di trecento marinai effettuata a Venezia da Alessan-

³⁵⁰ Ventitre navi pubbliche avevano 2.046 marinai e mozzi su 4.528 previsti. ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 25, 7.1.171.

³⁵¹ Sulle condizioni dell'Armata grossa, cfr. ASVe, *PTM*, filza 961, disp. A. Pisani n. 92, 20.12.1717 e all. 9, 1.12.1717; n. 95, 8.1.1718, all. 7.1.1718; n. 97, 2.2.1718; n. 107, 10.4.1718 e all. 10.4.1718; filza 1258, disp. N. Erizzo n. 26, 15.3.1718; n. 27, 14.4.1718; filza 1350, disp. D. Dolfin 19.5.1718.

³⁵² Dinelli aveva promesso di trovare i marinai soprattutto a Livorno, ingaggiando inglesi, olandesi e corsi. Le autorità veneziane si erano comunque volute cautelare, moltiplicando il numero di mercanti che gli facevano da garanti. ASVe, *Senato Mar*, filza 859, 10.2.1718 e all.ti; 12.2.1718 e all.ti; 23.2.1718 e all.ti.

³⁵³ ASVe, *Senato Mar*, filza 860, 31.3.1718 e all.ti; filza 861, 30.4.1718, all. Provveditori all'Armar 29.4.1718; *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 25, 29.6.1718.

dro Baruffi (già scrivano dei viveri della *Madonna della Salute*), duecentosettantuno dei quali furono pronti per la seconda decade di marzo³⁵⁴. In generale comunque, gli uomini raccolti dai capi leva facevano «ribrezzo»: corporatura, forza e agilità non erano all'altezza di quelle di veri marinai e pochissimi erano capaci delle delicate manovre sulle alberature³⁵⁵. D'altro canto la possibile alternativa del sistema delle classi continuava a rimanere sulla carta, soprattutto perchè i rappresentanti pubblici non se la sentivano di sfidare l'avversione dei sudditi. Il Provveditore Generale in Dalmazia preferì pagare a peso d'oro marinai «forestieri» piuttosto che imporre una pur limitata leva di ottantun uomini; in Istria, la repulsione era tale che gli abitanti avrebbero senz'altro abbandonato casa e «patria», e l'uso della forza – oltre a essere contrario «alle massime pubbliche» – sarebbe stato inutile contro un popolo «indocile e mal impresso», pronto a trovare facile asilo nei vicini territori austriaci: le popolazioni erano disponibili a mutare il servizio in un contributo, ma il denaro serviva a poco senza la possibilità d'ingaggiare gli uomini³⁵⁶. Un parziale risultato lo si ottenne, ancora una volta, solo nelle isole Ionie. Il Commissario d'Armata Nicolò Erizzo suggerì che Corfù, Zante, Cefalonia e Santa Maura s'impegnassero a fornire ogni anno due mila marinai, da licenziare a fine campagna. Mancano dati complessivi per la campagna del 1718, ma entro i primi di aprile erano stati raccolti a Zante duecentosettantacinque «villici». La leva delle isole Ionie ebbe un'interessante coda nel primo anno di pace, esaurendosi però rapidamente di fronte all'opposizione delle popolazioni, non più pressate dalla minaccia turca³⁵⁷. In ogni caso gli abitanti delle isole – come anche i soldati-marinai tratti dalle truppe imbarcate – andavano bene per le manovre sul ponte o per le artiglierie, ma non per quelle a riva³⁵⁸.

Fortunatamente per la Serenissima, anche la condizione della flotta ottomana appariva precaria dopo tre anni di guerra. I mesi invernali avevano registrato una serie di gravi incidenti, che avevano portato alla perdita di sette sultane e di uno-tre mercantili armati. La maggior parte delle unità naufraga-

³⁵⁴ ASVe, *Senato Mar*, filza 860, 24.3.1718, all. Provveditori all'Armar 21.3.1718.

³⁵⁵ Molti uomini furono rispediti a Venezia con «respiro» per il servizio, essendo più d'imbarazzo che di utilità. ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 25, 7.1.1718. Sulle particolari esigenze dei servizi a riva, cfr. S. WILLIS, *The High life: Topmen in the Eighteenth-Century Navy*, «Mariner's Mirror», 90 (2004), pp. 152-166, che tuttavia ridimensiona l'eccezionalità dei marinai addetti a questi compiti.

³⁵⁶ ASVe, *Senato Mar*, filza 857, 9.10.1717 e all. Provveditori all'Armar 5.10.1717.

³⁵⁷ ASVe, *PTM*, filza 1258, disp. N. Erizzo n. 22, 20.11.1717 e all.ti; n. 25, 7.1.1718; filza 961, disp. A. Pisani n. 106, 8.4.1718; *Senato Dispacci Rettori, Zante*, filza 29, n. 21, 26.5.1719.

³⁵⁸ ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 16, 4.4.1718.

rono, ma tre furono distrutte dalle fiamme: il 2 dicembre una sultana esplose a Istanbul davanti al Serraglio, con la morte di seicento uomini dell'equipaggio e di altri quattrocento tra parenti, amici e curiosi che erano accorsi a riceverla; in marzo una delle due navi appena completate, da 74 cannoni, s'incendiò nell'arsenale insieme a una sultana più vecchia. Per la nuova campagna, gli informatori della Serenissima indicavano una forza di sole ventinove sultane, quattro delle quali quasi inutilizzabili, e di otto mercantili armati³⁵⁹. Per i veneziani l'unico aspetto negativo era la ricomparsa di Januch Hogia, liberato dalle Sette Torri e messo al fianco del nuovo Kapudan Pascià Hogia Süleyman, un settantenne «di esperienza e credito» che aveva sostituito Ibrahim Hogia dopo l'incendio di marzo³⁶⁰.

La conca dell'Armata grossa, diretta ancora dal Capitano Straordinario Marcantonio Diedo, si concluse in aprile a Porto Guin, dove lo stesso Diedo aveva fatto costruire a questo scopo un nuovo molo lungo 150 passi (260 mt). Tutte le navi ricevettero ulteriori miglioramenti ai depositi della polvere, mentre pare che sulla *Trionfo* e su qualche altra unità venissero aperti due nuovi portelli per l'artiglieria sotto il cassero. Fu invece necessario togliere i cannoni da 30 dal corridoio dell'*Aquila Valiera*, incapace ormai di sostenerne il peso, sostituendoli con quelli da 20 e declassando di fatto la grande nave a un'unità di terzo rango³⁶¹.

In sintonia con la decisione di concentrare gli sforzi in Albania, la prima mossa del Capitano Generale fu quella d'inviare alle Bocche di Cattaro l'*Aquilaletta* e la *San Pietro Apostolo* per contrastare i corsari dulcignotti, da qualche tempo particolarmente attivi³⁶²; le due unità (che erano state precedute dalla *Nettuno*) furono seguite in maggio dalla *Santissima Annunziata* e dalla *Madonna della Salute*, un altro mercantile armato affidato ai perastini³⁶³. A metà

³⁵⁹ Anche il numero dei cannoni imbarcati appariva ridotto. Tra le diciotto sultane giudicate di «primo rango», la tre-ponti aveva 88 cannoni, una 64, quattordici 62, una 60 e una 54. Dieci delle undici sultane di «secondo rango» avevano 52 cannoni, l'ultima 44, e soltanto due portavano cannoni del genere da 30, le altre limitandosi a quelli da 20. ASVe, PTM, filza 1139, disp. A. Pisani n. 117, 13.6.1718, all. s.d.

³⁶⁰ La continua altalena della carriera di Hogia, eccessiva anche per i parametri turchi, sarebbe continuata nei decenni successivi. ASVe, PTM, filza 961, disp. A. Pisani n. 97, 2.2.1718 e all.ti; n. 105, 25.3.1718, all. 6.3.1718; n. 107, 10.4.1718, all. costituito 6.4.1718; n. 110, 5.5.1718, all. costituito 16.4.1718; n. 113, 18.5.1718, all. confidente 27.3.1718; n. 115, 31.5.1718; AE, CP *Turquie*, 60, disp. 13.4.1718, cc. 102r-v; SECCO, *Relazioni veneto-ottomane*.

³⁶¹ ASVe, PTM, filza 1342, disp. M. Diedo n. 16, 4.4.1718.

³⁶² ASVe, PTM, filza 961, disp. A. Pisani n. 100, 24.2.1718.

³⁶³ La nave aveva 46 cannoni e 70 marinai. ASVe, PTM, filza 961, disp. A. Pisani n. 113, 18.5.1718 e all. periti Armata, 17.5.1718.

mele arrivò a Corfù il convoglio con le nuove navi pubbliche *San Zaccaria* e *Falcone*, insieme a 200 mila sospirati ducati (che si ridussero peraltro a meno di 50 mila dopo aver pagato soldati e debiti arretrati). Questi rinforzi e i disastri che avevano colpito la flotta ottomana durante l'inverno spinsero il Capitano Straordinario Marcantonio Diedo, appoggiato dalla maggior parte degli altri capi da Mar, a chiedere l'invio delle navi in Egeo, ma il Capitano Generale Pisani, sempre spalleggiato dal Capitano Ordinario Correr e forte delle direttive del Senato, convinse la Consulta a limitare il raggio d'azione dell'Armata grossa alle acque di Zante³⁶⁴.

Le navi salparono da Corfù il 19 maggio, dopo la consueta benedizione del protettore della città San Spiridione³⁶⁵. L'intercessione del santo non valse comunque a evitare che una burrasca investisse la squadra appena uscita dal Canale di Corfù: si serrarono le vele, ma le gabbie della *Gloria Veneta* crollarono prima che la manovra fosse eseguita, danneggiando anche maestra e bompresso e costringendo l'unità a rientrare in porto³⁶⁶. Dopo la tempesta anche la *Fede Guerriera*, già in cattive condizioni, dovette essere esclusa dalla squadra: il triennio d'intensa attività operativa cominciava a lasciare il segno anche nella flotta veneziana³⁶⁷. L'Armata grossa rimase con ventiquattro navi, per quanto vada sottolineato come diciannove unità fossero di primo o secondo rango e sedici non avessero più di tre anni di vita; si trattava in effetti della più omogenea squadra da battaglia messa in campo fino ad allora dalla Repubblica, divisa dal Capitano Straordinario Diedo nelle solite tre divisioni battenti i medesimi colori scelti l'anno prima da Flangini³⁶⁸. Dopo la crisi invernale, anche gli equi-

³⁶⁴ Per sostenere la sua tesi, il Capitano Generale ricordò anche i timori suscitati dall'ammutinamento, l'anno precedente, dei soldati tedeschi imbarcati sulla *San Pio V*: la flotta imbarcava adesso un numero ancora maggiore di truppe di quella nazione e si temevano rivolte in presenza del nemico. Il rischio era effettivo, perchè in luglio fu sventata una rivolta di soldati tedeschi sulla nuova nave pubblica *Cigno*. ASVe, PTM, filza 1342, disp. M. Diedo n. 19, 15.5.1718; filza 1139, disp. A. Pisani n. 121, 22.7.1718.

³⁶⁵ Era tradizione che l'Armata veneziana fosse benedetta durante una solenne processione del corpo del santo. Cfr. ASVe, PTM, filza 931, disp. Provveditore Generale da Mar Francesco Molin n. 42, 19.8.1645.

³⁶⁶ Diedo attribuì l'incidente all'oscurità, che impedì alla nave di vedere i segnali dell'ammiraglia; Pisani accusò invece d'incapacità il capitano Giovanni Bronza. ASVe, PTM, filza 1139, disp. A. Pisani n. 114, 30.5.1718; filza 1342, disp. M. Diedo n. 20, 1.6.1718.

³⁶⁷ ASVe, PTM, filza 1342, disp. M. Diedo n. 21, 8.6.1718.

³⁶⁸ La divisione blu, agli ordini del Capitano Straordinario, aveva nove navi: *Grand'Alessandro*, *Madonna dell'Arsenale*, *Trionfo* (ammiraglia), *Costanza Guerriera*, *San Gaetano*, *San Francesco da Paola*, *Idra*, *Aquileta*, *Colomba d'Oro*; quella gialla, al comando

paggi sembravano tornati in condizioni accettabili: gli sforzi negli arruolamenti avevano riportato gli effettivi a quattro mila marinai, per quanto meno della metà fossero di vecchio servizio. La maggior parte delle nuove reclute era sempre rappresentata dai greci delle isole Ionie, che raggiungevano ufficialmente quasi il 40% degli effettivi, anche se nella realtà molti si erano fatti sostituire da altri «concorsi da più parti sulla voce corsa del pronto pagamento e della licenza a fine campagna, e per profitto anche di grossi donativi che conseguono a dar cambio a molti degli isolani estratti». I soldati (8.716) erano in numero inferiore all'anno precedente, ma nel loro caso si trattava in maggioranza di veterani assuefatti alla vita in mare³⁶⁹.

La flotta turca non dava segni di vita, anche se era giunta voce che dodici navi barbaresche si trovassero in Arcipelago e che la Capitana di Tripoli fosse a Lepanto. La Consulta accettò allora (20 giugno) di piegarsi alle insistenze di Diedo e di far avanzare l'Armata grossa in Egeo, non prima però che un nuovo convoglio portasse altro denaro per pagare i soldati fino a settembre; nel frattempo, nonostante la contrarietà del Capitano Straordinario, che non voleva perdere tempo in una zona dove era difficile fare acqua e dove anche la peste aveva cominciato a infuriare, le navi avrebbero pattugliato l'area tra Zante e Capo Matapan³⁷⁰. Come temuto, l'acqua divenne ben presto un problema e per procurarsene fu necessario affrontare vere e proprie battaglie con le truppe turche che pattugliavano le coste del Peloponneso³⁷¹.

All'inizio di luglio l'arrivo della nuova *San Pietro d'Alcantara* e della ve-

dell'Almirante, otto navi (ridotte a sette dopo l'uscita di scena della *Fede Guerriera*): *San Spiridione*, *Gloria Veneta*, *Madonna della Salute*, *Fortuna Guerriera*, *San Pietro Apostolo*, *Sacra Lega*, *Falcone*; quella rossa, agli ordini del Capitano Ordinario Francesco Correr, anch'essa otto navi: *Fenice*, *Terror*, *Nettuno*, *San Zaccaria*, *San Lorenzo Giustinian*, *Corona*, *Leon Trionfante*, *San Pio V*. ASVe, PTM, filza 1139, disp. A. Pisani n. 118, 19.6.1718, all. 5.6.1718.

³⁶⁹ I dati, riferiti a venticinque navi pubbliche, davano 4.005 tra ufficiali, marinai e mozzi. Gli ufficiali erano 691, il 17% del totale: si oscillava tra i 38 della *Corona* e i 18 della *Nettuno*, mentre chi ne aveva proporzionalmente di più era la *Sacra Lega*, con 32 ufficiali su 130 uomini (25%). I marinai erano 3.151, solo 1.416 dei quali di vecchio servizio, i mozzi 163. Tra i marinai, i greci erano 1.165, gli ex soldati 299, le nuove reclute arrivate da Venezia 271. *Ibid.*, PTM, filza 1342, disp. M. Diedo n. 22, 18.6.1718, all.ti; filza 1139, disp. A. Pisani n. 118, 19.6.1718. In un precedente dispaccio, Pisani indica 1.233 marinai greci, 300 ex soldati e 297 reclute da Venezia, riferendosi probabilmente a ventisei navi. *Ibid.*, filza 1139, disp. A. Pisani n. 114, 30.5.1718.

³⁷⁰ ASVe, PTM, filza 1139, disp. A. Pisani n. 115, 31.5.1718; n. 119, 25.6.1718, all. Consulta 20.6.1718; filza 1342, disp. M. Diedo n. 23, 22.6.1718; filza 1340, disp. F. Correr n. 8, 25.6.1718.

³⁷¹ ASVe, PTM, filza 1342, disp. M. Diedo n. 26, 2.7.1718 e n. 27, 5.7.1718.

terana *San Andrea* portò l'Armata grossa a ventisei navi. I turchi, usciti solo a giugno da Istanbul, vennero segnalati il 4 luglio a Caristo: se i veneziani fossero avanzati oltre Capo Malea, il Meltemi avrebbe concesso agli ottomani il sopravvento, sicché Diedo stabilì di rimanere nelle acque di Capo Matapan, che fungeva da spartivento tra i prevalenti venti da NE dell'Egeo e quelli da NO dello Ionio, favorevoli ai veneziani³⁷². Tra il 10 e il 13 luglio incrociò tra Capo Matapan, Capo Malea, Cerigotto e Cerigo, ma il 14 fu costretto a portarsi a Maratonisi, per rifornirsi di acqua³⁷³. Il Capitano Straordinario vi si trattene fino al 17: mentre levava le ancore, ricevette la notizia che i turchi, salpati da Caristo il 14, fossero stati avvistati il giorno prima al largo del Golfo di Egina. La mattina del 18 luglio si udirono le cannonate d'allarme delle corvette in esplorazione, il segnale convenuto se la flotta ottomana avesse superato Capo Malea. Diedo si mantenne presso Capo Matapan, sperando che il Meltemi si trasformasse in un vento da NO e gli concedesse il vantaggio. Il 19 la flotta veneziana si avvicinò a quattro miglia da quella ottomana, ferma nel Canale dei Cervi, presso Cerigo, dove però soffiava una leggera brezza da NEN favorevole ai turchi: nel tardo pomeriggio il Capitano Straordinario preferì virare di bordo e portarsi verso occidente, alla ricerca di venti favorevoli.

Alle prime luci del 20 luglio gli ottomani furono avvistati a due miglia dalla coda veneziana. Diedo proseguì verso ovest, inseguito dal nemico, fino a quando, verso mezzogiorno, trovò una brezza da SO. Diede allora ordine di formare la linea e di invertire quindi il bordo in successione, ma solo le navi che erano con lui nella prima divisione (blu) eseguirono la manovra con prontezza. Secondo il Capitano Ordinario Correr sarebbe stato preferibile velocizzare la manovra invertendo il bordo a un tempo, anche se ciò avrebbe posto Diedo in coda; la virata in successione allungò invece la formazione veneziana, proprio nel momento in cui quella turca serrava la propria. Inutilmente il Capitano Straordinario inviò una feluca perché le navi delle altre due divisioni si facessero sotto quella blu: solo la *Madonna della Salute*, dove il fratello Ludovico issava l'insegna di Almirante, e la *Gloria Veneta*, stanche di aspettare che le unità che le precedevano aumentassero l'andatura, ruppero gli indugi e si portarono in avanti. La virata in successione aveva se non altro mantenuto l'ordine di battaglia stabilito, per il quale l'ammiraglia *Trionfo* occupava la terza posizione, preceduta da *Grand'Alessandro* e *Madonna dell'Arsenale*: vedendo però che

³⁷² Capo Matapan era un punto strategico importante, in quanto era facile per le due flotte scendere dalle rispettive basi in quelle acque mantenendo il sopravvento, ma molto difficile conservarlo una volta oltrepassato il capo.

³⁷³ ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 28, 7.7.1718; n. 29, 9.7.1718; n. 30, 12.7.1718; n. 31, 17.7.1718.

il Kapudan aveva alla sua prua tre delle sultane più forti, Diedo fece passare avanti la *San Gaetano*, in modo da scadere al quarto posto e duellare con l'ammiraglia nemica.

Il fuoco fu aperto intorno alle 14, a tiro «di fucile». Ben presto l'eccessivo allungamento della linea veneziana fece sì che le prime sette navi della divisione blu si trovassero a fronteggiare quasi tutta la flotta ottomana, meglio serrata. I turchi ripresero la tattica impiegata l'anno prima nella battaglia del 16 giugno e almeno trenta delle trentasei navi che formavano la loro formazione (le unità a vela erano in tutto quarantadue)³⁷⁴ si portarono alternativamente contro la divisione blu, sostituendo le navi che venivano via via danneggiate; il resto della linea veneziana rimase passivo, salvo alcune unità della seconda divisione (gialla). Correr rimarcò in seguito che sebbene qualche nave più veliera avrebbe potuto partecipare alla mischia, il segnale esposto dal Capitano Straordinario vincolava ogni unità a restare nella posizione assegnatale; Diedo ribatté che alcuni capitoli del libro d'ordini di Flangini stabilivano che in caso di necessità ogni nave dovesse occupare anche un posto non suo e che in ogni caso non c'erano scusanti per non combattere. In realtà, l'intrinseca rigidità della linea lasciava poco spazio alle iniziative personali, soprattutto in mancanza di accordi precedenti e di un efficace sistema di segnalazione, e la posizione avanzata che gli ammiragli veneziani continuavano a occupare rendeva il controllo ancor più difficile.

In testa il combattimento durò accanito per cinque ore. Verso le 18 la *Madonna dell'Arsenale* fu centrata a prua da un proiettile di pietra «da 1000» e prese a imbarcare tanta acqua da essere costretta a ritirarsi; la *Grand'Alessandro*, con tutte le vele e i servizi in rovina, cercò poco dopo di seguirla ma, incapace di stringere il vento, cominciò a scadere verso il nemico (uno degli svantaggi di combattere sopravento), presto seguita dalla *San Gaetano*³⁷⁵. Anche le altre quattro unità della divisione blu impegnate erano a mal partito, sicché Diedo si vide costretto a rovesciare il bordo per cercare di sottrarsi alla pericolosa situazione: avrebbe voluto effettuare la manovra orzando e allontanandosi quindi dai turchi, ma la *Grand'Alessandro* non era in grado di stringere il vento e fu

³⁷⁴ Queste sono le cifre indicate da Diedo. Secondo uno schiavo cristiano fuggito dalla flotta turca, quest'ultima allineava invece una cinquantina di vele: ventotto sultane, dieci mercantili armati, dodici navi barbaresche e due brulotti.

³⁷⁵ Secondo il Patrona Daniel Dolfin, che la comandava, la *Grand'Alessandro* aveva incassato ben undici proiettili da 1000, di cui uno sott'acqua, e aveva quattordici cannoni scavalcati, il timone fuori uso, il sartame a pezzi e due degli alberi seriamente danneggiati. ASVe, PTM, filza 1350, disp. D. Dolfin 31.7.1718. Dato però che la sola «*Caval Marino*» portava pezzi da 1000 (due) e che difficilmente poteva mettere a segno tanti colpi, è possibile che Dolfin abbia ritenuto di quel genere alcuni proiettili da 500 o da 300.

costretta a virare poggiando, obbligando il Capitano Straordinario a poggiare a sua volta con *Trionfo* e *San Gaetano* per coprirla. Durante la manovra, l'ammiraglia veneziana incassò una palla «da 1000» nel deposito di poppa e se l'azione fosse durata più a lungo sarebbe stata costretta anch'essa a ritirarsi. Diedo avrebbe voluto che la virata in successione fosse effettuata da tutta la linea veneziana, in modo che le navi delle altre due divisioni potessero serrare sotto prima di invertire la rotta, ma il suo l'ordine non fu compreso neppure questa volta: entrambe le divisioni virarono a un tempo – la rossa, in coda, forse non vide neppure il segnale e si regolò sulla gialla – mettendo la formazione in disordine e permettendo ai turchi, che avevano anch'essi rovesciato il bordo, di guadagnare il sopravvento. L'impossibilità da parte degli ammiragli veneziani di dirigere efficacemente la linea in combattimento vanificava una volta di più il vantaggio tattico conseguito nelle manovre precedenti una battaglia.

Nonostante avessero ora il sopravvento, intorno alle 19 le sultane si allontanarono. Il Capitano Straordinario si diresse allora verso Capo Matapan, sperando di arrivarvi prima del nemico e riconquistare il vento in vista di una nuova battaglia. Gli ottomani però lo precedettero. La mattina del 21 luglio (il giorno in cui a Passarowitz si firmavano gli accordi che ponevano fine alla guerra) furono avvistati nelle vicinanze del Capo, sopravvento verso sud-ovest. Per evitare un combattimento in condizioni sfavorevoli, Diedo fece rotta per est, dirigendosi sull'isola dei Cervi, ma i turchi gli rimasero alle calcagna, costringendolo alla fine ad accettare un nuovo scontro. Rispetto al giorno prima le posizioni si erano invertite e i veneziani erano adesso a nord del nemico, verso l'interno del Golfo di Laconia. La *Madonna dell'Arsenale*, che nella notte non era riuscita a riparare la grande falla, restò fuori dalla linea, riducendo quest'ultima a venticinque navi³⁷⁶. Verso le 15 le sultane poggiarono sulle navi pubbliche, spinte da un vento da OSO. Come il giorno prima, Diedo virò di bordo in successione, spingendosi verso l'interno del Golfo nel tentativo di guadagnare ancora un po' di tempo. Secondo Correr anche questa manovra fu sbagliata, sia perché fece perdere la possibilità di combattere in mare aperto, sia perché impedì alla linea veneziana di serrarsi, dato che il Capitano Straordinario ordinò contemporaneamente di forzare le vele nel tentativo di riguadagnare il vento: prima che la divisione di coda avesse eseguito la virata, gli ottomani arrivarono a tiro e la battaglia ebbe inizio.

Dopo circa un'ora, una cannonata spezzò il parrochetto della *San Spiridione*, al centro della linea, costringendola a ritirarsi, seguita poco dopo dalla

³⁷⁶ Al suo posto il Capitano Straordinario posizionò nella prima divisione la *San Lorenzo Giustinian*, mentre la *Grand'Alessandro*, anch'essa danneggiata, fu spostata dal primo al quinto posto della linea.

San Pietro di Alcantara della prima divisione, con la gabbia spezzata. I turchi, imbalanziti, intensificarono gli sforzi contro la prima divisione e soprattutto contro la *Trionfo*, alternandosi nuovamente al suo fianco. Per un paio d'ore le navi della divisione blu tennero loro testa, ma poi una cannonata ruppe la barra del timone dell'*Idra*, costringendola a ripiegare a sua volta; il resto della divisione subì una sistematica distruzione delle attrezzature, rendendo drammatica la situazione soprattutto sulla *Trionfo*, dove le vele erano «come bandiere in balia del vento» e l'alberatura andava letteralmente a pezzi³⁷⁷. I turchi non riuscirono comunque nell'intento di separare la prima divisione dal resto della linea e quando sembrò che le sultane più grandi volessero arretrare *Trionfo* e *Costanza Guerriera* – le unità più danneggiate – l'intervento della *San Gaetano* e della *Madonna della Salute* (appartenente alla seconda divisione, gialla) li fece desistere³⁷⁸: il soccorso fu un'iniziativa dei rispettivi comandanti, perchè il fumo impediva a Diedo di vedere il resto della formazioni e di dare ordini. In coda lo spirito d'iniziativa non fu altrettanto forte e la divisione rossa rimase nuovamente estranea all'azione, effettuando alcune scariche solo verso la fine; il Capitano Ordinario Correr, alla guida della divisione, impedì a un certo punto al Governatore Barbon Morosini di lanciarsi con la *Corona* contro due sultane che si erano staccate dal grosso³⁷⁹.

La battaglia si esaurì con il calare delle tenebre. Nella notte una bonaccia bloccò i veneziani all'interno del Golfo di Laconia, mentre i turchi restavano verso il mare aperto. La mattina del 22 luglio furono avvistati a cinque-sei miglia a ponente, sempre sopravento, intenti come i veneziani a riparare i danni. Diedo avrebbe voluto trasbordare dalla danneggiata *Trionfo* alla *Corona*, ma il timore di deprimere ulteriormente il morale dell'equipaggio della maltrattata ammiraglia lo fece desistere. Convocò comunque tutti i capitani, ingiungendo loro, nel caso il nemico si fosse concentrato ancora contro la prima divisione, di impegnare le proprie unità senza badare al loro posto nella linea, pena la morte.

³⁷⁷ Il pennone di parrochetto si spezzò per primo, seguito dall'albero di gabbia (con l'insegna di Diedo), poi da quello di contromezzana, dal pennone di maestra e da quello di gabbia.

³⁷⁸ La prima combatté per un certo periodo contro sette-otto sultane.

³⁷⁹ Correr giustificò l'ordine col fatto di doversi portare il più rapidamente possibile verso la testa e scrisse anzi che il suo arrivo avrebbe convinto i turchi a ritirarsi, ma i dispaaci di Diedo non segnalano questo intervento. Barbon (2°) Vincenzo (1696-?) era figlio di Michele Morosini, da non confondere con il nipote di Francesco, che nel 1715 aveva rifiutato la carica di Capitano Generale. Il fratello Barbon (1°) Giorgio sarà ambasciatore a Parigi nel 1722-26. Benché il ramo della famiglia (Dalla Sbarra) fosse lo stesso di Francesco Morosini, la parentela con il defunto Doge era molto lontana. ASVe, *Avogaria di Comun, Libro d'Oro, Nascite*, XII, cc. 255v, 258r; BARBARO, V-24, c. 325.

Verso le 14 i turchi, lasciate indietro tre-quattro unità probabilmente troppo danneggiate, avanzarono sospinti da un vento da SO. Nel tentativo di trovare un vento favorevole, o almeno di ritardare lo scontro, il Capitano Straordinario decise d'inoltrarsi ulteriormente nel Golfo, facendo prendere a rimorchio le navi più danneggiate. I turchi non riuscirono a portarsi a tiro prima delle 16, quando un gruppo di sultane assalì la *Madonna della Salute*, ammiraglia della divisione gialla al centro; subito dopo fu attaccata anche la divisione blu in testa e lo scontro si estese a tutta la linea. Secondo gli ordini di Diedo, quest'ultima era stata formata senza rispettare l'ordine di battaglia, il che la rendeva più compatta e permetteva una maggiore concentrazione di fuoco³⁸⁰; nonostante i danni, comunque, la *Trionfo* manteneva la terza posizione, sempre rimorchiata dalla *Corona* e preceduta dalla *Madonna dell'Arsenale*, la cui falla era stata alla fine riparata. I turchi ebbero quindi modo di concentrarsi nuovamente contro l'ammiraglia veneziana. Più di dieci sultane si alternarono al fianco della *Trionfo*, ma vennero respinte da un tiro «ordinato e ben regolato», che inflisse loro gravi danni grazie soprattutto all'appoggio della batteria da 50 della *Corona*. L'azione raggiunse il suo culmine poco dopo le 18, quando le sultane tentarono un assalto generale. La *Trionfo* venne fulminata a distanza ravvicinata, mentre i turchi gridavano di volerla «oppressa e perduta»: l'albero di maestra prese fuoco, le fiamme si estesero rapidamente a tutto il sartiame più basso, ne scaturì «qualche confusione» e cinque-sei marinai fuggirono sulla feluca di servizio, mentre altri volevano gettarsi in mare. Diedo riuscì a riportare l'ordine tra l'equipaggio, rincuorato anche dalla vista di *Madonna dell'Arsenale* e *Grand'Alessandro* che arrivavano in soccorso, ma per evitare che l'incendio si estendesse alla *Corona*, il rimorchio venne abbandonato; le fiamme furono controllate con molta difficoltà e il pericoloso incendio fu spento solo dopo un'ora.

La battaglia durò un'altra mezz'ora poi, verso le 19.30, i turchi (che pare avessero undici sultane più o meno disalberate) si ritirarono. Nel corso della notte la flotta veneziana riuscì a dirigersi verso il mare aperto, ma la gravità dei danni subiti costrinse a prendere a rimorchio non solo la *Trionfo*, ma anche *Madonna dell'Arsenale* e *Costanza Guerriera*, mentre le condizioni della *Madonna della Salute* tornarono a farsi preoccupanti. Un colpo ancor più duro per il Capitano Straordinario fu la notizia della perdita del fratello Ludovico, ucciso verso la fine del combattimento dalle schegge di una cannoneata.

³⁸⁰ Cfr. a questo proposito le considerazioni fatte alcuni decenni dopo da Giacomo Nani nelle sue *Istituzioni Navali per il Servizio dell'Armata Sottile*, a cura di M. NANI MO-CENIGO, Venezia 1937, p. 28.

Nei due giorni seguenti la flotta veneziana e quella ottomana si fronteggiarono a qualche miglio di distanza poi, la sera del 24 luglio, si persero di vista: sebbene nessuno in quel momento potesse prevederlo, non si sarebbero affrontate mai più. La battaglia che chiudeva oltre tre secoli di scontri navali veneto-ottomani era stata la più lunga e una delle più sanguinose, per quanto manchino dati sul numero complessivo dei feriti. Durante le tre giornate di scontri i veneziani avevano registrato 576 morti (tra cui tre capitani di nave e undici ufficiali superiori delle truppe imbarcate): la sola *Trionfo* aveva avuto 210 tra morti e feriti, la *Grand'Alessandro* 278 (di cui 93 morti). Le perdite turche pare superassero i mille morti, tra i quali uno dei principali comandanti. Anche i danni erano gravi, con otto sultane e altre quattro unità disalberate; l'ammiraglia del Kapudan Pascià risultò così danneggiata da dover essere ritirata dalla campagna³⁸¹. Nonostante la durata e la violenza, i tre giorni di battaglia avevano ribadito i problemi tattici emersi in passato, aggravati nell'occasione dalle divergenze tra Diedo e Correr. Pur senza l'ingombrante presenza dell'Armata sottile, solo il terzo giorno le navi erano riuscite a entrare tutte in azione e anche allora i danni accumulati nei due giorni precedenti avevano impedito a numerose unità di agire con efficacia. Come molti degli scontri passati, anche l'ultimo lasciò rimpianti e recriminazioni. Diedo accusò molte unità di aver volutamente evitato d'intervenire nelle prime due giornate e tra gli equipaggi delle divisioni blu e gialla si parlò «con caricatura» di quella rossa, tanto che Correr si sentì in dovere di scrivere una memoria difensiva. Il Capitano Generale Pisani avrebbe voluto che Diedo aprisse un processo, ma il Capitano Straordinario si scusò con la mancanza di tempo, limitandosi anch'egli a un memoriale difensivo. Le eventuali responsabilità personali non potevano nascondere quello che rimaneva il problema di fondo, l'incapacità di dirigere efficacemente una formazione estesa quale la linea. Il problema non era solo veneziano, perché da quando gli inglesi avevano adottato la nuova formazione nel 1653, poche battaglie navali si erano dimostrate tatticamente decisive. I risultati migliori erano stati conseguiti grazie all'intervento dei brulotti, allorché i vascelli si trovavano confinati in acque ristrette, come sperimentato dai francesi contro gli ispano-olandesi a Palermo nel 1676 o dagli anglo-olandesi contro i francesi a Barfleur nel 1692; in alternativa, solo una notevole disparità di forze offriva la possibili-

³⁸¹ I resoconti dei tre giorni di combattimenti in ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 32, 26.7.1718; n. 33, 26.7.1718; n. 34, 27.7.1718; n. 40, 22.8.1718, all. 20.8.1718; n. 41, 14.9.1718 e all.ti; filza 1340, disp. F. Correr n. 9, 27.7.1718; filza 1139, disp. A. Pisani 10.9.1718, all. lett. F. Correr 2.9.1718; filza 1350, disp. D. Dolfin 31.7.1718; *Motioni marittime*, cc. 13-15; BMC, ms. Morosini-Grimani 563, all. s.d. e senza nome.

tà di una grande vittoria, come sarebbe accaduto, poche settimane dopo la battaglia di Matapan, agli inglesi contro gli spagnoli al largo della Sicilia³⁸². L'ultima battaglia veneto-turca ribadì anche l'importanza dei grossi calibri, evidenziando l'errore veneziano di aver puntato su navi più piccole e con cannoni non del massimo calibro.

Dopo lo scontro, l'Armata grossa si ritirò nelle acque delle Sapienze per riparare i danni. I tre giorni di combattimento avevano provocato un forte consumo d'acqua, in quanto non si poteva «lasciar ardere di sete i serventi, quando devono ardere tra il fuoco», e Diedo si vide costretto a retrocedere a Zante per rifornirsi. Venti contrari gli permisero di approdarvi solo l'11 agosto. Quattro giorni dopo arrivò la notizia della pace, firmata a Passarowitz quasi un mese prima: le guerre veneto-ottomane uscivano dalla cronaca ed entravano a far parte della storia³⁸³. In realtà, la battaglia di Capo Matapan non rappresentò l'ultimo episodio bellico del secolare antagonismo, perché la parola fine fu messa da quelle unità a remi che l'avevano iniziato più di tre secoli prima. L'offensiva in Albania che l'Armata grossa era stata chiamata a coprire si concretizzò in un attacco a Dulcigno, un'operazione anfibia contro un'importante base corsara secondo il più genuino stile della guerra navale mediterranea. L'attacco, condotto da duecentocinquanta bastimenti a remi e a vela con a bordo un corpo di spedizione di sedici mila uomini, iniziò il 24 luglio agli ordini di Pisani e Schulemburg, ma il 2 agosto la notizia del trattato di Passarowitz fece sospendere l'operazione. Il mancato successo fu aggravato due giorni dopo da una tempesta, che fece naufragare tredici delle diciotto galeotte della spedizione³⁸⁴.

Un finale ben più tragico lo si ebbe in autunno. Il 22 ottobre centinaia di persone, tra le quali il Capitano Generale Pisani, furono uccise a Corfù dalla gigantesca deflagrazione della maggior parte della polvere da sparo conservata nella piazzaforte³⁸⁵. La mancanza di un numero sufficienti di depositi aveva costretto Pisani ad accatastare tredici mila barili di polvere in alcune case pri-

³⁸² A Capo Passero (11.8.1718) la disparità era tale che il combattimento può a stento essere definito una battaglia. MAHAN, *L'influenza del potere marittimo*, p. 261.

³⁸³ ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 35, 30.7.1718; n. 38, 13.8.1718; n. 39, 15.8.1718.

³⁸⁴ Gli equipaggi, ancora a terra, riuscirono comunque a salvarsi. ASVe, *PTM*, filza 1139, disp. A. Pisani n. 124, 13.8.1718; HATZOPOULOS, pp. 205-206.

³⁸⁵ Il Capitano Generale perì sotto le rovine della propria residenza. Nell'esplosione affondò anche una galea. ASVe, *PTM*, filza 1342, disp. M. Diedo n. 43, 22.11.1718; *Diario Garzoni*, c. 305v, 7.11.1718.

vate, aprendo così la strada al disastro³⁸⁶: la scarsa attenzione per la sicurezza si era estesa anche a terra, provocando una tragedia ancora peggiore di quelle registrate sulle navi pubbliche negli anni precedenti.

³⁸⁶ Cfr. ASVe, *PTM*, filza 961, disp. A. Pisani n. 99, 22.2.1718.

NOTE CONCLUSIVE

Epilogo

Dopo la fine delle ostilità, il primo problema che la marina veneziana dovette affrontare fu nuovamente quello di stabilire quante delle ventotto navi pubbliche in servizio dovessero rimanere attive e quante dovessero invece passare alla riserva. Dopo la prima guerra di Morea si erano tenute in servizio sedici navi, ma negli anni successivi il numero era sceso a undici e la perdita del Regno, sancito dalla pace di Passarowitz, aveva ulteriormente ridotto l'impegno richiesto alla flotta: la squadra attiva venne quindi fissata a sole dieci unità, scelte per altro tra le più vecchie in modo che si usurassero per prime. Inizialmente altre sei navi dovevano rimanere stazionate a Corfù senza equipaggio, ma poco dopo fu deciso di concentrare a Venezia tutte le diciotto navi da mettere in riserva¹. L'elevato numero fece sorgere forti dubbi sull'opportunità di tenerle in Arsenale, come si era fatto con le navi smobilitate dopo il 1699. In una Conferenza riunita nel novembre 1718 si scontrarono i pareri di chi avrebbe voluto tenere le navi all'interno del cantiere di stato – temendo che, fuori di esso, correnti e teredini le avrebbero rovinato – e di chi (tra i quali Pietro Rosa) preferiva invece correre questi rischi piuttosto che subire gli effetti degli scarsi fondali e delle acque stagnanti dell'Arsenale. Il Senato accolse questo secondo parere, decretando che nel frattempo le navi fossero poste nel Canale della Giudecca. Nel marzo del 1719 i Savi proposero infine di dislocare le navi nell'isola di Poveglia, ma Daniele 4° Dolfin convinse il Senato a mantenerle nel Canale della Giudecca, più vicino all'Arsenale e meno soggetto alle teredini². Come si può osservare in due quadri del Canaletto del 1722 e 1726, le navi furono ancorate lungo

¹ *Diario Garzoni*, c. 303r., 10.9.1718.c. 305r., 24.10.1718. L'unica voce contraria fu quella del Capitano Ordinario Francesco Correr, che avrebbe voluto tenere le navi a Porto Guin, a poche miglia dalla piazza di Corfù. ASVe, *PTM*, filza 1340, disp. F. Correr n. 11, 1.11.1718.

² Una parte del Collegio giudicava Poveglia, dopo l'incursione di Forbin nel 1702, troppo esposta ad attacchi dal mare. ASVe, *Senato Arsenale*, filza 8, 10.12.1718 e all.ti; *Diario Garzoni*, c. 309r., 18.3 e 8.4.1719.

le *fondamenta* dell'isola della Giudecca, armate del solo albero di maestra e ricoperte con tele cerate³.

Il ritorno della pace riconsegnò la flotta ai consueti impegni della protezione del traffico. Il fatto che durante la guerra le operazioni navali si fossero svolte in gran parte nelle acque ioniche aveva permesso di assicurare una maggiore copertura dell'Adriatico. Nel 1717 venne deciso di sospendere l'Imposta del Golfo, istituita nel 1688 per pagare le navi destinate a proteggere quell'area e mal tollerato dagli armatori, soprattutto stranieri⁴. Nell'ultimo anno del conflitto però i danni inferti dai corsari di Dulcigno costrinsero, come detto, a spostare alcune navi pubbliche nel Canale di Otranto, a noleggiare due navi e ad armare due specifiche unità con 20 cannoni e 70 marinai per controllare le zone più a ridosso della costa⁵. La sospensione dell'attacco a Dulcigno lasciò inoltre nelle mani dei corsari una base importante, che, nei primi anni del dopoguerra, costituì una pericolosa spina nel fianco per il commercio veneziano, portando tra l'altro sull'orlo di un nuovo conflitto con l'Impero Ottomano nel 1721⁶. Per affrontare il problema, la Serenissima reintrodusse quello stesso anno il sistema dei convogli, che sembra tuttavia aver incontrato uno scarso successo ed essersi progressivamente esaurito entro la fine del decennio⁷. Comunque, con il passare del tempo, i dulcignotti si diedero sempre più ai traffici⁸, riducendo la minaccia corsara nelle acque più prossime a Venezia; per quelle più lontane, si introdusse, nel 1736, il sistema delle navi «atte», mercantili in grado di difendersi da soli dagli attacchi corsari (ma anche di essere impiegati dalla flotta in caso di bisogno)⁹.

³ Cfr. B.A. KOWALCZYK, *Canaletto prima maniera*, Milano 2001, pp. 106-107, 154-155.

⁴ L'importo dell'Imposta del Golfo si aggirava sui 16 mila ducati l'anno. Come abbiamo visto, l'imposta era servita a saldare i circa trecento marinai veneziani ingaggiati per la campagna del 1717. ASVe, *Senato Rettori*, filza 181, 7.10.1717 e all.ti.

⁵ Un contributo alla difesa del traffico lo diedero anche le unità armate in proprio dai perastini. Le navi noleggiate erano la *Santa Margherita* da 34 cannoni e 100 marinai, ingaggiata a 1.950 ducati al mese, e la *Santissima Annunziata* da 50 cannoni e 120 marinai, ingaggiata a 2.500 ducati al mese. Le due unità inferiori furono rapidamente disarmate alla fine della guerra. ASVe, *Senato Mar*, filza 856, 17.7.1717; filza 860, 17.3.1718 e all.ti; filza 861, 7.4.1718 e all. s.d.; 9.4.1718; filza 863, 18.8.1718. Sulle attività dei corsari di Dulcigno durante la seconda guerra di Morea, cfr. PIZZETTI, *Con la bandiera*, III, pp. 104-106.

⁶ Cfr. DIEDO, *Storia*, IV, pp. 181-186; Pizzetti, *Con la bandiera*, III, pp. 106-107.

⁷ COSTANTINI, *Commercio e marina*, pp. 569-570.

⁸ DIEDO, *Storia*, IV, p. 337.

⁹ Sulle navi atte, cfr. D. BELTRAMI, *La crisi della marina mercantile veneziana e i provvedimenti del 1736 per fronteggiarla*, «Rivista Internazionale di Scienze Sociali», 50 (1942),

Un pericolo potenzialmente maggiore di quello corsaro venne dall'Austria, la quale aveva decretato nel giugno del 1717 la libera navigazione in Adriatico per tutte le sue unità. Una parte del Senato, guidata da Pietro Garzoni, reagì violentemente all'iniziativa, ma la necessità di preservare l'alleanza anti-ottomana costrinse Venezia a fare buon viso a cattivo gioco¹⁰. Sebbene nel 1719 l'Imperatore concedesse a Trieste e Fiume la patente di porto franco e stringesse accordi commerciali con i Barbareschi, l'ordinanza del 1717 non ebbe grandi effetti, in quanto la marina militare asburgica era quasi inesistente e quella mercantile assai ridotta¹¹: tuttavia essa segnò la fine formale di quel dominio del Golfo all'origine del millenario successo della Serenissima. Per difenderlo sul piano sostanziale, alla Repubblica rimaneva la squadra di navi di linea creata nei decenni precedenti. Pur ridotta progressivamente nella sua componente attiva, questa squadra assicurò il controllo militare, anche se non più quello commerciale¹², sulle acque del «Golfo» e su quelle dello Ionio settentrionale fino alla caduta della Repubblica¹³.

Conclusioni

La fine dei conflitti con l'Impero Ottomano segnò l'ultimo snodo im-

pp. 308-311; NOTO, *Ultime vele veneziane*, pp. 244-246, 251-254. Alberto Secco sottolinea comunque come la storiografia abbia frainteso l'effettivo significato di questo tipo di unità, costruite in cantieri privati con sovvenzioni pubbliche e non dallo stato in Arsenal. ID., *Relazioni veneto-ottomane*, p. 89.

¹⁰ *Diario Garzoni*, cc. 287v-288r, 10 e 13.7.1717.

¹¹ Dopo la perdita di Napoli nel 1734, l'Austria spostò a Trieste parte della piccola squadra che aveva mantenuto nel Regno (e che, nonostante vari progetti in merito, non era mai stata incrementata), ma la mise poi in vendita. E. FABER, *Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI*, «Cheiron», 21 (1994), pp. 161-186; M. MAFRICI, *Il Mezzogiorno e il mare: problemi difensivi nel Settecento*, in *Mediterraneo in armi*, II, pp. 637-641; F. CAPUTO - R. MASIERO, *Trieste e l'Impero. La formazione di una città europea*, Venezia 1988, pp. 5-17; B. MARESCA, *La marina napoletana nel secolo XVIII*, Bologna 1991 [Napoli 1902], pp. 6-7; L. RADOĞNA, *Storia della Marina militare delle Due Sicilie*, Milano 1978, p. 9.

¹² Cfr. D. ANDREOZZI, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio dell'Adriatico del '700*, in *Trieste e l'Adriatico*, pp. 164-184.

¹³ Nel 1765 Venezia riuscì a rintuzzare un tentativo del Regno di Napoli, spalleggiato da Austria e Spagna, di minacciare il suo predominio in Adriatico anche grazie alla mobilitazione di una squadra di cinque vascelli e di sette unità più piccole. Cfr. M. PITTERI, *Venezia, Tanucci e l'Adriatico*, «Archivio Veneto», s. 5, 182 (2001), p. 90.

portante nella storia politico-militare della Serenissima: dal 1718 fino alla sua caduta nel 1797, la Repubblica non fu coinvolta in nessun conflitto di rilievo e, anche sul piano diplomatico, l'alleanza anti-ottomana con l'Austria sembra essersi esaurita entro gli anni trenta¹⁴. Tuttavia, la fase apertasi dopo la pace di Passarowitz non modificò in modo sostanziale la politica navale della Repubblica che, almeno fino alla metà del secolo, mantenne l'attenzione vigile rivolta verso la Porta, sentita ancora come una potenziale minaccia. Questa costante preoccupazione si manifestò soprattutto nel campo costruttivo, dove l'Arsenale conservò un'attività non trascurabile e dove si continuarono a registrare spinte innovative che sfociarono nella creazione, nel 1777, di una delle prime scuole europee di architettura navale¹⁵. La scelta di concludere la presente ricerca agli eventi del 1718 non deriva quindi, come accennato nell'introduzione, da una svalutazione del ruolo del fattore navale nell'ultimo periodo di esistenza della Serenissima¹⁶, ma è dovuta al fatto che, dopo di allora, mancò l'occasione di impiegare la flotta in grandi operazioni belliche (anche la guerra contro Tunisi del 1784-92 fu un episodio minore, per quanto con aspetti di indubbio interesse)¹⁷; è tuttavia possibile che una ricerca sul periodo 1719-97 conduca a risultati di rilievo sia sotto il profilo della storia dell'architettura navale, sia sotto quello del controllo marittimo, in considerazione anche del fatto che il materiale archivistico disponibile è particolarmente ricco.

Nelle pagine precedenti si è cercato di mostrare come, nonostante la decadenza sia stato spesso considerato l'elemento caratterizzante della storia della marina veneziana a partire dagli inizi del Seicento (se non già dal secolo precedente), Venezia abbia in realtà saputo cogliere le novità tecnologiche e operative emerse in campo navale. La Repubblica, che aveva aperto la strada all'impiego militare delle navi da guerra a vela armate di cannoni pesanti alla fine del XV secolo, tornò ad adottarle in misura importante quando, agli inizi del XVII, si accorse della loro rinnovata attualità. Inizialmente tra-

¹⁴ Nonostante le forti pressioni asburgiche, Venezia rifiutò di partecipare alla guerra austro-turca del 1735-38.

¹⁵ Cfr. SECCO, *Relazioni veneto-ottomane*; CONCINA, *La costruzione navale*, p. 252.

¹⁶ Quindi nessuna «sottrazione» alla storia o «fine dei rapporti con il resto del mondo», suggeriti rispettivamente da Sismondi e Pierre Daru. Cfr. P. DEL NEGRO, *Introduzione*, in *Storia di Venezia*, VIII, p. 1 (1-80). Sulla continua attenzione veneziana per gli sviluppi dell'arte bellica, cfr. M. FERRARI-BRAVO, *Tecnologie militari e navali britanniche nella Venezia del secondo Settecento*, I Convegno Nazionale di Archeologia, Storia e Etnologia Navale, Cesenatico 4-5 aprile 2008, di prossima pubblicazione.

¹⁷ Per le campagne contro i tunisini, concentrate negli anni 1784-86, cfr. M. FERRARI-BRAVO, *British technological influence on the Venetian Armata, 1763-1786*, Dissertation of MA in Maritime History, University of Greenwich, 2007, pp. 1-17, 42-54.

dizione ed esperienza commerciale la spinsero a cercare le navi sul mercato, tramite il quale fu ingaggiata una nutrita serie di mercantili armati che fecero dell'Armata grossa una delle maggiori flotte veliche di metà Seicento; i comandanti veneziani impiegarono efficacemente queste forze sia sul piano tattico, in unione alle unità a remi, sia su quello strategico, attraverso il blocco dei Dardanelli. Quando il mercato mostrò di produrre più problemi che soluzioni, la Repubblica si orientò alla costruzione dei vascelli nel suo celebrato Arsenale, che non esitò a ristrutturarsi secondo le nuove necessità tanto da avere – unico al mondo – la possibilità di costruire e conservare navi al coperto. Introdotta una squadra da battaglia di vascelli di linea e adottata la tattica che la sottendeva, la Serenissima si rese anche rapidamente conto dei suoi limiti e cercò di trovare dei rimedi, quali l'introduzione organica dei cannoni di nuova invenzione.

Quello che mancò non fu quindi l'adeguamento tecnologico, ma semmai quello amministrativo, soprattutto nel delicato campo della gestione del personale e della creazione di un effettivo corpo di ufficiali di marina. Ciò rappresentò, nella pratica, il rifiuto di una parte rilevante di quel processo di 'burocratizzazione' che tanta importanza ha avuto nella creazione delle flotte moderne. Il limite di fondo della Repubblica, e del patriziato che si identificava con essa, appare in effetti un'incapacità 'ideologica' di mobilitare veramente le risorse umane. Forte della propria esperienza mercantile, il patriziato padroneggiava senza troppi problemi le tecniche (commerciali, finanziarie e anche militari), ma non riusciva a tradurre questo notevole bagaglio di esperienze in positivi legami, impersonali ma effettivi¹⁸, tra l'autorità dello stato e gli uomini chiamati a servirlo. Questi ultimi non potevano aspettarsi molto di più di un parsimonioso e circospetto paternalismo, a mezza via tra l'offuscato ricordo di sapore medievale dell'appartenenza a una medesima comunità e il favore di una fittizia sovranità regale (surrogato di quella imperiale)¹⁹ rappresentata dalla sfolgorante, ma sostanzialmente vuota, figura del Doge²⁰. Le navi qui studiate

¹⁸ La legittimazione dell'autorità del patriziato attraverso una forma di «religione civile» (A. VIGGIANO, *Governanti e governati. Legittimità del potere ed esercizio dell'autorità sovrana nello Stato veneto della prima età moderna*, Treviso 1993, p. 13) non riusciva ad ampliarsi a un reale e reciproco impegno tra stato e sudditi. Nella flotta, i patrizi comandavano sicuramente con legittimità e gli equipaggi certamente obbedivano, ma nessuno dei due gruppi sentiva di avere delle responsabilità reciproche che travalicassero l'ambito del servizio nella sua accezione più ristretta.

¹⁹ Circa l'attaccamento nostalgico per l'antica autorità imperiale nei territori della Terraferma, cfr. VIGGIANO, *Governanti e governati*, pp. 8-9.

²⁰ Nella Serenissima mancava non solo un senso di fedeltà dinastica, ma anche una figura che assumesse simbolicamente in sé la guida militare dello Stato, quale lo *Stadholder*

rappresentano solo una parte della marina veneziana, a sua volta un ambito parziale e limitato della complessa organizzazione statuale della Repubblica; tuttavia, anche in questa settoriale vista dal mare, Venezia appare sostanzialmente estranea ai processi che avrebbero condotto alla formazione dello stato moderno e, anche nell'ambito al lei più congeniale, essa mostra di aver preferito adattare le preesistenti strutture piuttosto che progettarne di nuove²¹.

Pur rinnovata profondamente sotto il solo profilo tecnologico, l'Armata grossa servì ad ogni modo la politica della Repubblica in Levante, anch'essa ricalibrata in quel periodo. Al di là della presunta volontà di difendere la cristianità dalla minaccia ottomana (un ruolo ispirato più a motivazioni di opportunità che non a un'effettiva adesione a propositi di crociata, dalla quale lo spirito pratico, quasi nordico, dei veneziani, sostanzialmente rifuggiva), la Repubblica adattò i suoi obiettivi alla nuova situazione internazionale, nella quale occupava un ruolo di media potenza in un'Europa dominata ormai da potenze più grandi; uno stato medio che, oltre a mantenere le pretese egemoniche in Adriatico, manifestò anche una volontà di supremazia in Egeo²². Qui una marina strutturata sugli schemi di quelle delle maggiori potenze navali poteva assicurare il controllo di un'area economicamente ancora importante, in una fase nella quale la vera concorrente politica della Serenissima in Levante, la Francia, era duramente impegnata nel confronto con le due principali potenze marittime negli scacchieri dell'Atlantico e del Mediterraneo occidentale. La Repubblica, governata come l'Inghilterra da un'élite politica preparata a perseguire interessi considerati 'nazionali' e non da quaccheri pacifisti²³, non operò nessuna scelta aprioristica di carattere neutralistico, dettata da un presunto spirito ultrapacifista²⁴, bensì un calcolo delle opportunità che l'incipiente

delle Province Unite. Cfr. L. PEZZOLO, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna*, in *Mediterraneo in armi*, I, p. 111.

²¹ Cfr. S. GASPARINI, *Venezia e il suo ordinamento giuridico. Un'esperienza singolare*, in *Società, economia, istituzioni*, I, pp. 35-36, 39. Per la contrarietà del capitalismo commerciale, come quello da cui traeva origine il patriziato veneziano, al processo di unificazione statale, cfr. A.K. ISAACS - M. PRAK, *Les villes, la bourgeoisie et l'État*, in *Les élites du pouvoir et la construction de l'État en Europe*, par W. REINHARD, Paris 1996, p. 300.

²² Sull'importanza del ruolo degli stati di secondo rango nelle relazioni internazionali del periodo, cfr. J. BLACK, *European International Relations 1648-1815*, Basingstoke (Hampshire)-New York 2002, pp. 42-45.

²³ Cfr. J. BLACK, *The British Seaborne Empire*, Yale University Press 2004, p. xi. Sulla mancanza peraltro di chiarezza e accordo circa quali fossero gli 'interessi nazionali', cfr. ID., *European International Relations*, p. 8.

²⁴ Questa prospettiva fa parte di «quell'opera di mistificazione e di almeno parziale manipolazione che i responsabili veneziani costantemente promossero» in relazione all'im-

declino ottomano sembravano aprire, soppesate contro i limiti imposti dalla geografia, dall'economia e dalla complessa e tortuosa compagine statuale della Serenissima²⁵; nuovi, possibili orizzonti si aprivano in un'area che non a caso sarebbe divenuta uno dei punti più sensibili della politica internazionale e dove non sarebbe mancato spazio d'azione anche per le potenze medie e perfino piccole²⁶. Lo stesso Gaetano Cozzi avrebbe modificato nei suoi ultimi lavori il suo giudizio su una presunta neutralità veneziana determinata da puro spirito di pace, sottolineando la riscoperta di appetiti egemonico-territoriali legati alle opportunità che si presentavano e analoghi a quelli di qualsiasi altro stato dell'epoca²⁷. In questo contesto, la creazione di una flotta da battaglia che mirava ad una egemonia su alcune aree marittime circoscritte si associa bene alla trasformazione di Venezia da scalo 'mondiale' (se si può usare questo termine per un'area stanzialmente periferica qual era l'Europa del XIV e XV secolo) a porto regionale, più volte ribadita dalla storiografia²⁸.

Nonostante i profondi mutamenti prodottisi nella politica navale europea e nel contesto internazionale che la determinava, la Serenissima mantenne quindi un proprio ruolo attivo. Va perciò evitato il rischio, già sottolineato da alcuni studiosi²⁹, di vedere la storia della Repubblica negli ultimi tre secoli della sua esistenza attraverso le lenti di un cannocchiale focalizzato solo sulla sua caduta. Si corre altrimenti il pericolo, analogamente a quanto è avvenuto

magine che la Serenissima doveva fornire sia ai contemporanei, sia alla storia. Cfr. A. TENENTI, *La Repubblica di Venezia nel periodo galileiano*, in *Galileo Galilei e la cultura veneziana*, Venezia 1995, p. 10.

²⁵ Sull'opportunismo che spesso ha permeato le relazioni internazionali in epoca moderna, al di là di teorie come la *balance of power*, cfr. BLACK, *European International Relations*, p. 2.

²⁶ Basti pensare all'espansionismo, spesso coronato da successo, di serbi, greci e bulgari.

²⁷ Cfr. le diverse considerazioni tra il saggio del 1984 *Ambiente veneziano, ambiente veneto* (soprattutto p. 528) e quello del 1997 dal sintomatico titolo *Dalla riscoperta della pace all'inevitabile sogno di dominio*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 3-104 (in particolare pp. 77-104).

²⁸ Cfr. G. LUZZATTO, *Le vicende del porto di Venezia dal Primo Medioevo allo scoppio della guerra 1914-1918*, in ID., *Studi di storia economica veneziana*, Padova 1954, pp. 17-20. Si tenga comunque presente che il mondo commerciale e mercantile mediterraneo tre-quattrocentesco, nel quale Venezia prevaleva, aveva un peso secondario se paragonato a quello di altre aree marittime, come la cinese o l'indiana.

²⁹ V. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, in *Storia di Venezia*, IV, p. 361; G. BENZONI, *Verso la fine? A proposito dell'ultimo secolo della Serenissima*, in *Venezia, itinerari per la storia della città*, a cura di S. GASPARRI - G. LEVI - P. MORO, Bologna 1997, p. 249.

per l'Impero Ottomano, di cadere nella teleologia: poiché la Serenissima alla fine scomparve, ogni precedente difficoltà diviene un segno di declino e gli elementi di forza e di successo passano in secondo piano; a maggior ragione se si considera il fatto che la letteratura sulla quale si basano le nostre analisi è spesso costituita da scrittori interessati, spinti a dipingere un quadro più fosco della realtà nella speranza di cambiamenti politico-amministrativi dai quali poter trarre beneficio³⁰. Appare in definitiva opportuno guardare al percorso della Serenissima inserendolo maggiormente nel contesto del suo tempo e considerandolo meno nella sua irriducibile unicità: il risultato sarà probabilmente meno poetico, ma indubbiamente più storico³¹.

³⁰ Cfr. X. TABET, *Venezia e la Francia: ombre e luci*, in *Venezia da stato a mito*, Venezia 1997, p. 130; L.T. DARLING, *Revenue-Raising and Legitimacy. Tax Collection and Finance Administration in the Ottoman Empire, 1560-1660*, Leiden-New York-Köln 1996, pp. 4-5.

³¹ Citando quanto scrisse oltre trent'anni fa Jean Georgelin, «pendant trop longtemps certaines historiens de la Sérénissime l'ont séparée de L'Europe». ID., *Venise au siècle des lumières*, p. 20.

APPENDICI

APPENDICE PRIMA

Navi costruite in Arsenale, 1667-1718

	nome	rango	ordine	impostazione	varo	uscita Arsenale	servizio
1	<i>Giove Fulminante</i>	1	23.3.1666	12.1666	11.1667	? 1668	5.1668
2	<i>Costanza Guerriera</i>	1	23.3.1666	12.1666	16.11.1667	? 1668	5.1668
3	<i>Drago Volante</i>	2	30.3.1672	6/7.1672	5/6.1673	4.1674	6.1674
4	<i>Fama Volante</i>	2	30.3.1672	6/7.1672	5/6.1673	21.3.1674	6.1674
5	<i>Madonna della Salute</i>	3?	3.3.1674	4.1674	4.1675	2.11.1675	1.1676
6	<i>Venere Armata</i>	2?	17.3.1674	1674/75	6.1676	21.8.1676	10.1676
7	<i>Venezia Trionfante (II)</i>	3?	17.3.1674	1674/75	24.7.1680	17.2.1681	4.1681
8	<i>San Marco Grande</i>	1	30.5.1675	20.6.1675	5.1677	16.3.1684? 4.1684	5.1684
9	<i>San Antonio da Padova</i>	3	30.5.1675	6/7.1675	5.1677	26.4.1684	5.1684
10	<i>Pace e Abbondanza</i>	3?	30.5.1675	8.1675/6.1676	12.1678	26.4.1684	5.1684
11	<i>San Giovanni Battista Piccolo</i>	3	30.5.1675	8.1675 6.1676	10.1679	28.4.1684	5.1684
12	<i>Ercole Vittorioso</i>	3	30.5.1675	1677/78?	7.1680	15.3.1684 4.1684	5.1684

sorte	Dimensioni in piedi veneti ¹	dislocamento/ tuns ²	armamento ³	maestro costruttore
In disarmo dal 1687; demolita nel 1694.	102x31x17 puntale 17½	1.100 799	62 cannoni 1.024 libbre 680 lbs 12 periere	Paolo di Ottavio Corso
Naufragata il 4.10.1684 a Scopelo	100x31x17	1.050-1.100 784	62 cannoni 1.024 libbre 680 lbs 12 periere	Zuanne e Iseppo de Pieri
Incendiata alla prima battaglia di Spalmadori di Chio, 9.2.1695	90x29x14 puntale 14	730-750 619	48 cannoni 748 libbre 490 lbs 20 periere	Paolo di Ottavio Corso
Demolita nel 1699	90x29x12,5-14	730-750 619	48 cannoni, 772 libbre 510 lbs 20 periere	Zuanne de Pieri
Pontone nel 1712	90x30(x10-11)	550-610 661	44 cannoni 692 libbre 460 lbs 12 periere	Stefano Conti
Demolita nel 1702	95x29(x12-13) puntale 13	670-730 653	50 cannoni 856 libbre 570 lbs 12 periere	Zuanne de Pieri
Naufragata il 4.10.1684 a Scopelo	85x28(x12,5-13,5)	600-650 545	48 cannoni 792 libbre 530 lbs 12 periere	Paolo di Ottavio Corso
Affondata nello scontro del 26.3.1690 al largo di Malvasia	102/103x28(x14,5)	820-860 654-661	54 cannoni 900 libbre 600 lbs 12 periere	Iseppo de Pieri
Ordine di demolizione 1711; demolita nel 1715	83x22(x13,5)	510 331	44 cannoni 728 libbre 480 lbs 6 periere	Tomio di Giacomo
Disarmata nel 1709; demolita nel 1714.	92x29(x13½)	730-740 632	44 cannoni	Antonio Filetto
Saltata in aria nella terza battaglia di Mitilene, 18.9.1695	85x28(x13½)	660 545	40 cannoni 496 libbre 330 lbs 6 periere	Stefano Conti (Tomio di Giacomo)
Ordine di demolizione 23.9.1719	85x28(x13½)	660 545	40 cannoni 660 libbre 440 lbs 6 periere	Paolo di Ottavio Corso

13	<i>San Nicolò</i>	2	30.5.1675	1677/78?	1.1685	3.4.1685	5.1685
14	<i>San Andrea</i>	2	30.5.1675	8.1679	?	3.4.1685	5.1685
15	<i>San Domenico</i>	2	30.5.1675	9.1679	12.1686	27.2.1687 3.1687	4/5.1687
16	<i>San Iseppo</i>	2	20.12.1679	6.5.1681	2.1686	3.1686 8.4.1686?	5.1686
17	<i>Redentor del Mondo</i>	1	20.12.1679	3.12.1681	2.1686	13.4.1686	5.1686
18	<i>Sacra Lega</i>	2	20.12.1679	3.7.1683	11/12.1687	7.2.1688	3.1688
19	<i>Vittoria</i>	2	20.12.1679	8.7.1683	11/12.1687	7.2.1688	3.1688
20	<i>Valor Coronato</i>	2	20.12.1679	6.1681	4.1688	22.5.1688	6.1688
21	<i>Montone d'Oro</i>	3M	5.2.1688	?	?	15.2.1689	3.1689
22	<i>Abbondanza e Ricchezza</i>	3M	5.2.1688	?	12.1688	11.2.1689	3.1689
23	<i>Nettuno</i>	3 2?	8.10.1689	12?.1689	5.1690	5.1690	6.1690
24	<i>Leon Coronato</i>	1	3.6.1690	6/7.1690	1.1691	28.3.1691	4/5?.1691
25	<i>San Lorenzo Giustinian</i>	1	3.6.1690	6/7.1690	2.1691	11.4.1691	6.1691
26	<i>Stella Maris</i>	1	22.5.1692	6/7.1692	1.1693	15.4.1693	5.1693
27	<i>Rosa</i>	2	22.5.1692	6/7.1692	2.1693	23.3.1693	5.1693
28	<i>Fede Guerriera</i>	2	9.6.1694	6.1694	24.1.1695	13.3.1695	5.1695
29	<i>Fenice (Veneziana)</i>	2	9.6.1694	6.1694	24.1.1695	21.3.1695	5.1695
30	<i>Iride</i>	1	27.1.1695	2.1695	15.6.1695	27.8.1695	4.10.1695

Ordine di demolizione 12.1717	95x30(x13)	770 698	48 cannoni	Stefano Conti (Tomio di Giacomo)
Ordine di demolizione 7.1.1721	102x32(x13½)	900 851	46 cannoni 60 nel 1695	Zuanne de Pieri
Esplosa il 17.5.1709 per un fulmine	92x29(x13½-14)	730-760 632	42? cannoni	Paolo Corso (Domenico Corso)
Affondata nello scontro del 26.3.1690 al largo di Malvasia	90x30(x13)	720 661	40 cannoni 670 libbre 450 lbs	Antonio Filetto
Pontone nel 1709	107x34x13½	1.040 1.006	68 cannoni 1.072 libbre 710 lbs 70 cannoni nel 1697	Iseppo de Pieri
Ordine di demolizione 7.8.1720	90x30(x13-13½)	720-750 661	58 cannoni nel 1695 60 cannoni nl 1696	Benetto di Zan Maria Gambillo
Ordine di demolizione 12.1717	90x30(x13-13½)	720-750 661	46 cannoni nel 1696	Matteo di Antonio Caime
Ordine di demolizione 31.8.1719	100x30(x13½-14)	820-850 734	52 cannoni nel 1695	Domenico Corso
Incendiata il 13.6.1691 presso Saseno per sfuggire ai Barbareschi	70x29x11	500-550? ⁴ 481	30 cannoni	Iseppo de Pieri
Catturata nel 2.1695 dai Turchi a Chio e rimessa in servizio nella marina ottomana	70x29x11	500-550? 481	30 cannoni	Antonio Filetto
Ordine di demolizione 23.4.1722.	83½ (x29x11-12) Dal 1703 98½x29?x12,5	550-600 573 Dal 1703 730 677	50 cannoni	
Incendiata il 9.2.1695 nella prima battaglia di Spalmadori di Chio	112x34(x14-15)	1.100-1.200 1.052	74 cannoni	Iseppo de Pieri
Pontone nel 1713	112 x35(x14)-15	1.110-1.200 1.114	74 cannoni 1.188 libbre 800 lbs 86 cannoni nel 1696	Stefano Conti
Incendiata il 9.2.1695 nella prima battaglia di Spalmadori di Chio	112½x35½ (x15?)	1.200-1.250 1.151	74? cannoni	Stefano Conti
Ordine di demolizione 17.1.1721	?	?	50? cannoni 60 cannoni nel 1716	Iseppo de Pieri
Ordine di demolizione 7.8.1720	95x30x14 puntale 13	820 698	54 cannoni 56 cannoni nel 1696; 60 cannoni nel 1697	Stefano Conti
Ordine di demolizione 7.8.1720	95x30x14 puntale 13	820 698	54 cannoni	Iseppo de Zuanne de Pieri
Pontone nel 1717	(114x35x14,5-15)	(1.200-1.250) (1.134)	70 cannoni 1.572 libbre 1.050 lbs	Antonio Filetto

31	<i>San Sebastiano</i>	1	27.1.1695	2.1695	28.6.1695	29.8.1695	4.10.1695
32	<i>Aurora</i>	1	2.4.1695	5/6.1695	29.11.1695	4.3.1696	4.5.1696
33	<i>Tigre</i>	1	2.4.1695	5/6.1695	19.12.1695	5.3.1696	4.5.1696
34	<i>Sol d'Oro</i>	1	2.4.1695	?	15.3.1696	26.5.1696	9.1696
35	<i>Giove</i>	1	2.4.1695	?	31.3.1696	26.5.1696	9.1696
36	<i>Aquila Reale</i> (dal 1714 <i>Aquilettia</i>)	3	21.4.1696	5/6.1696	22.12.1696	13.4.1697	5.1697
37	<i>Amazzone Guerriera</i>	1	21.4.1696	5/6.1696	1.1697	2.5.1697	6.1697
38	<i>Rizzo d'Oro</i>	1	21.4.1696	5/6.1696	7.2.1697	4.5.1697	6.1697
39	<i>Aquila Valiera</i>	1	4.5.1697	5.1697	12.1697	11.3.1698	5.1698
40	<i>Croce Rossa</i>	1	4.5.1697	5.1697	9.1.1698	11.3.1698	5.1698
41	<i>Colomba d'Oro</i>	1	24 27.8.1697	o 12.1697	3.1708	13.4.1709	9.1709
42	<i>Grand'Alessandro</i>	1	24 27.8.1697	o 12.1697	1708?	18.8.1709	9.1709
43	<i>Costanza Guerriera</i> (II)	1	27.5.1700	? (6 carati nel 7.1702)	12.1711	19.12.1714	1.1715
44	<i>Madonna della</i> <i>Salute</i> (II)	1	27.5.1700	? (6 carati nel 7.1702)	11.1714	23.1.1715	3.1715
45	<i>Terror</i>	1	30.7.1707?	12.1707/1.1708	?	1.3.1715	3.1715.
46	<i>San Francesco da</i> <i>Paola</i>	2	30.7.1707?	12.1707/1.1708	?	22.2.1715	3.1715
47	<i>Corona</i>	1	28.1.1708	4.1709	18.3.1711	25.11.1711	4.1712
48	<i>Regina del Mare</i>	1	28.1.1708	1711	3.1715	5.1715	6.1715

Esplora nella notte tra il 1 e il 2.9.1697 presso Andro	(114x35x14,5-15)	(1.200-1.250) (1.134)	70 cannoni 1.572 libbre 1.050 lbs	Stefano Conti?
Demolita nel 1709-11.	118x36-37x14,5-15	1.300-1.350 1.241-1.310	78 cannoni 1.656 libbre 1.100 lbs 80 cannoni subito dopo	Giacomo de Zorzi Grando
Naufragata il 3.3.1705 al largo della Cirenaica	118x36-37x14,5-15	1.300-1.350 1.241-1.310	68 cannoni 1.512 libbre 1.000 lbs	Iseppo de Zuanne de Pieri
Demolita nel 1706	118x(36-37x14,5-15)	(1.300-1.350) (1.241-1.310)	70-80 cannoni	Antonio d'Iseppo Veruda "Testarossa"
Ordine di demolizione nel 1715	118(x36-37x14,5-15)	(1.300-1.350) (1.241-1.310)	70-80 cannoni	Zuanne de Francesco Piccolo "Novello"
Ordine di demolizione 31.12.1727	(80x29x10) (puntale 13) dal 1714: 90 (x29?x?)	450-500 550 Dal 1714 548 617	40	Stefano Conti e Antonio Filetto
Naufragata il 19.1.1713 presso Paxo	(118)x37-38 (x14,5-15)	(1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni	Iseppo de Pieri
Demolita nel 1711	(118)x37-38 (x14,5-15)	(1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni	Giacomo de Zorzi Grando
Ordine di demolizione 7.8.1720	(118)x37-38 (x14,5-15)	(1.350-1.400) (1.311-1.382))	70-80 cannoni	Iseppo de Zuanne de Pieri
Naufragata il 27.11.1715 davanti a Malamocco	(118)x37-38 (x14,5-15)	(1.350-1.400) (1.311-1.382))	70-80 cannoni	Zuanne de Francesco Piccolo "Novello"
Pontone nel 1727	? (118x37-38x14,5-15)	?? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Iseppo de Pieri
Ordine di demolizione 5.1.1730	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Antonio Filetto
Ordine di demolizione 27.11.1745	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Giacomo Caenon
Ordine di demolizione 5.1.1741	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 74 cannoni nel 1716	Iseppo de Zuanne de Pieri
Pontone nel 1748	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 66 nel 1716, 1.984 libbre 1.320 lbs 10 periere	Zuanne Monello
Ordine di demolizione 19.8.1748	98-100 (x33x14?)	(900-950) (869-886?)	48 cannoni 8 periere	Zuanne de Francesco Piccolo "Novello"
Ordine di demolizione 5.8.1728	125(x37-38x18-20) puntale 17	(1700-1.950) (1.350-1.425)	74 cannoni 2.212 libbre 1.470 lbs 76 cannoni nel 1716 10 periere	Fabio Bonvicini e Zuan Battista de Zorzi
Esplora il 12.2.1716 a Porto Guin (Corfù)	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Antonio d'Iseppo Veruda "Testarossa"

49	<i>San Lorenzo Giustinian</i> (II)	1	28.1.1708	1711?	4.1715	21.6.1715	8.1715
50	<i>Trionfo</i>	1	28.1.1708	10.1711	4.1715	23.6.1715	8.1715
51	<i>Scudo della Fede</i>	3M	17.5.1714	5/6?.1714	29.8.1715	15.9.1715	10.1715
52	<i>Venezia Trionfante</i> (III)	3M	17.5.1714	5/6?.1714	5.9.1715	22.9.1715	10.1715
53	<i>Madonna dell'Arsenale</i>	1	13.12.1714	19.3?.1715	1/2.1716	22.3.1716	4.1716
54	<i>Leon Trionfante</i>	1	13.12.1714	19.3?.1715	7.3.1716	2.5.1716	6.1716
55	<i>San Gaetano</i>	1	13.12.1714	6.1715	15.8.1716	8.11.1716	16.3.1717
56	<i>San Pio V</i>	1	13.12.1714	6.1715	9.1716	8.11.1716	16.3.1717
57	<i>Gloria Veneta</i>	1	13.12.1714	7/8.1715	12.1716	27.2.1717	4.1717
58	<i>Fortuna Guerriera</i>	1	13.12.1714	7/8.1715	12.1716	14.3.1717	13.5.1717
59	<i>San Spiridione</i>	2	14.3.1716	6.1716	9.8.1717	18.11.1717	26.2.1718
60	<i>Idra</i>	2	14.3.1716	6.1716	31.8.1717	12.1717	26.2.1718
61	<i>San Zaccaria</i>	2	18.6.1716	11.1716	11.1717	28.2.1718	4.1718
62	<i>Falcone</i>	2	18.6.1716	11.1716	11.1717	28.2.1718	4.1718
63	<i>San Pietro di Alcantara</i>	2	13.3.1717	5.1717	2.1718	6.5.1718	5.1718
64	<i>Cigno</i>	2	13.3.1717	5.1717	15.3.1718	14.5.1718	6.1718
65	<i>San Iseppo</i> (II)	2	13.3.1717	7.1717?			
66	<i>San Ignazio?</i>	2	13.3.1717	7.1717?			
	<i>Europa?</i>	1	9.1717				
	<i>Adria in Pace?</i>	1	9.1717				

¹ I dati tra parentesi sono dedotti. I pescaggi tendono a essere inferiori a quelli effettivi, vedi nota 2.

² Per il dislocamento, espresso in tonnellate metriche, si è utilizzata la formula ideata da Jan Glete: *Lunghezza di chiglia* $\times$ *Larghezza max* $\times$ *Pescaggio* $\times$ *K* (con *K* oscillante tra 0,47 e 0,48), trasformando i piedi veneti in metri. Poiché però i dati sul pescaggio sono molto frammentari e dato che, essendo riferiti al momento della partenza da Venezia prima dello zavorramento in Istria, quelli disponibili sono riduttivi, si è anche proposto il *Tonnage*, una misura fittizia senza alcun rapporto diretto con il

Ordine di demolizione 31.3.1744	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Giacomo Caenon (Giacomo de Zuanne Veruna)
Ordine di demolizione 5.1.1741	? (118x37-38x14,5-15)	? (1.350-1.400) (1.311-1.382)	70-80 cannoni 10 periere	Zuanne di Francesco Venturini
Esplosa il 30.1.1717 a Porto Guin (Corfù)	85 (x30)	? 625	50 cannoni 800 libbre 530 lbs 8 periere	Francesco di Angelo Ponti
Ordine di demolizione 31.3.1745	85 (x30)	? 625	50 cannoni 8 periere)	Zuan Battista de Zorzi
Ordine di demolizione 21.5.1740	(126x38x17-18)	1.700-1.800 (1.475))	70-80 cannoni 10 periere	Giacomo de Piero Moro
Ordine di demolizione 21.5.1740	124x38(x17-18) puntale 17	1.700-1.800 1.451	70-80 cannoni 10 periere	Francesco di Angelo Ponti
Ordine di demolizione 12.11.1733	124(x38x17-18)	1.700-1.800 (1.451)	70-80 cannoni 12 cannoncini da 12	Zuan Battista de Zorzi
Ordine di demolizione 5.1.1741	128(x38x17-18)	1.700-1.800 (1.498)	70-80 cannoni 12 cannoncini da 12	Antonio d'Iseppo Veruda "Testarossa"
Pontone nel 1738	125(x38x17-18)	1.700-1.800 (1.463)	70-80 cannoni 12 cannoncini da 12	Zuanne di Francesco Venturini
Ordine di demolizione 21.5.1740	127(x38x17-18)	1.700-1.800 (1.487)	70-80 cannoni 12 cannoncini da 12	Antonio Masserini
Ordine di demolizione 20.12.1736	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Zuanne Scabozzi
Ordine di demolizione 3.8.1737	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Francesco di Angelo Ponti
Ordine di demolizione 2.8.1734	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Antonio d'Iseppo Veruda "Testarossa"
Ordine di demolizione 31.1.1739	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Zuan Battista de Zorzi
Ordine di demolizione 12.11.1733	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Zuanne di Francesco Venturini
Ordine di demolizione 15.9.1733	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Antonio Masserini
	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Andrea Gallina
	105x35x(15) puntale 17,75	1.100-1.150 1.045	60 cannoni	Zuanne de Francesco Piccolo "Novello"
			70-80 cannoni	Zuanne de Francesco Piccolo "Novello"
			70-80 cannoni	Andrea Gallina

dislocamento, ricavata dalla formula: $(Lunghezza\ di\ chiglia \times Larghezza \times Larghezza/2):94$, trasformando i piedi veneti in feet.

³ L'armamento si riferisce ai primi anni di servizio, salvo quando altrimenti indicato. Viene espresso il numero dei cannoni, il loro volume di fuoco totale (in libbre veneziane e inglesi) e il numero delle petriere (armi essenzialmente anti-personale).

⁴ Essendo una nave-magazzino, il coefficiente K dovrebbe essere sicuramente maggiore a 0,50.

APPENDICE SECONDA

Navi in servizio nella flotta veneziana durante le due guerre di Morea

anno	navi in servizio (inizio campagna)	navi pubbliche	navi noleggate	percentuale navi pubbliche
(1683)	7	7	0	100%
1684	15	12 ¹	3	80%
1685	17	12	5	71%
1686	24	14	10	58%
1687	?	15	?	?
1688	26	18	8	69%
1689	21?	18	3?	86%?
1690	?	17 ²	?	?
1691	23?	21 ³	2?	91%?
1692	20	20	0	100%
1693	?	?	?	?
1694	21	21 ⁴	0	100%
1695 ⁵	25	18	7	72%
1696	27	22	5	81%
1697	26	26	0	100%
1698	28	28	0	100%
1699	30	30	0	100%

(1714)	12	12	0	100%
1715	20	17 ⁶	3	85%
1716	29	24	5	83%
1717	28	26	2	93%
1718	30?	30	0?	100%?
(1719)	31	31	0	100%

¹ Comprese due acquistate.

² In giugno.

³ Comprese tre navi pubbliche da trasporto.

⁴ Compresa una nave pubblica da trasporto.

⁵ In settembre.

⁶ Comprese due acquistate.

BIBLIOGRAFIA

- ABOU-EL-HAJ R.A., *Ottoman Diplomacy at Karlowitz*, «Journal of the American Oriental Society», 87 (1967), pp. 498-512.
- ACERRA M., *Gli arsenali francesi nel Seicento e nel Settecento*, in *Arsenali e città nell'occidente europeo*, pp. 133-150.
- ID. - ZYSBERG A., *L'essor des marines de guerre européennes (vers 1680-vers 1790)*, Paris 1997.
- The Age of Galley. Mediterranean Oared Vessels since pre-classical Times*, ed. R. GARDINER - J. MORRISON, London 1995.
- AGNOLETTI M., *Organisation technique de l'approvisionnement en bois pour la République de Venise, XIVe-XVIIIe siècle*, in *Forêt et Marine*, ed. A. CORVOL, Paris-Montréal 1999, pp. 224-240.
- ÁGOSTON G., *Guns for the Sultan. Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*, Cambridge University Press 2005.
- ALATRI P., *L'Europa dopo Luigi XIV*, Palermo 1986.
- ALBERGHETTI S., *Artiglieria Moderna Veneta di Sigismondo Alberghetti, vantaggiosa ne' colpi, facilissima nell'uso e corrispondente ne i Tiri alla teorica delle sue tavole universali*, Venezia 1703.
- ALERTZ U., *The Naval Architecture and Oar System of Medieval and Later Galleys*, in *The Age of Galley*, pp. 142-162.
- ANDERSON R.C., *Comparative Naval Architecture, 1670-1720*, «Mariner's Mirror», 7 (1921), pp. 38-45, 172-181 e 308-315.
- ID., *Naval Wars in the Levant. 1559-1853*, Liverpool University Press, 1952.
- ID., *The Sicilian War of 1674-1678*, «Mariner's Mirror», 57 (1971), pp. 239-265.
- ANDREOZZI D., *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio dell'Adriatico del '700*, in *Trieste e L'Adriatico*, pp. 153-201.
- ANDREWS K.R., *Ships, Money and Politics. Seafaring and Naval Enterprise in the Reign of Charles I*, Cambridge University Press, 1991.
- APPUHN K., *Inventing Nature: Forests, Forestry, and State Power in Renaissance Venice*, «The Journal of Modern History», 72 (2000), pp. 861-889.
- L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, a cura di F. AGOSTINI, Venezia 1998.
- ARGENTI P.P., *The Occupations of Chios by the Genoese and Their administration of the Island, 1346-1566*, Cambridge 1958.
- ID., *The Occupation of Chios by the Venetians (1694)*, London 1935.
- Arsenali e città nell'occidente europeo*, a cura di E. Concina, Roma 1987.
- ASHER L.A., *The Resistance to the Maritime Class. The Survival of Feudalism in the France of Colbert*, Berkeley, 1960.
- ASHTOR E., *Levant Trade in the Later Middle Age*, Princeton University Press 1983.
- ATTIYA A.S., *The Crusade of Nicopolis*, Methuen, London 1934.
- BACHROUCH T., *Formation sociale barbaresque et pouvoir à Tunis au XVII^e siècle*, Université de Tunis, 1977.
- BAILEY S.B., *Prince Rupert's Patent Guns*, [London] 2000.
- BALLU J.M., *Bois de marine. Les bateaux naissent en forêt*, [Paris] 2000.
- BATTESTI M., *La marina francese in Adriatico durante la Prima guerra mondiale*, in *Al di qua e al di là del Piave. L'ultimo anno della Grande Guerra*, a cura di G. BERTI - P. DEL NEGRO, Milano 2001, pp. 59-80.

- BATTISTELLA A., *Una campagna navale veneto-spagnola in Adriatico poco conosciuta*, «Archivio Veneto-Tridentino» 2 (1922), pp. 58-119 e 3 (1923), pp. 1-78.
- ID., *Il dominio del Golfo*, «Nuovo Archivio Veneto», n. s., 18 (1918), pp. 5-102.
- BAUGH D.A., *Naval Administration, 1715-1750*, London 1977.
- BAUMBER M., *General-at-Sea. Robert Blake and the Seventeenth-Century Revolution in Naval Warfare*, London 1989.
- BELLAVITIS G., *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*, Venezia 1983.
- BELLINGERI G., *Il Golfo come appendice: una visione ottomana, in Mito e antimito nel bacino adriatico (secoli XV-XIX)*, a cura di S. GRACIOTTI, Roma 2001, pp. 1-21.
- BELTRAMI D., *La crisi della marina mercantile veneziana e i provvedimenti del 1736 per fronteggiarla*, «Rivista Internazionale di Scienze Sociali», 50 (1942), pp. 304-318.
- BÉLY L., *Espions at Ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Paris 1990.
- BENZONI G., *Venezia e la Grecia*, in ID., *Da Palazzo Ducale. Studi sul Quattro-Settecento veneto*, Venezia 1999, pp. 21-44.
- ID., *Verso la fine? A proposito dell'ultimo secolo della Serenissima*, in *Venezia, itinerari per la storia della città*, a cura di S. GASPARRI - G. LEVI - P. MORO, Bologna 1997, pp. 245-269.
- BÉRENGER J. - LUPÈS P. - KINTZ J.P., *Guerre et paix dans l'Europe du XVII^e siècle*, 3 voll., Paris 1991.
- BERENGO M., *L'Europa delle città. Il volto della società urbana europea tra Medio Evo ed Età Moderna*, Torino 1999.
- BERVEGLIERI R. - VECCHI P., *Le vie di Venezia. Canali lagunari e rii a Venezia: Inventori, brevetti, tecnologia e legislazione nei secoli XIII-XVIII*, Sommacampagna (VR) 1999.
- BEŠKER I., *Dell'identità dei morlacchi*, «Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria», 8 (28, n.s. 17), 2006, pp. 63-83.
- BICCI A., *Gli Olandesi nel Mediterraneo. Amsterdam e l'Italia (sec. XVII)*, in *Économie méditerranéennes*, I, pp. 39-76.
- BIGGE W., *La guerra di Candia negli anni 1667-1669*, Torino 1901 [Berlin 1899].
- Bilanci Generali della Repubblica di Venezia*, R. Commissione per la pubblicazione dei documenti finanziari della Repubblica di Venezia, 3 voll., Venezia 1903-1912.
- BIN A., *La Repubblica di Venezia e la questione adriatica, 1600-1620*, Roma 1992.
- BLACK J., *British Naval Power and International Commitments: Political and Strategic Problems, 1688-1770*, in *Parameters of British Naval Power, 1650-1850*, ed. M. DUFFY, University of Exeter Press 1992, pp. 39-59.
- ID., *European Warfare, 1660-1815*, London 1994.
- ID., *Kings, Nobles and Commoners. States and societies in early modern Europe, a revisionist history*, London 2004.
- BLONDY A., *L'Ordre de Malte au XVII^e siècle. Des dernières splendeurs à la ruine*, Paris 2002.
- BONDIOLI M. - BURLET R. - ZYSBERG A., *Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys*, in *The Age of Galley*, pp. 172-205.
- BONO S., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano 1993.
- BOUDRIOT J., *L'artillerie de mer de la marine française 1674-1856*, «Neptunia», 98 (1970) pp. 1-8 ; 99 (1970), pp. 1-8; 103 (1971), pp. 33-40.
- ID., *La frégate. Étude historique, 1650-1850*, Paris 1992.
- ID., *Le vaisseau trois-ponts du Chevalier de Tourville*, Paris 1998.
- ID., *Le vaisseau de 74 canons*, 4 voll., Grenoble 1973-77.
- BRAUDEL F., *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino 1986 [Paris, ed. 1982].
- ID., *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo*, «Economia e Storia», 2 (1955), pp. 117-142.
- British Naval Documents, 1204-1960*, London 1993.

- BROWN R.R., *Thomas Westerne: The Great Ironmonger*, «Journal of the Ordnance Society», 13 (2001), pp. 39-53.
- BROMLEY J.S., *The French Privateering War, 1702-1713*, in ID., *Corsairs and Navies*, London-Ronceverte (W.V.) 1987, pp. 213-241.
- ID., *Projets et Contrats d'Armement en Course Marseillais*, in *Corsairs and Navies*, pp. 243-277.
- BRUIJN J.R., *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia (S.C.), 1993.
- BRULEZ W., *Marchands flamands à Venise*, 2 voll., Bruxelles-Rome 1965.
- BRUSONI G., *Historia dell'ultima guerra tra veneziani e turchi*, 2 voll., Bologna 1674.
- BUCHET C., *Marine, Économie et Société. Un exemple d'interaction: l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Paris 1999.
- BUTI G., *Aller en caravane (Méditerranée, XVII^e-XVIII^e siècles)*, «Revue d'histoire moderne & contemporaine», 52 (2005), pp. 7-38.
- CABANTOU A., *Le ciel dans la mer. Christianisme et civilisation maritime, XVI^e-XIX^e siècle*, Paris 1990.
- CACCAMO D., *Venezia e la Lega Santa. Disimpegno in Italia ed espansione nel Levante (1682-1686)*, «Atti e memorie della Società dalmata di storia patria», n.s., 1 (1987), pp. 119-142.
- ID., *Venezia, Pietro il Grande e i Balcani*, in *Studi Balcanici, pubblicati in occasione del VI Congresso Internazionale dell'Association International d'Études Sud-Est Européennes (AIESEE)*, Roma 1989, pp. 61-83.
- CACCIAVILLANI I., *Le leggi veneziane sul territorio, 1471-1789. Boschi, fiumi, bonifiche e irrigazioni*, Limena (PD) 1984.
- CALABI D., *Canali, rive, approdi*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 761-788.
- CALCAGNO G.C., *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, pp. 265-392.
- CANDIANI G., *Conflitti di intenti e di ragioni politiche, di ambizioni e di interessi nel patriziato veneto durante la guerra di Candia*, «Studi Veneziani», n.s., 36 (1998), pp. 145-275.
- ID., *Francia, Papato e Venezia nella fase finale della guerra di Candia*, «Atti dell'IVSLA», 152 (1993-1994), pp. 829-872.
- ID., *La gestione degli equipaggi nei vascelli veneziani tra Sei e Settecento*, in *Militari in età moderna*, pp. 171-195.
- ID., *Stratégie et Diplomatie vénitienne: navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659*, «Revue d'Histoire Maritime», 9 (2008), pp. 251-282.
- ID., *Tiburzio Bailo e i cannoni di Sarezzo. Politica navale e forniture militari nella Repubblica di Venezia durante la prima guerra di Morea (1684-99)*, «Società e Storia», 102 (2003), pp. 677-706.
- CANTEMIR D., *Histoire de l'Empire Othoman*, 2 voll., Paris 1743.
- CAPPOVIN G., *Tripoli e Venezia nel secolo XVIII*, Verbania 1942.
- CAPUTO F. - MASIERO R., *Trieste e l'Impero. La formazione di una città europea*, Marsilio, Venezia 1988.
- Carlo Aurelio Widman. *La nave ben manovrata, ossia trattato di manovra, 1773*, a cura di A. CHIGGIATO, Venezia 1995.
- CARR LAUGHTON L.G., *The «Rocafortis» of Venice, 1268*, «Mariner's Mirror», 42 (1956), pp. 267-278.
- CARRACCIOLLO A., *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Ancona 2002 [Paris 1965].
- CARUANA A.B., *The History of English Sea Ordnance 1523-1875*, 2 voll., Rotherfield (Sussex) 1994-1997.
- CASINI M., *Immagini dei capitani generali 'da mar' a Venezia in età barocca*, in *Il 'perfetto capitano'. Immagini e realtà (secoli XV-XVII)*, a cura di M. FANTONI, Roma 2001.

- CAYLUS COMTE DE, *Voyage d'Italie. 1714-1715*, ed. A.A. PONS, Paris 1914.
- CELETTI D., *La canapa nella Repubblica veneta. Produzione nazionale e importazione in età moderna*, Venezia 2007.
- ID., *Fustagni e 'Canevazze' per le vele della marina veneta tra '500 e '700*, «Atti dell'IVSLA», 160 (2002), pp. 796-849.
- CESSI R., *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Napoli 1953.
- CHALINE O., *L'Adriatique, de la guerre de Candie à la fin des Empires (1645-1918)*, in *Histoire de l'Adriatique*, ed. P. CABANES, Paris 2001, pp. 313-505.
- CHIGGIATO A., *Le «ragioni antiche» dell'architettura navale*, in *Ragioni antiche spettanti all'arte del mare e fabbriche de vasselli*, a cura di G. BONFIGLIO DOSIO, Venezia 1987, pp. LV-LXXIX.
- CICOGLIA E.A., *Delle iscrizioni veneziane*, 6 voll., Venezia 1824-1853.
- CIPOLLA C.M., *Vele e Cannoni*, in ID., *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa*, Bologna 1989.
- ÇİZAKÇA M., *The Kapudan Pasba and the Shipowners (18th-19th centuries)*, in *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, pp. 203-211.
- CLEERE H. - CROSSLEY D., *The Iron Industry of the Weald*, Leicester University Press 1985.
- CLOWES W.L., *The Royal Navy. A History from the Earliest Time to 1900*, 7 voll., London 1996 [1897-1903].
- COAD J.G., *L'architettura storica della marina reale inglese dal 1690 al 1850*, in *Arsenali e città nell'Occidente Europeo*, pp. 189-197.
- CONCINA E., *L'Arsenale di Venezia*, Milano 1984.
- ID., *La costruzione navale*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 211-258.
- ID., *Navis. L'umanesimo sul mare (1470-1740)*, Torino 1990.
- Il Consolato del Mare*, colla spiegazione di Giuseppe Maria Casaregi, Auditore della Rota Fiorentina... aggiuntovi molte leggi della Serenissima Repubblica di Venezia attinenti la materia, con il Portolano del mare d'Alvise da Mosto nobile veneto, Venezia 1737 [Firenze 1719].
- CORBETT J.S., *England in the Meditteranen. A Study of the Rise and Influence of British Power within the Straits. 1603-1713*, Westport (Conn.), 1987 [New York 1904].
- COSTANTINI C., *La Repubblica di Genova nell'età moderna*, Torino 1978.
- COSTANTINI M., *Commercio e marina*, in *Storia di Venezia*, VIII, pp. 555-612.
- ID., *I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca*, in *Venezia e Creta*, a cura di G. ORTALLI, Venezia 1998, pp. 207-231.
- ID., *La regolazione dei dazi marittimi e l'esperienza del «porto franco» a Venezia tra il 1662 e il 1684*, in *La finanza pubblica in età di crisi*, a cura di A. DI VITTORIO, Bari 1993, pp. 77-88.
- COZZI G., *Ambiente veneziano, ambiente veneto. Governanti e governati nel Dominio di qual dal Mincio nei secoli XV-XVIII*, in *Storia della cultura veneta*, IV/2, *Il Seicento*, a cura di G. ARNALDI - M. PASTORE STOCCHI, Vicenza, 1984, pp. 495-539.
- ID., *Dalla riscoperta della pace all'inevitabile sogno di dominio*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 3-97.
- ID., *Il Doge Nicolò Contarini. Ricerche sul patriziato veneziano agli inizi del Seicento*, Venezia-Roma 1958.
- ID., *La politica del diritto nella Repubblica di Venezia*, in *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. VX-XVIII)*, a cura di ID., Jouvance, Roma 1980, pp. 15-152.
- ID., *Politica, Società, Istituzioni*, in *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dalla guerra di Chioggia al 1517*, a cura di ID.-M. KNAPTON, Torino 1986, pp. 1-271.
- ID., *Venezia nello scenario europeo*, in *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, a cura di ID. - M. KNAPTON - G. SCARABELLO, Torino 1992, pp. 5-200.
- CRACCO G., *Nel solco di Roncalli e de Luca. Prospettive di ricerca su Lorenzo Giustiniani*, in «Rivista diocesana del Patriarcato di Venezia», 68 (1983), estratto.

- CRAS J. - POUMARÉDE G., *Entre finance et diplomatie, les armements du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie*, in *Guerres et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine: mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Bérenger*, ed. D. TOLLET, Paris 2003, pp. 507-544.
- CRESCENZIO B., *Nautica mediterranea*, Roma 1602.
- CRESWELL J., *British Admirals in the Eighteenth Century. Tactics in Battle*, London 1972.
- CUNNINGHAM H., *Storia dell'infanzia, XVI-XX secolo*, Bologna 1997 [New York 1995].
- D'ALBERTON VITALE R., *La scala di Durazzo negli anni del console Rosa (1705-1733)*, «Studi Veneziani», n.s., 34 (1997), pp. 225-245.
- DAL MORO A., *Aspetti fiscali dell'amministrazione forestale veneta: secc. XVI-XVIII*, in *Il sistema fiscale veneto, problemi e aspetti, XV-XVIII secolo*, a cura di G. BORELLI - P. LANARO - F. VECCHIATO, Verona 1982, pp. 109-126.
- DAL POZZO B., *Historia della Sacra Religione Militare di S. Giovanni Gerosolimitano detta di Malta*, voll. 1, Berno, Verona 1703; voll. 2, Albrizzi, Venezia 1715.
- DARLING L.T., *Revenue-Raising and Legitimacy. Tax Collection and Finance Administration in the Ottoman Empire, 1560-1660*, Leiden-New York-Köln 1996.
- DAVIES J.D., *Gentlemen and Taraulins. The Officers and Men of the Restoration Navy*, Oxford 1991.
- DAVIS J.C., *The Decline of the Venetian Nobility as a Ruling Class*, Baltimore 1962.
- DAVIS R.C., *Costruttori di navi a Venezia*, Vicenza 1997 [Baltimore 1991].
- DE COURCY IRELAND J., *The Corsairs of North Africa*, «Mariner's Mirror», 62 (1976), pp. 271-283.
- DE FANCESCHI C., *Storia documentata della Contea di Pisino*, Venezia 1964.
- DE GRAMMONT H.D., *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*, Paris 1887.
- DE PLANHOL X., *L'Islam et la mer. La mosquée et le matelot, VII-XX^e siècle*, Paris 2000.
- Dell'acquisto e del ritiro dei Veneti dall'isola di Scio nell'anno MDCXCIV*, Norimberga [Venezia] 1710.
- DEL NEGRO P., *Le istituzioni militari della Serenissima tra Sei e Settecento*, in *Società, economia, istituzioni*, I, pp. 139-149.
- ID., *La milizia*, in *Storia di Venezia*, VII, Roma 1997, pp. 509-531.
- DESSERT D., *La Royale. Vaisseaux et marins du Roi-Soleil*, Paris 1996.
- ID., *Tourville*, Paris 2002.
- DIEDO G., *Storia della Repubblica di Venezia dalla sua fondazione sino n'anno MDCCXLVII*, 4 voll., Venezia 1751.
- DI LUCIA COLETTI N., *Trasporti di grandi alberature sul Piave nell'Ottocento*, in *La via del fiume dalle Dolomiti a Venezia*, a cura di G. CANIATO, Sommacampagna (VR) 1993, pp. 295-298.
- DONZELLI G., *La politica veneziana del '700*, Venezia 1966.
- DOTSON J.E., *Fleet Operations in the First Genovese-Venetian War, 1264-1266*, «Viator», 30 (1999), pp. 165-180.
- DOUGLAS H., *A Treatise on Naval Gunnery*, London 1820 e 1855 (4a ed.).
- DOUMERC B., *La difesa dell'impero*, in *Storia di Venezia*, III, pp. 237-250.
- ID., *Le galere di mercato*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 357-395.
- DUFFY C., *Fire & Stone. The Science of Fortress Warfare, 1660-1860*, ed. London 1996.
- ID., *Russian's Military Way to the West. Origins and Nature of Russian Military Power, 1700-1800*, London 1981.
- DUFFY M., *The Foundations of British Navale Power*, in *The Military Revolution and the State. 1500-1800*, ed. ID., University of Exeter, 1980, pp. 49-85.
- Économies méditerranéennes. Équilibres et intercommunication. XIIIe-XIXe siècles*, 2 voll., Athènes 1985.
- EHRMAN J., *The Navy in the War of William III, 1689-1697*, Cambridge 1953.
- EICKOFF E., *Venezia, Vienna e i turchi*, Milano 1991 [Stuttgart 1988].

- ELLIOTT J.H., *Il miraggio dell'impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo alla decadenza*, 2 voll., Roma 1991 [New Haven (Conn.)-London 1986].
- ENGEL C.E., *L'Ordre de Malte en Méditerranée*, Monaco (Princ.) 1957.
- FABER E., *Il ruolo dell'Austria interiore nella politica commerciale di Carlo VI*, «Cheiron», 21 (1994), pp. 161-186.
- I Farnese. Corti, guerra e nobiltà in Antico Regime*, a cura di A. BILOTTO - P. DEL NEGRO - C. MOZZARELLI, Roma 1997.
- FAROQHI S., *Crisis and Change, 1590-1699*, in *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*, II, ed. H. INALCIK - D. QUATAERT, Cambridge University Press 1994, pp. 411-636.
- FERRARI G., *Delle notizie storiche della lega tra l'Imperatore Carlo VI e la Repubblica di Venezia contra il Gran Sultano Acmet III e de' loro fatti d'armi dall'anno 1714 alla pace di Passarowitz*, Venezia 1736 [1723].
- FERRARI M. - MEDICI D., *Alberi e arbusti in Italia. Manuale di riconoscimento*, Bologna 1996.
- FONTENAY M., *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in *I porti come impresa economica*, pp. 843-879.
- FORSSELLINI M., *L'organizzazione economica dell'Arsenale di Venezia nella prima metà del Seicento*, «Archivio Veneto», s. 5, 7 (1930), pp. 54-117.
- FOX F., *A Distant Storm. The Four Day's Battle of 1666*, Rotherfield (Sussex), 1996.
- Id., *Great Ships. The Battlefleet of King Charles II*, London 1980.
- Id., *Hired Men-of-War, 1664-7*, «Mariner's Mirror», 84 (1998), pp. 13-25, 152-172.
- FOX SMITH C., *Ship Models*, London 1972.
- FRANTZEN O.L., *Finbankers*, «Journal of the Ordnance Society», 13 (2001), pp. 5-24.
- FRIGO D., *Guerra, alleanze e 'neutralità': Venezia e gli stati padani nella Guerra di Successione spagnola*, «Cheiron», 39-40 (2003), pp. 129-158.
- Id., *Trieste, Venezia e l'equilibrio italiano nel Settecento: uomini, territori, traffici*, in *Trieste e L'Adriatico*, pp. 9-34.
- FUSARO M., *Una Passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540-1630)*, Venezia 1996.
- GARDINER R., *Design and Construction*, in *The Line of Battle*, pp. 116-124.
- Id., *The Frigate*, in *The Line of Battle*, pp. 27-45.
- GARZONI P., *Istoria della Repubblica di Venezia in tempo della Sacra Lega*, 2 voll., Venezia 1720.
- GASPARINI S., *Venezia e il suo ordinamento giuridico. Un'esperienza singolare*, in *Società, economia, istituzioni*, I, pp. 31-47.
- GASPERONI D., *Doveri militari ed istruzioni ad uso di ogni individuo delle urbane squadre della Dominante*, Venezia 1788.
- GATTI L., *Le navi di Angelo M. Ratti, 'imprenditore' genovese del XVIII secolo*, Genova 2001.
- GAVAZZO A., *Delle galeazze venete e del riordinamento della marina da guerra genovese nel secolo XVII*, Genova 1882.
- GAY F., *Le costruzioni navali dell'Arsenale di Venezia*, suppl. alla «Rivista Marittima», Roma 1989.
- GAY J., *Six millénaires d'histoire des ancres*, Paris 1997.
- GEORGELIN J., *La fiscalité dans l'État venitien (17e-18e S). Les Bilanci*, in *États, Fiscalités, Économies. Actes du cinquiesme congrès de l'association française des historiens économes. 16-18 juin 1983*, Paris 1985.
- Id., *La République de Venise et la fin du domino del Mare (1669-1718)*, «Revue d'Histoire Diplomatique», 90 (1976), pp. 193-219.
- Id., *Venise au siècle des lumières*, Paris-La Haye 1978.
- GERTWAGEN R., *The Contribution of Venice's Colonies to Its Naval Warfare in the Eastern Mediterranean in the Fifteenth Century*, in *Mediterraneo in armi*, I, pp. 113-173.

- GHERARDI R., *Scienza e governo della frontiera: il problema dei confini balcanici e danubiani nella pace di Carlowitz*, «Il Pensiero Politico», 32 (1999), pp. 323-351.
- GIACOMONE PIANA P., *La squadra del Commendatore de Langon: cavalieri di Malta su vascelli genovesi nella guerra di Corfù (1716)*, in *Riviera di Levante tra Emilia e Toscana. Un crocevia per l'Ordine di San Giovanni*, Atti del Convegno Genova-Chiavari-Rapallo, 9-12 settembre 1999, a cura di J. COSTA RESTAGNO, Genova-Bordighera, 2001, pp. 267- 270.
- GIORGERINI G., *La guerra italiana sul mare*, Milano 2001.
- GLETE J., *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America. 1500-1860*, 2 voll., Stockholm 1993.
- ID., *Sails and Oars. Warships and Navies in the Baltic during the 18th Century (1700-1815)*, in *Les Marines de Guerre Européennes, XVII-XVIII siècles*, ed. M. ACERRA - J. MERINO - J. MEYER, Paris 1998, pp. 369-401.
- ID., *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal-Military State, 1500-1660*, London-New York 2002.
- ID., *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London-New York 2000.
- GLOVER J., *Sussex Place-Names*, Newbury (Berkshire) 1997.
- GÖÇEK F.M., *East Encounters West. France and the Ottoman Empire in the Eighteenth Century*, Oxford University Press 1987.
- GOODMAN D., *Spanish Naval Power, 1589-1665. Reconstruction and Defeat*, Cambridge University Press, 1997.
- GOODWIN P., *The Construction and Fitting of the Sailing Man of War, 1650-1850*, London 1987.
- GORDON A., *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command*, London 2005 [1996].
- GORLATO A., *Vita e tradizioni dei pescatori istriani*, «Pagine Istriane», s. 5, 42 (1978), n. 3, pp. 21-28.
- GREENE M., *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, «Past and Present», 174 (2002), pp. 42-71.
- GREENHAW T.D., *Factors Influencing Royal Naval Policy for the Mediterranean, 1702-1705*, Ph.D Thesis, Auburn (Ala) University, 1978.
- Guerres maritimes 1688-1713*, Vincennes 1996.
- GUGLIELMOTTI A., *Storia della marina pontificia*, VIII, *La squadra ausiliaria, 1644-1699*; IX, *Gli ultimi fatti, da Corfù all'Egitto, 1700-1807*, Roma 1893.
- GUILMARTIN J.F. Jr., *The Ballistics in the Black Powder Era*, in *British Naval Armaments*, ed. R.D. SMITH, London 1989, pp. 73-98.
- ID., *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge University Press 1974.
- GULLINO G., *Le frontiere navali*, in *Storia di Venezia*, IV, pp. 13-111.
- ID., *I patrizi veneziani e la mercatura negli ultimi tre secoli della Repubblica*, in *Mercanti e vita economica nella Repubblica di Venezia (secoli XIII-XVIII)*, II, a cura di G. BORELLI, Verona 1985, pp. 403-451.
- HALE J.R., *L'organizzazione militare di Venezia nel '500*, Roma 1990 [Cambridge 1984].
- HAMMER J. DE, *Storia dell'Impero Ottomano*, 22 voll., Venezia 1832-1833.
- ID., *Histoire de l'Empire Ottoman depuis son origine jusqu'à nos jours*, 17 voll., Paris 1835-1841.
- HARDING R., *Seapower and Naval Warfare 1650-1830*, London 1999.
- HARLAND J., *Seamanship in the Age of Sail*, London 1984.
- HATTENDORF J.B., *Great ships and grand strategy: England, 1400-1700*, in *L'invention du vaisseau de ligne*, pp. 167-181.
- HATZOPoulos D., *La dernière guerre entre la République de Venise et l'Empire Ottoman (1714-1718)*, Montreal 1999.

- HOCHEDLINGER M., *Austrian's War of Emergence, 1683-1797*, London 2003.
- HOCKER F.M. - McMANAMON J.M., *Mediaeval Shipbuilding in the Mediterranean and Written Culture at Venice*, «Mediterranean Historical Review», 21 (2006), pp. 1-37.
- HOCQUET J.C., *L'armamento privato*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 397-434.
- HOVING A.J., *Seagoing Ships of the Netherlands*, in *The Heyday of the Sails. The Merchant Sailing Ship 1650-1830*, ed. R. GARDINER - P. BOSSCHER, London 1995, pp. 34-54.
- HUGHES G., *The Act for the Increase and Encouragement of Seamen, 1696-1710. Could it have solved the Royal Navy's manning problem?*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, pp. 25-33.
- HUNECKE V., *Il corpo aristocratico*, in *Storia di Venezia*, VIII, pp. 359-429.
- ID., *Il patriziato veneziano alla fine della Repubblica. 1646-1797. Demografia, famiglia, ménage*, Roma 1997 [Tübingen 1995].
- ID., *I Savi Grandi – gli oligarchi di Venezia?*, «Acta Histriae», 7 (1999), pp. 141-152.
- ILARI V. - BOERI G. - PAOLETTI C., *Tra i Borboni e gli Asburgo. Le armate terrestri e navali italiane nelle guerre del primo Settecento*, Ancona 1996.
- IMBER C.H., *The Navy of Süleyman the Magnificent*, «Archivum Ottomanicum», 6 (1980), pp. 211-282.
- ID., *The Ottoman Empire, 1300-1650. The Structure of Power*, Basingstoke (Hampshire)-New York 2002.
- L'impresa, Industria Commercio Banca, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Firenze 1991.
- INALCIK H., *Military and fiscal transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700*, «Archivum Ottomanicum», 6 (1980), pp. 283-337.
- INFELISE M., *La guerra, le nuove e i curiosi. I giornali militari negli anni della Lega contro il turco*, in *I Farnese*, pp. 321-348.
- L'invention du vaisseau de ligne, 1450-1700*, ed. M. ACERRA, Paris 1997.
- ISAACS A.K. - PRAK M., *Les villes, la bourgeoisie et l'État*, in *Les élites du pouvoir et la construction de l'État en Europe*, ed. W. REINHARD, Paris 1996, pp. 285-321.
- ISRAEL J.I., *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford 1989.
- ID., *The Phases of the Dutch Straatvaart (1590-1713). A Chapter in the Economic History of the Mediterranean*, «Tijdschrift voor Geschiedenis», 99 (1986), pp. 1-30.
- IVETIC E., *La flotta da pesca e da commercio dell'Istria veneta nel 1746*, «Archivio Veneto», s. V, 126 (1995), pp. 145-156.
- ID., *Oltremare. L'Istria nell'ultimo dominio veneto*, Venezia 2000.
- JAEGER G.A., *Forbin, la légende noire d'un corsaire provençal*, La Flèche 1994.
- JAL A., *Abraham Du Quesne et la marine de son temps*, 2 voll., Paris 1878.
- JONES J.R., *The Anglo-Dutch wars of the seventeenth century*, London 1996.
- JULIA D., *1650-1800: l'infanzia tra assolutismo ed epoca dei Lumi*, in *Storia dell'infanzia*, II, *Dal Settecento ad oggi*, a cura di E. Becchi - ID., Roma-Bari 1996, pp. 3-99.
- The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, ed. E. ZACHARIADOU, Rethymnon 2002.
- KEEGAN J., *The Price of Admiralty*, New York 1990 [London 1988].
- KNAPTON M., *Il sistema fiscale nello Stato di Terraferma, secoli XIV-XVIII. Cenni generali*, in *Venezia e la Terraferma. Economia e Società*, Comune di Bergamo 1989, pp. 9-30.
- KOWALCZYK B.A., *Canaletto prima maniera*, Electa, Milano 2001.
- KUNT M.I., *Ethnic-Regional Solidarity in the Seventeenth-Century Ottoman Establishment*, «International Journal of Middle East Studies», 5 (1974), pp. 233-239.
- KURAT A.N. - BROMLEY J.S., *La ritirata dei turchi (1683-1730)*, in *Storia del mondo moderno*, VI, pp. 729-775.
- LAMBERT A., *The Introduction of Steam*, in *Steam, Steel & Shellfire*, ed. R. GARDINER, London 1992, pp. 14-29.

- ID., *War at Sea in the Age of Sail. 1650-1850*, London 2000.
- LAMBERT N.A., *Sir John Fischer's Naval Revolution*, Columbia (S.C.) 1999.
- LANE F.C., *Le navi di Venezia*, Torino 1983 [Baltimore 1973].
- ID., *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1962.
- ID., *Storia di Venezia*, Torino 1991 [Baltimore 1973].
- LA RONCIÈRE C. DE., *Histoire de la Marine Française*, 6 voll., Paris 1899-1932.
- LAVERY B., *The Arming and Fitting of English Ships of War 1600-1815*, London 1987.
- ID. (ed.), *Deane's Doctrine of Naval Architecture, 1670*, London 1981.
- ID., *The Ship of the Line*, 2 voll., London 1984.
- ID., *The ship of the line*, in *The Line of Battle*, pp. 11-26.
- ID. - STEPHENS S., *Ship Models. Their Purpose and Development from 1650 to the Present*, Rotherfield (Sussex) 1995.
- LAZZARINI A., *Amministrazione statale e boschi pubblici nella montagna veneta del primo Ottocento*, «Archivio Veneto», s. 5, 130 (1999), pp. 45-85.
- ID., *Boschi e legname. Una riforma veneziana e i suoi esiti*, in *L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, pp. 103-131.
- LEMINEUR J.C., *Les vaisseaux du Roi Soleil*, Nice 1996.
- LEVI C.A., *Navi da guerra costruite nell'Arsenale di Venezia dal 1664 al 1896*, Venezia 1896.
- LEVI-WEISS D., *Le relazioni fra Venezia e la Turchia dal 1670 al 1684 e la formazione della Sacra Lega*, «Archivio Veneto-Tridentino», 7 (1925), pp. 1-46.
- LEWIS M., *England Sea-Officers. The Story of the Naval Profession*, London 1939.
- LIANOS N., *La nave del Re Sole*, «Archeo», 54 (1989), pp. 92-96.
- The Line of Battle. The Sailing Warship 1650-1840*, ed. R. GARDINER, London 1992.
- LLINARES S., *Marine, propulsion et technique: l'évolution du système technologique du navire de guerre français au XVIII^e siècle*, 2 voll., Paris 1994.
- LO BASSO L., *A vela e a remi*, Ventimiglia 2004.
- ID., *Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716)*, in *Mediterraneo in armi*, II, pp. 397-428.
- ID., *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano 2003.
- LOMBARDO P.G., *Note sulla mariniera chioggiotta in età moderna*, «Archivio Veneto», 114 (1983), pp. 115-123.
- LOPEZ NADAL G., *Come en el mar. Aspectos sobre el consumo alimenticio en la navegación europea (ss. XVI-XVIII)*, in *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Prato 1997, pp. 527-538.
- LUZZATTO G., *Le vicende del porto di Venezia dal Primo Medioevo allo scoppio della guerra 1914-1918*, in ID., *Studi di storia economica veneziana*, Padova 1954, pp. 1-35.
- LYON D.J., *The Sailing Navy List. All The Ships of the Royal Navy - Built, Purchased and Captured - 1688-1860*, London 1993.
- MACDONALD J., *Feeding Nelson's Navy. The True Story of Food at Sea in the Georgian Navy*, London 2004.
- McKAY D. - SCOTT H.M., *The rise of the great powers, 1648-1815*, London-New York 1983.
- MACZAK A., *Lo Stato come protagonista e come impresa: tecniche, strumenti, linguaggio*, in *Storia d'Europa*, IV, pp. 125-182.
- MAFRICI M., *Il Mezzogiorno e il mare: problemi difensivi nel Settecento*, in *Mediterraneo in armi*, II, pp. 637-663.
- MAHAN A.T., *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, Roma 1994 [Boston-London 1890].
- MALLIA-MILANES V., *Descrizione di Malta, Anno 1716. A Venetian Account*, Malta 1988.
- MALLIARIS A., *La formazione dello spazio sociale in un nuovo possedimento veneziano. Veneziani, coloni*

- e nativi nel Peloponneso del Nordovest (territorio di Patrasso), 1687-1715*, «Thesaurismata», 32 (2002), pp. 219-234.
- MALTBY W., *Politics, Professionalism, and the Evolution of Sailing-Ship Tactics, 1650-1714*, in *Tools of War. Instruments, Ideas and Institutions of Warfare, 1445-1871*, ed. J.A. LYNN, Urbana 1990, pp. 53-73.
- MARANINI G., *La Costituzione di Venezia*, 2 voll., Firenze 1974 [1931].
- MARCHESI G., *'Cosa stupenda et degna d'essere veduta'. La tromba idroeolica in Valle Sabbia agli inizi del Seicento*, Brescia 2004.
- MARESCA B., *La marina napoletana nel secolo XVIII*, Bologna 1991 [Napoli 1902].
- MARTINO E., 1684: *il martirio di Genova sotto le bombe francesi*, «Rivista Storica», 6 (1994), pp. 64-70.
- MANTRAN R., *Commerce, course et convois en Méditerranée orientale*, in *Économies méditerranéennes*, I, pp. 491-504.
- ID., *L'évolution des relations entre la Tunisie et l'Empire Ottoman du XVI^e au XIX^e siècle*, «Les Cahiers de Tunisie», 7 (1959), pp. 319-333.
- ID., *Histoire de L'Empire Ottoman*, Paris 1989.
- ID., *L'impero ottomano, Venezia e la guerra (1570-1670)*, in *Venezia e la difesa del Levante*, pp. 227-232.
- ID., *Istanbul dans la seconde moitié du XVII^e siècle. Essai d'histoire institutionnelle, économique et sociale*, Paris 1962.
- ID., *Le rôle de L'Etat ottoman dans la gestion et les activités économiques du port d'Istanbul aux XVI^e et XVIII^e siècles*, in *I porti come impresa economica*, pp. 369-379.
- ID., *Venezia e i turchi (1650-1797)*, in *Venezia e i turchi*, pp. 250-267.
- MANZI A., *Il regime giuridico delle navi militari nel diritto internazionale*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», 19 (dicembre 2005), pp. 153-240.
- MARSON G., *Il fiume Livenza*, Treviso 1997.
- MATHIEUX J., *Il Mediterraneo*, in *Storia del Mondo Moderno*, VI, pp. 647-684.
- Mediterraneo in armi*, a cura di R. CANCELLA, 2 voll., Palermo 2007.
- MEGNA L., *Grandezza e miseria della nobiltà veneziana*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 161-200.
- MÉMAIN R., *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort Arsenal modèle de Colbert*, Paris 1937.
- ID., *Matelots et Soldats des vaisseaux du Roi. Levées d'hommes du département de Rochefort (1661-1690)*, Paris 1936.
- MEMMO D., *Il velaio*, «Chioggia», 25 (2004), pp. 19-24.
- MERRIMAN R.D., *Queen Anne's Navy*, London 1961.
- MEYER J., *La marine française de 1545 à 1715*, in A. CORVISIER, *Histoire militaire de la France*, I, *Des origines à 1715*, Paris 1992, pp. 485-525.
- Militari in età moderna. La centralità di un tema di confine*, a cura di A. DATTERO - S. LEVATI, Milano 2006.
- MOLLAT DE JOURDIN M., *L'Europa e il Mare*, Bari 1993 [Paris 1993].
- MOLNÁR M.F., *The Treaty of Karlowitz in the Venetian Sources: Diplomacy and Ceremony*, in *The Turks, III, Ottomans*, ed. H.C. GÜZEL - C.C. OĞUZ - O. KARATAY, Ankara 2000, pp. 405-414.
- MOODY J.D., *Old Naval Gun-Carriage*, «Mariner's Mirror», 38 (1952), pp. 301-311.
- MORETTI T., *Trattato dell'artiglieria*, Brescia 1672 [Venezia 1665], [ristampa anastatica Brescia 1991].
- MORIN M., *Artiglierie navali in ambito veneziano: tipologia e tecniche di realizzazione*, «Quaderni di Oplologia», 23 (2006), pp. 3-28.
- ID., *Caltrano: alcune notizie sulla produzione di bombe nella seconda metà del XVII secolo*, «Notiziario del Comune di Caltrano», 41 (1997), n. 1, pp. 1-3.
- ID., *La battaglia di Lepanto*, in *Venezia e i Turchi*, pp. 210-231.

- ID., *La battaglia di Lepanto: alcuni aspetti della tecnologia veneziana*, in *Meditando sull'evento di Lepanto, odierne interpretazioni e memorie*, a cura di M. SBALCHIERO, Venezia 2004, pp. 69-77.
- MURPHEY R., *The Ottoman Resurgence in the Seventeenth-Century Mediterranean: The Gamble and its Results*, «Mediterranean Historical Review», 8 (1993), pp. 186-200.
- NANI B., *Istoria della Repubblica Veneta*, in *Degli Istorici delle cose Veneziane*, IX, Venezia 1720.
- NANI G., *Istituzioni Navali per il Servizio dell'Armata Sottile*, a cura di M. NANI MOCENIGO, Venezia 1937.
- NANI MOCENIGO M., *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Filippi, Venezia 1985 [Roma 1935].
- Navi del Settecento nei disegni della Biblioteca Universitaria di Padova*, Padova 2007.
- NIOLETTI G.P., *Le Campagne. Un'area rurale tra Sile e Montello nei secoli XV e XVI*, Treviso 1999.
- NICOLINI F., *L'Europa durante la guerra di Successione di Spagna, con particolare riguardo alla città e Regno di Napoli*, 3 voll., Napoli 1937-1939.
- NICOLLE D., *Nicopolis 1396: the last crusade*, Oxford 1999.
- NIERO A., *Pietà popolare e interessi politici nel culto di S. Lorenzo Giustiniani*, «Archivio Veneto», 112 (1981), pp. 197-224.
- NOTO S., *Ultime vele veneziane verso Ponente. Prime ricerche sugli uomini d'affari al tramonto della Serenissima: i Perulli*, in *Venezia e l'Europa. Soldati, mercanti e riformatori*, a cura di F. VECCHIATO, Verona 1994, pp. 221-271.
- OSTUNI N., *L'arsenale della Marina e l'economia del regno di Napoli (secc. XV-XIX)*, in *L'impresa, Industria Commercio Banca*, secc. XIII-XVIII, pp. 965-980.
- OTTIERI F.M., *Istoria delle guerre avvenute in Europa e particolarmente in Italia per la successione alla monarchia delle Spagne dall'anno 1696 all'anno 1725*, 9 voll., Roma 1728-1762.
- PADFIELD P., *Guns at Sea*, London 1973.
- ID., *Tide of Empires. Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West, I, 1481-1654*, London - Henley-on-Thames (Oxfordshire) 1979.
- PAIXANS H. J., *Nouvelle Force Maritime*, Paris 1822.
- PALMER M.A., *Command at Sea. Naval Command and Control since the Sixteenth Century*, Cambridge (Mass.)-London 2005.
- ID., *The 'Military Revolution' Afloat: the Era of the Anglo-Dutch Wars and the Transition to Modern Warfare at Sea*, «War in History», 4 (1997) pp. 123-149.
- ID., *The Soul's Right Hand: Command and Control in the Age of Fighting Sail, 1652-1827*, «The Journal of Military History», 61 (1997), pp. 679-706.
- PANCIERA W., *Il governo delle artiglierie. Tecnologia bellica e istituzioni veneziane nel secondo Cinquecento*, Milano 2005.
- ID., *Imprenditori, tecnici e macchine: l'atteggiamento verso l'innovazione nel Settecento veneto*, in *L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, pp. 133-152.
- PANTERA P., *L'armata navale*, Roma 1614.
- PANZAC D., *Affrontement maritime et mutations technologiques en Mer Egée: l'Empire ottoman et la république de Venise (1645-1740)*, in *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, pp. 119-139.
- ID., *La carovane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830)*, Paris 2004.
- ID., *Entre carrière et politique: les officiers de marine ottomans à la fin de l'Empire (1863-1923)*, «Turcica», 33 (2001), pp. 63-83.
- PAPADOPOLI N., *Le monete di Venezia*, 4 voll., Venezia 1893-1919.
- PARKER G., *The Dreadnought Revolution of Tudor England*, «Mariner's Mirror», 82 (1996), pp. 269-300.

- PARVEV I., *Habsbourg and Ottomans Between Vienna and Belgrade (1683-1739)*, New York 1995.
- PARUTA P., *Istorie Veneziane*, in *Degli storici delle cose veneziane*, IV, Venezia 1718.
- PATRIGNANI W., *Carpentieri e calafati*, in *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, a cura di U. SPADONI, Casalecchio di Reno (BO) 1985, pp. 56-67.
- PAZZI P., *Storia Documentata dei Cavalieri di San Marco, unico ordine equestre delle Repubblica di Venezia e considerazioni sulle loro insegne*, Perasto 2008.
- PEDERIN I., *La guerra fra Venezia e l'Impero Ottomano (1715-18) e l'albeggiare delle coscienze nazionali croata, serba e montenegrina*, «Archivio Veneto», 181 (1994), pp. 201-228.
- PENZO G., *La gondola. Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*, Venezia 1999.
- PERINI S., *Aspetti dell'amministrazione finanziaria del Comune di Chioggia nel secondo Seicento*, «Archivio Veneto», s. 5, 122 (1991), pp. 65-83.
- ID., *Venezia e la guerra di Morea (1684-1699)*, «Archivio Veneto», s. 5, 153 (1999), pp. 45-91.
- PERRIN W.G., *British Naval Ensign*, «Mariner's Mirror», 1 (1911), pp. 167-172.
- PETER J., *Les artilleurs de la marine sous Louis XIV*, Paris 1995.
- ID., *L'artillerie et les fonderies de la marine sous Louis XIV*, Paris 1995.
- ID., *Les Barbaresques sous Louis XIV. Le duel entre Alger et la Marine du Roi (1681-1689)*, Paris 1997.
- ID., *Le port et l'arsenal de Toulon sous Louis XIV*, Paris 1995.
- ID., *Vauban et Toulon*, Paris 1994.
- PETTA P., *Stradioti. Soldati albanesi in Italia (sec. XV-XIX)*, Lecce 1996.
- PEZZOLO L., *L'economia*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 369-433.
- ID., *Il fisco dei veneziani. Finanza pubblica ed economia tra XV e XVII secolo*, Sommacampagna (VR) 2003.
- ID., *Nobilità militare e potere nello stato veneziano fra Cinque e Seicento*, in *I Farnese*, pp. 397-419.
- ID., *Sistema di potere e politica finanziaria nella Repubblica di Venezia (secoli XV-XVII)*, in *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, a cura di G. CHITTOLINI - A. MOLHO - P. SCHIERA, Bologna 1994, pp. 303-318.
- ID., *Sistema di valori e attività economica a Venezia, 1530-1630*, in *L'impresa, Industria Commercio Banca*, secc. XIII-XVIII, pp. 981-988.
- ID., *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna*, in *Mediterraneo in armi*, I, pp. 67-112.
- PFISTER-LANGANAY C., *Dunkerque, capitale de la course, croissance factice ou réelle sous Louis XIV*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, pp. 139-153.
- PHILLIPS E.J., *The Founding of Russia's Navy. Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport (Conn)-London 1995.
- PINZELLI E.G., *Le forteresses de Morée. Projets de restaurations et de démantèlements durant la seconde période vénitienne (1687-1715)*, «Thesaurismata», 30 (2000), pp. 379-427.
- PITTERI M., *Venezia, Tanucci e l'Adriatico*, «Archivio Veneto», s. 5, 182 (2001), pp. 43-91.
- PIZZETTI T., *Con la bandiera del protettor S. Marco. La mariniera della Serenissima nel Settecento e il contributo di Lussino*, 3 voll., Pasian di Prato (UD) 1999.
- I porti come impresa economica*, a cura di S. CAVACIOCCHI, Prato 1988.
- PORTO L., *La partecipazione dei veronesi alla difesa dello Stato veneziano nel Seicento*, in *Militari in età moderna*, pp. 115-125.
- POUMARÉDE G., *Pour en finir avec la Croisade. Mythes et réalités de la lutte contre les Turcs aux XVI^e et XVII^e siècles*, Paris 2004.
- PRETO P., *I servizi segreti di Venezia*, Milano 1994.

- ID., *Venezia e i turchi*, Firenze 1975.
- PRYOR J.H., *From Dromōn to Galea: Mediterranean bireme galleys AD 500-1300*, in *The Age of Galley*, pp. 101-116.
- ID., *Geography, technology, and war. Studies in the maritime history of the Mediterranean, 649-1571*, Cambridge University Press 1988.
- PSARAS I.D., *L'isola di Andro durante la guerra di Candia (1645-1669). Testimonianze storiche di provenienza veneta* [sommario in italiano], «Andriaka Xronika», 19, Andros 1993.
- PULLAN B., *La politica sociale della Repubblica di Venezia*, 2 voll., Roma 1982 [Oxford 1971].
- ID., *Service to the Venetian State: Aspects of Myth and Reality in the Early Seventeenth Century*, «Studi Secenteschi», 5 (1964), pp. 95-148.
- RADOGNA L., *Storia della Marina militare delle Due Sicilie*, Milano 1978.
- RAHN PHILLIPS C., *The Caravel and the Galleon*, in *Cogs, Caravels and Galleons. The Sailing Ships 1000-1650*, ed. R. GARDINER, London 1994, pp. 91-114.
- RAINES D., *Cooptazione, aggregazione e presenza al Maggior Consiglio: le casate del patriziato veneziano, 1297-1797*, «Storia di Venezia», 1 (2003).
- EAD., *L'invention du mythe aristocratique. L'image de soi du patriciat vénitien au temps de la Sérénissime*, 2 voll., Venezia 2006.
- EAD., *Pouvoir ou privilèges nobiliaires. Le dilemme du patriciat vénitien face aux agrégations du XVII^e siècle*, «Annales ESC», 46 (1991), pp. 827-847.
- RAPP R.T., *The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution*, «The Journal of Economic History», 35 (1975), pp. 499-525.
- RAVEGNANI G., *Tra due imperi. L'affermazione politica nel XII secolo*, in *Storia di Venezia*, II, pp. 33-79.
- REDIKER M., *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge University Press, 1987.
- Relazione sulla organizzazione politica della Repubblica di Venezia al cadere del secolo Decimosettimo*, a cura di G. BACCO, Vicenza 1856.
- Relazioni di Ambasciatori Veneti al Senato*, XIII, *Costantinopoli (1590-1793)*, a cura di L. FIRPO, Torino 1984.
- RICHER [A.], *Vie du maréchal de Tourville*, Paris 1783.
- RICHMOND H., *The Navy as an Instrument of Policy, 1558-1727*, Cambridge University Press, 1953.
- RIETH E., *De la Fabrica di Galere (XV^e siècle) au traité de C. Dassié (1677): rupture ou tradition?*, in *L'invention du vaisseau de ligne*, pp. 15-27.
- RIGOBELLO M., *Le compagnie dei bombardieri della Serenissima: il caso padovano*, «Studi Veneziani», n.s., 50 (2005), pp. 267-292.
- ROBINSON G. - ANDERSON R.C., *The Identification of Models of Men-of-War*, «Mariner's Mirror», 2 (1912), pp. 142-146.
- RODGER N.A.M., *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London 2004.
- ID., *Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815*, «Journal for Maritime Research», June 2001.
- ID., *The Development of Broadside Gunnery, 1450-1650*, «Mariner's Mirror», 82 (1996), pp. 301-324.
- ID., *La mobilisation navale au XVIII^e siècle*, in *État, Marine et Société, Hommage à Jean Meyer*, ed. M. ACERRA - J.P. POUSSOU - M. VERGÉ-FRANCHESCHI, Paris 1995, pp. 365-374.
- ID., *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, London 1997.
- ID., *The Wooden Wall. An Anatomy of the Georgian Navy*, London 1986.
- ROMANIN S., *Storia documentata di Venezia*, 10 voll., Venezia 1853-1861.
- ROMANO D., *Patrizi e popolani. La società veneziana nel trecento*, Bologna 1993 [Baltimore 1987].
- ROSSI F., *Le magistrature*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 687-757.
- ROWLANDS G., *The Dynastic State and the Army under Louis XIV. Royal Service and Private Interest, 1661-1701*, Cambridge University Press 2002.

- SABATINI G., *La spesa militare nel contesto della finanza pubblica napoletana del XVII secolo*, in *Mediterraneo in armi*, II, pp. 593-635.
- SABBADINI R., *L'acquisto della tradizione. Tradizione aristocratica e nuova nobiltà a Venezia*, Udine 1995.
- SAINT-REMY S. DE, *Mémoires d'artillerie*, 2 voll., Paris 1697 [1692].
- SAMBO A., *Il lavoro portuale*, in *Storia di Venezia*, XII, pp. 837-860.
- SANUDO M., *I Diari*, 58 voll., Venezia 1879-1902 [ristampa anastatica Bologna 1969].
- SCARABELLI G., *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*, Taranto 1997.
- SCARABELLO G., *Le strutture assistenziali*, in *Storia di Venezia*, VI, pp. 863-872.
- SCOTTI G., *I pirati dell'Adriatico*, Trieste 2003.
- SEBANG P., *Tunis au XVII^e Siècle. Une cité barbaresque au temps de la course*, Paris 1989.
- SECCO A., *Un ciclo di battaglie navali del XVII secolo al Museo Correr*, «Atti dell'IVSLA», 156 (1997-1998), pp. 415-429.
- ID., *Relazioni veneto-ottomane e politica delle costruzioni navali nell'Arsenale di Venezia dalla Pace di Passarowitz a quella di Aquisgrana (1718-1749)*, «Navis», 3 (2006), pp. 89-112.
- ID., *Stefano de Zuanne Michiel e il Bucintoro del Settecento*, «Navis», 1 (1999), pp. 87-102.
- SETTON K.M., *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia 1991.
- Sir Kenelm Digby, *Viaggio piratesco nel Mediterraneo, 1627-1629*, a cura di V. GABRIELI, Milano 1972.
- SLOT B.J., *Archipelagus turbatus. Les Cycladea entre colonisation latine et occupation ottomane 1500-1718*, 2 voll., Istanbul, 1982.
- Società, economia, istituzioni. Elementi per la conoscenza della Repubblica Veneta*, I, Istituzioni ed economia, Sommacampagna (VR) 2002.
- SONDHAUS L., *Napoleonic's Shipbuilding Program at Venice and the Struggle for Naval Mastery in the Adriatic, 1806-1814*, «Journal of Military History», 53 (1989), pp. 349-362.
- SOUCEK S., *Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology*, «Turcica», 7 (1975), pp. 231-249.
- ID., *The Strait of Chios and the Kapitanpaşa's Navy*, in *The Kapudan Pasha. His Office and his Domain*, pp. 141-163.
- SPON J., *Voyage d'Italie, de Dalmatie, de Grèce, et du Levant*, 3 voll., Lyon 1678.
- STELLA A., *Il servizio di cassa nell'antica Repubblica veneta*, Visentini, Venezia 1889.
- STONE L., *Il ritorno al racconto. Riflessioni su una nuova vecchia storia*, in ID., *Viaggio nella storia*, Roma-Bari 1987 [London 1981], pp. 81-106.
- Storia d'Europa*, IV, *L'età moderna, Secoli XVI-XVIII*, a cura di M. AYMARD, Torino 1995.
- Storia del mondo moderno*, VI, Garzanti, Milano 1971 [Cambridge 1970].
- Storia di Venezia*, II, *L'età del comune*, a cura di G. CRACCO - G. ORTALLI, Istituto dell'Enciclopedia italiana, Roma 1995; III, *La formazione dello stato patrizio*, a cura di G. ARNALDI - G. CRACCO - A. TENENTI, Roma 1997; IV, *Il Rinascimento. Politica e cultura*, a cura di A. TENENTI - U. TUCCI, Roma 1996; VI, *Dal Rinascimento al Barocco*, a cura di G. COZZI - P. PRODI, Roma 1994; VII, *La Venezia barocca*, a cura di G. BENZONI - G. COZZI, Roma 1997; VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, a cura di P. DEL NEGRO - P. PRETO, Roma 1998; XII, *Il Mare*, a cura di A. TENENTI - U. TUCCI, Roma 1991.
- STOURAITI A., *La guerra di Morea (1684-1699). Forma e ideologia di una narrazione*, «Studi Veneziani», n.s., 41 (2001), pp. 259-280.
- ID., *Una storia della guerra: Pietro Grazzini e il suo archivio*, in *Venezia e la guerra di Morea. Guerra, politica e cultura alla fine del '600*, a cura di M. INFELISE - ID., Milano 2005, pp. 242-269.
- STOYE J., *Marsigli's Europe, 1680-1730. The Life and Times of Luigi Ferdinando Marsigli, Soldier and Virtuoso*, New Haven (Conn.)-London 1994.
- STRACHAN M., *Sampson's Fight with Maltese Galleys, 1628*, «Mariner's Mirror» 55 (1969), pp. 281-289.

- STRATICO S., *Vocabolario di marina in tre lingue*, 2 voll., Milano 1813.
- SUBRAHMANYAM S., *On the Significance of Gadflies: the Genoese East India Company of the 1640s*, «The Journal of Economic History», 17 (1988), pp. 559-581.
- SULLIVAN F.B., *The Naval Schoolmaster during the Eighteenth and early Nineteenth Century*, «Mariner's Mirror», 52 (1976), pp. 311-325.
- SUMNER B.H., *Peter the Great and the Ottoman Empire*, Oxford 1949.
- SUSMEL L., *I rovereti di pianura della Serenissima*, Padova 1994.
- SYMCOX G., *The Crisis of French Sea Power, 1688-1697. From the Guerre d'Escadre to the Guerre de Course*, The Hague 1974.
- TABET X., *Venezia e la Francia: ombre e luci*, in *Venezia da stato a mito*, Venezia 1997, pp. 129-133.
- TAGLIAFERRI A., *Competenze e redditi delle camere fiscali: problemi di metodo*, in *Il sistema fiscale veneto*, pp. 277-281.
- ID., *Relazioni di rettori veneti in Terraferma*, I, *Patria del Friuli (Luogotenenza di Udine)*, Milano 1973; III, *Podesteria e Capitanato di Treviso*, Milano 1975.
- TAILLEMITTE E., *Colbert, secrétaire d'Etat de la Marine, et les réformes de 1669*, Paris 1970.
- ID., *Henry-Joseph Paixans et sa nouvelle force maritime*, in *L'évolution de la pensée navale IV*, ed. H. COUTAU-BÉGARIE, Paris 1994, pp. 105-132.
- ID., *Histoire ignorée de la Marine française*, Paris 2003 (1988).
- ID., *La marine française dans l'Adriatique*, in *Méditerranée, mer ouverte*, ed. C. VILLAIN-GANDOSSI - L. DURTESTE - S. BUSUTTI, Malte 1997, pp. 581-591.
- ID., *Une marine pour quoi faire? La stratégie navale de Louis XIV*, in *Guerres maritimes 1688-1713*, pp. 93-101.
- TCHENTSOVA V., *Le coup d'état constantinopolitain de 1651 d'après la lettre d'un métropolite grec au tsar russe Alexis Michailovich*, «Turcica», 32 (2000), pp. 389-423.
- TENENTI A., *Cristoforo da Canal. La Marine Vénitienne avant Lépante*, Paris 1962.
- ID., *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris 1959.
- ID., *Il potere dogale come rappresentazione*, in ID., *Stato, un'idea, una logica. Dal comune italiano all'assolutismo francese*, Bologna 1987, pp. 193-216.
- ID., *La Repubblica di Venezia nel periodo galileiano*, in *Galileo Galilei e la cultura veneziana*, Venezia 1995, pp. 9-12.
- ID., *Il senso dello Stato*, in *Storia di Venezia*, IV, pp. 311-344.
- ID., *Venezia e i corsari*, Bari 1961.
- THOMPSON I.A.A., *The Spanish Armada: Naval Warfare between the Mediterranean and the Atlantic*, in ID. *War and Society in Habsburg Spain*, IX, London 1992, pp. 70-94.
- THRUSH A., *In Pursuit of the Frigate, 1603-40*, «Historical Research», 64 (1991), pp. 29-45.
- TOMAZ L., *La galia chersana. Un'isola e la sua galea per sei secoli nell'Armata di S. Marco*, Venezia 2003.
- ID., *Le quattro giornate di Cherso 12-15 giugno 1797, in difesa del gonfalone di S. Marco e la tenace resistenza popolare durante la prima dominazione austriaca*, «Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria», 25 (1996).
- TONELLO G., *Lezioni intorno alla marina*, 4 voll., Venezia 1829-1832.
- TONINI C., «...acciò resti facilitata la navigazione. I portolani di Gaspare Tentivo, in *Navigare e descrivere. Isolari e portolani del Museo Correr di Venezia, XV-XVIII secolo*, a cura di C. TONINI e P. LUCCHI, Venezia 2001, pp. 72-73.
- Trecento anni di solitudine*, Kotor 2005.
- Trieste e L'Adriatico. Uomini, merci, conflitti*, a cura di D. ANDREOZZI - C. GATTI, Università di Trieste 2005.
- TUCCI U., *L'alimentazione a bordo*, in *Storia di Venezia*, XII, Venezia 1991, pp. 599-618.
- ID., *L'alimentazione a bordo delle navi veneziane*, «Studi Veneziani», n.s. 13 (1987), pp. 103-145.

- ID., *Liaisons commerciales et mouvement de navires entre la Méditerranée orientale et occidentale (XV-XIX^e siècles)*, in *Économies méditerranéennes*, I, pp. 3-17.
- ID., *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, «Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato», 2 (1960), pp. 155-200.
- ID., *Un problema di metrologia navale: la botte veneziana*, «Studi Veneziani», 9 (1967), pp. 201-246.
- TUNSTALL B., *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics, 1650-1815*, ed. N. TRACY, London 1990.
- TURBET-DELOF G., *Noms de navires algériens au XVIII^e siècle*, «Revue Internationale d'Onomastique», 22 (1970), pp. 213-219.
- UNGER R.W., *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400-1800*, Aldershot (Hampshire) 1997.
- VALIER A., *Historia della Guerra di Candia*, Venezia 1679.
- VECCHIATO F., *Pane e politica annonaria in Terraferma veneta tra secolo XV e secolo XVIII. (Il caso di Verona)*, Verona 1979.
- VEINSTEIN G., *L'Islam ottomano nei Balcani e nel Mediterraneo*, in *Storia d'Europa*, IV, pp. 57-82. Venezia e i turchi, Milano 1985.
- Venezia e la difesa del Levante. *Da Lepanto a Candia 1570-1670*, Venezia 1986.
- VENTURI F., *Settecento riformatore*, I, *Da Muratori a Beccaria, 1734-1764*, Torino 1969.
- VERGÉ-FRANCESCHI M., *Abraham Duquesne, Huguenot et marin du Roi-Soleil*, Paris 1992.
- ID., *Marine et éducation sous l'ancien régime*, Paris 1991.
- ID., *La marine française au XVIII^e siècle. Guerre, Administration, Exploration*, Paris 1996.
- ID., introd. a P. DE VILLETTE-MURSAY, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris 1991.
- ID., *Les officiers généraux de la marine royale (1715-1774). Origines-Conditions-Services*, 7 voll., Paris 1990.
- ID., *Le roi de France, les corses et les barbaresques en Méditerranée de François I^{er} à Louis XVI*, in *La guerre de course en Méditerranée (1515-1830)*, ed. ID. - A.M. GRAZIANI, Paris 2000, pp. 181-240.
- VERGOTTINI B., *Del più vero primo titolo giurisdizionale dei vescovi di Parenzo nel distretto di Orsara. Dissertazione critica*, Venezia 1801.
- VIGGIANO A., *Governanti e governati. Legittimità del potere ed esercizio dell'autorità sovrana nello Stato veneto della prima età moderna*, Treviso 1993.
- VILLIERS P., *La guerre de course en France de Louis XIV à Napoléon I^{er}*, in *Marine et technique au XIX^e siècle*, Paris 1988, pp. 91-140.
- VION-DELPHIN F., *L'exploitation des bois de marine au XVIII^e siècle: le cas de la Comté*, in *La forêt et l'eau*, ed. A. CORVOL - F. OGE, Paris 1989, pp. 32-51.
- VISCOVICH F., *Storia di Perasto dalla caduta della Repubblica veneta al ritorno degli austriaci*, Trieste 1898.
- WALLERSTEIN I., *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, II, *Il mercantilismo e il consolidamento dell'economia mondo europea 1600-1750*, Bologna 1982 [New York-London 1980].
- WARE C., *The Bomb Vessel*, London 1994.
- WEIGLEY R.F., *The Age of Battles. The Quest for Decisive Warfare from Breitenfeld to Waterloo*, Bloomington-Indianapolis, 1991.
- WICHA S., *Le transport des bois de marine de la forêt jusqu'à l'arsenal: l'exemple de Toulon entre 1669 et 1715*, in *Du bois on fait les vaisseaux... Bois et marine, de l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée, 1650-1850*, Vincennes 1997.
- WINFIELD R., *The 50-Gun Ship*, Rowland's Castle (Hampshire) 2001 [London 1997].
- WISMAYER J.M., *The Fleet of the Order of St. John*, Valletta 1997.
- WOLF J.B., *The Barbary Coast. Algiers Under the Turks, 1500 to 1830*, New York-London 1979.
- WOOD A.C., *A History of the Levant Company*, London 1964 [Oxford 1935].

- ZANNINI A., *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI-XVIII)*, Venezia 1993.
- ID., *La finanza pubblica: bilanci, fisco, moneta e debito pubblico*, in *Storia di Venezia*, VIII, pp. 431-477.
- ID., *L'impiego pubblico*, in *Storia di Venezia*, IV, pp. 415-463.
- ID., *La presenza borghese*, in *Storia di Venezia*, VII, pp. 225-272.
- ZENDRINI B., *Memorie storiche dello stato antico e moderno delle lagune di Venezia*, 2 voll., Padova 1811.
- ZIMOLO G.C., *La neutralità di Venezia sul principio della guerra di Successione di Spagna*, in *Scritti storici in onore di Camillo Manfroni nel XL anno d'insegnamento*, Padova 1925.
- ID., *Tre campagne di guerra (1701-1703) e la Repubblica di Venezia*, «Archivio Veneto», s. 5, 3 (1928), pp. 185-276.
- ID., *Venezia e la campagna del Forbin nel 1702*, «Archivio Veneto Tridentino», 9 (1926), pp. 156-187.
- ZLATAR Z., *Between the Double Eagle and the Crescent. The Republic of Dubrovnik and the Origins of the Eastern Question*, New York 1992.
- ZORDAN G., *Il codice per la veneta mercantile marina*, 2 voll., Padova 1981.
- ZYSBERG A., *Les facteurs humains dans le développement des puissances maritimes européennes, de la fin du XV à la fin du XVIII^e siècle*, in *La puissance maritime*, ed. C. BUCHET - J. MEYER - J.P. POUSSOU, Paris 2004, pp. 329-343.

Le figure 4, 5, 8, riprodotte all'interno della pubblicazione, sono state eseguite dalla Sezione di Fotoriproduzione dell'Archivio di Stato di Venezia su concessione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, concessione n° 90/2009.

La figura 6 e l'immagine di copertina sono pubblicate su concessione della Fondazione Musei Civici di Venezia.

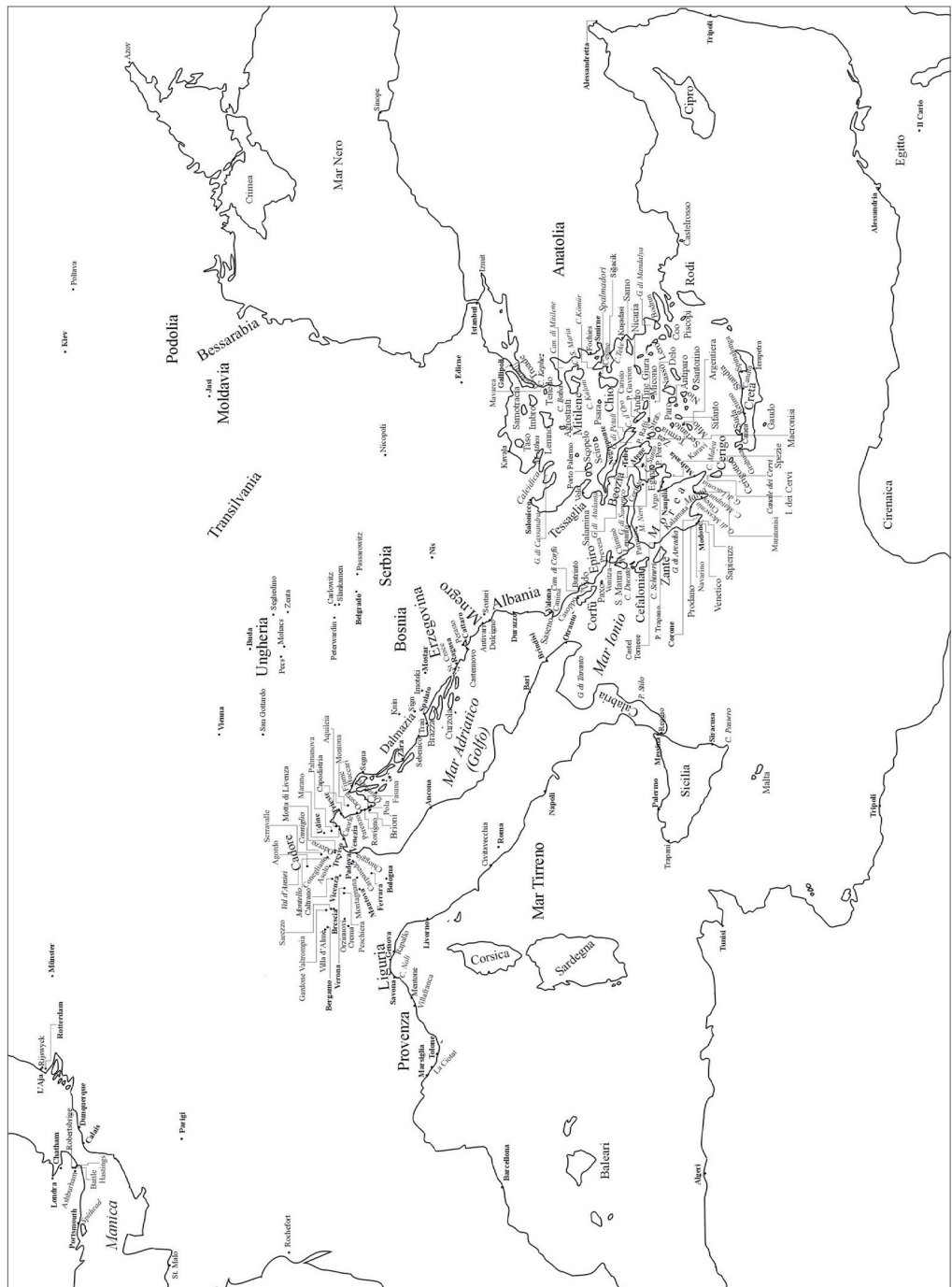
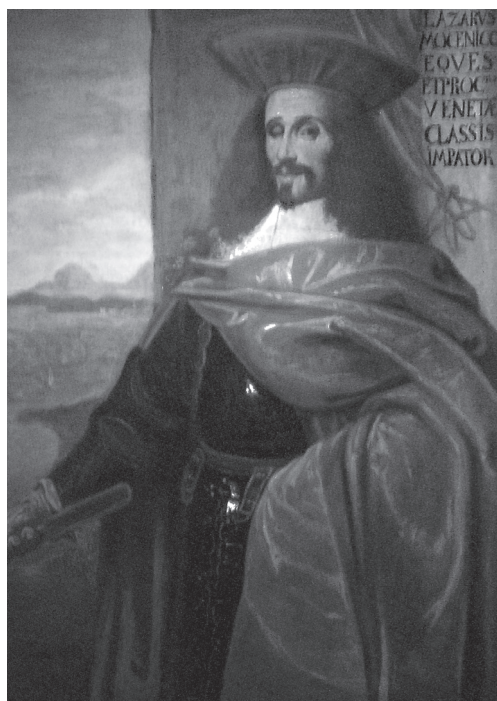




Fig. 1 - *Il Rio della Madonna o dell'Arsenale*. Unico canale d'accesso all'Arsenale fino all'epoca napoleonica, il Rio venne allargato alle dimensioni attuali nel 1685-86 per consentire il transito a vascelli di maggiori dimensioni. I lavori comportarono anche lo spostamento delle due torri d'ingresso: su quella di sinistra, una lapide ricorda l'opera.

Fig. 2 - *Ritratto di Lazzaro Mocenigo, Capitano Generale da Mar nel 1656-57*. Venezia, Museo Navale.

L'occhio destro venne asportato in seguito a una ferita riportata da Mocenigo sul ponte di comando della *San Marco* nella (terza) battaglia dei Dardanelli del 26 giugno 1656.



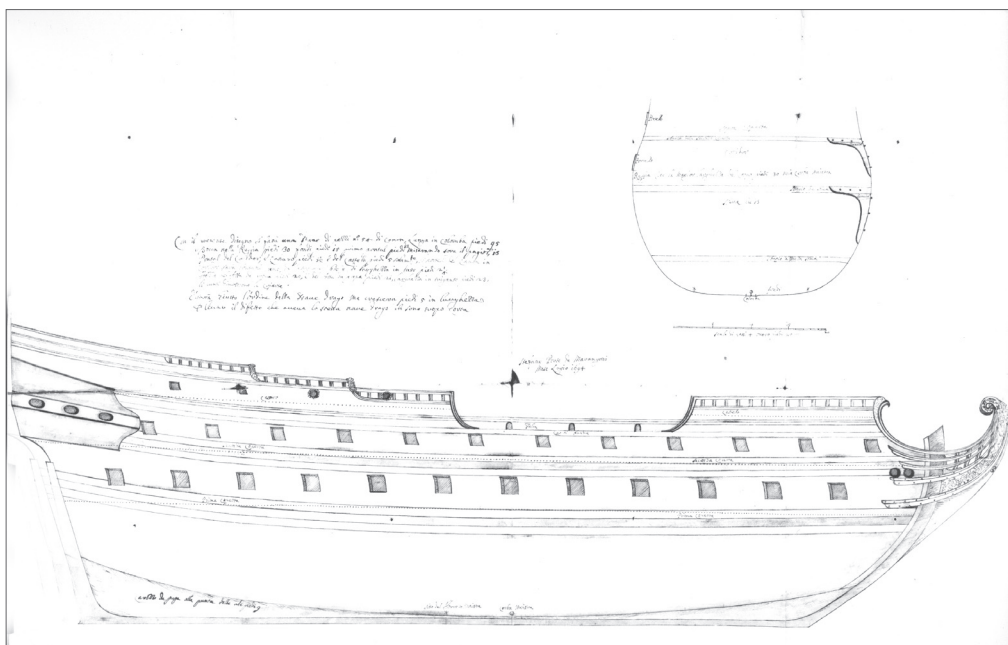
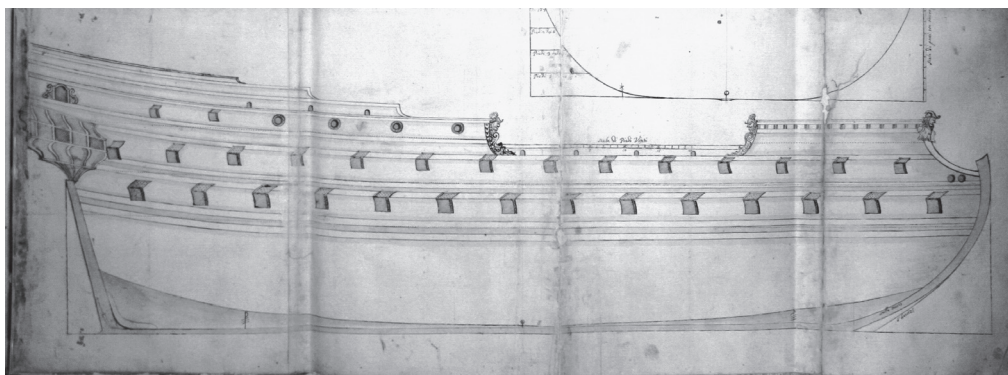


Fig. 3 - *Stella Maris*, disegno di Stefano Conti (Stefano de Zuanne Michiel). Treviso, Biblioteca Comunale. Direttamente ispirata alla *San Lorenzo Giustinian*, prototipo di tutte le successive navi di primo rango veneziane, la *Stella Maris* era un vascello da 70-80 cannoni con 14 portelli per lato per ciascuno dei suoi due ponti principali. Entrata in servizio nel 1693 e divenuta ammiraglia dell'Armata grossa, la nave andò perduta nella (prima) battaglia di Spaladori di Chio il 9 febbraio 1695.

Fig. 4 - *Fede Guerriera e Fenice (Veneziana)*, disegno di Stefano Conti, 1694. ASVe, Senato Mar, filza 715, dis. 1.

Fede e Fenice erano due navi di secondo rango da 60 cannoni progettate sia per combattere nella linea di fila, sia per pattugliare i mari in funzione anticorsara. Il disegno è il primo effettivamente attribuibile a una specifica nave da guerra veneziana sulla base delle fonti archivistiche.



In primo piano l'*Aquila Valiera* dell'allora Governatore di Nave Fabio Bonvicini, entrata in servizio quell'anno; dietro, spostate sulla sinistra, le altre navi della linea veneziana, mura a dritta e rotta Ovest-NordOvest. In secondo piano la linea ottomana e sullo sfondo la costa meridionale di Mitilene. La battaglia fu l'ultima della prima guerra di Morea.

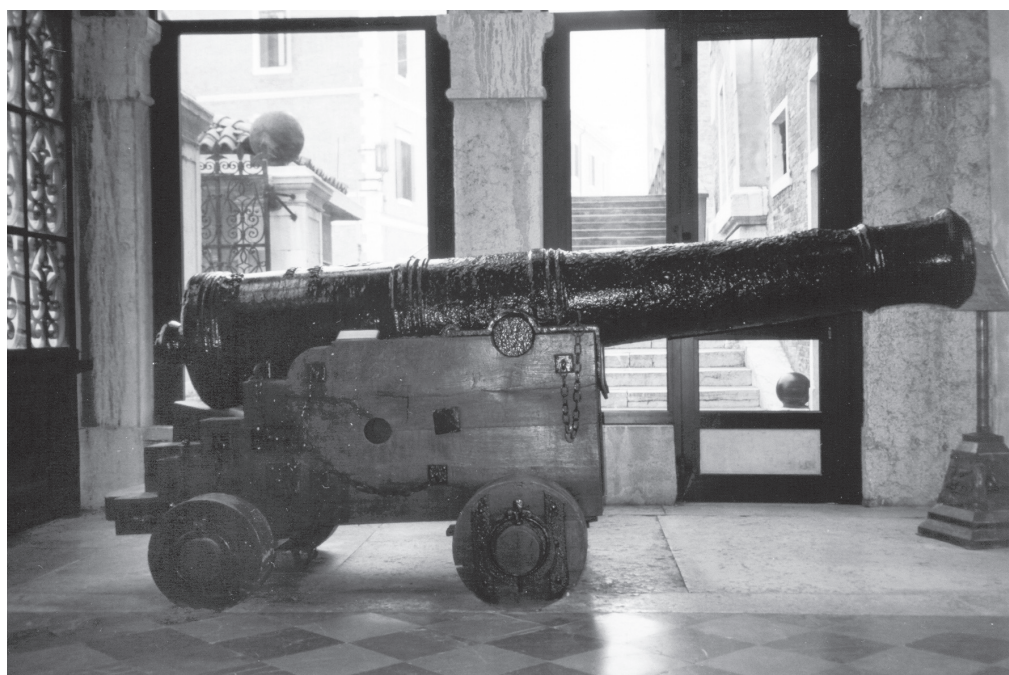
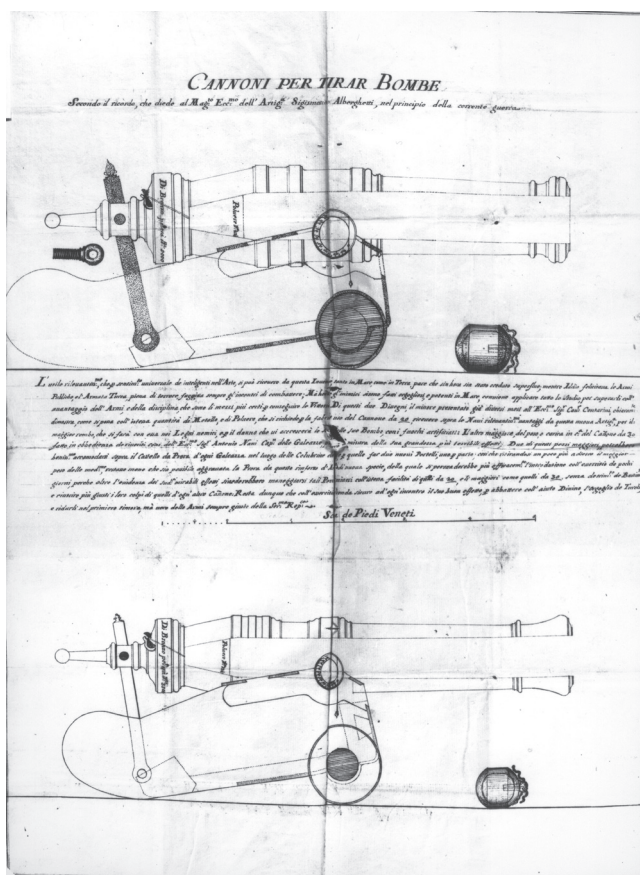


Fig 7 - *Cannone di ferro da 30 di Carlo Camozzi, 1720 circa. Venezia, Museo Navale.*

Per rispondere alle esigenze della squadra da battaglia di navi di linea, la Serenissima agevolò l'impianto nella Terraferma di fonderie di cannoni di ferro, prima a Sarezzo (Brescia) e poi a Villa d'Almè (Bergamo). Il cannone qui riprodotto, che si può osservare oggi all'ingresso principale dell'Arsenale, proviene da questa seconda fonderia. Nonostante l'iscrizione sul pezzo lo dati al 1715, esso appartiene a una serie successiva alla fine della seconda guerra di Morea (informazione di Alberto Secco).

Fig. 8 - *Cannoni di nuova invenzione di Sigismondo Alberghetti, 1697. ASVe, Senato Mar, filza 735, dis. 1.*

Il disegno riproduce il cannone da 200, ideato per le galeazze, e quello da 120, destinato alle navi. I cannoni di nuova invenzione erano in grado di sparare anche proiettili esplosivi (visibili alla base dei pezzi) e furono le prime armi del genere adottate organicamente da una marina militare.



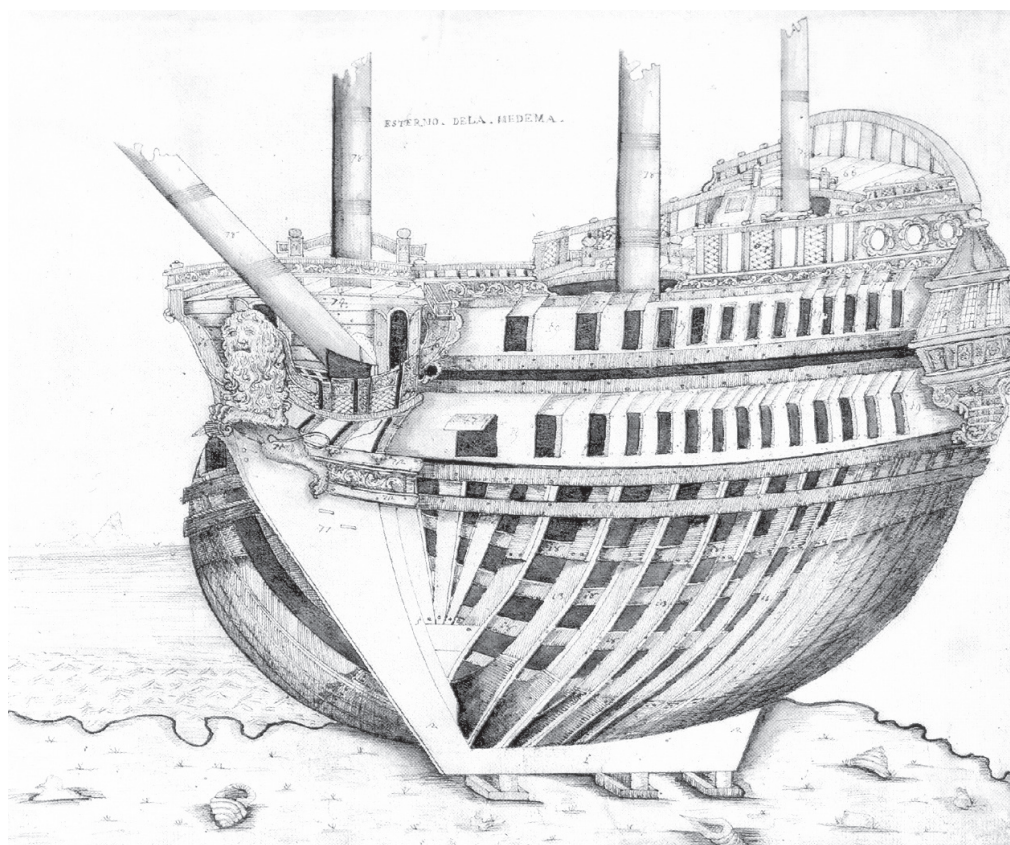


Fig. 9 - *Ossatura di vascello veneziano*, 1730 circa (da G. PENZO, *Navi veneziane*, Venezia 2000).

Si può notare il sistema ad ordinata semplice e non doppia ancora adottato dalla marina veneziana. Benché più tarda, la nave rappresentata dovrebbe essere analoga alle sei grandi navi di primo rango entrate in servizio nel 1716-17.

Fig. 10 - Giambattista Tiepolo, *Ritratto di un Dolfin*. Venezia, Fondazione Querini Stampalia.

Il dipinto, attribuito a Giambattista Tiepolo, potrebbe ritrarre Daniele 4° Dolfin, Capitano Generale da Mar nella sfortunata campagna del 1715. La mano sinistra, storpiata da un colpo di cannone mentre Dolfin dirigeva dalla *Redentor del Mondo* la squadra veneziana nella (seconda) battaglia di Mitilene dell'8 settembre 1690, è ricoperta da un guanto bianco.

INDICE DEI NOMI DI PERSONA

- Abd al-Fettāh, Kapudan Pascià, 478, 479n
 Abdül Aziz, sultano, 477n
 Acquisti Angelo, mercante, 137, 138n
 Acquisti Giovanbattista, mercante, 137, 138n
 Ahmed II, sultano, 294, 300-301
 Ahmed III, sultano, 477, 480-481, 483
 Aipocher Giovanni Paolo, capitano di nave, 329, 362
 Alberghetti Carlo, fonditore pubblico, 392, 400, 401n
 Alberghetti Giovanbattista, fonditore pubblico, 487
 Alberghetti Giovanni Francesco, fonditore pubblico, 326n
 Alberghetti Sigismondo (3°), fonditore pubblico, 203n
 Alberghetti Sigismondo (5°), fonditore pubblico e teorico d'artiglieria, 105, 138-143, 172, 195n, 196, 202-203, 216, 283n, 326n, 356n, 387-392, 400-401, 486-489
 Alberoni Giulio, cardinale e ministro di Spagna, 522n
 Albertini Gasparo, capitano di nave, 360, 399
 Albrizzi Girolamo, gazzettista, 194n
 Aldman Alessandro, colonnello, 518
 Alessandro VIII (Pietro Ottoboni), papa, 268n
 Allin Thomas, ammiraglio inglese, 60n
 Alméras Guillaume d', ammiraglio francese, 97n
 Alst Johan Van, armatore, 48, 68n
 Alvise di Thodori, maestro costruttore, 9n
 Amblimont François d', teorico navale francese, 366n
 Amdjazade [Amcazade] Hüseyin Pascià Köprülü, Kapudan Pascià, 300n, 480n; Gran Visir, 479
 Amurat, Gran Visir, 26
 Antipa Stefano, *Ammiraglio* dell'Arsenale, 286, 325, 358n
 Aramon Onorato, capitano di nave, 172, 174, 230, 235
 Armeni Nicolò, *Ammiraglio*, 40, 48n, 84; capitano di nave, 40, 43, 84, 89, 90, 108, 362n
 Arrigoni Giovanni, Console all'Aja, 514
 Axel Elisabetta Van, moglie di Giovanbattista Barbaro, 38n
 Babà Assan, comandante navale ottomano, 209, 211
 Badoer Barbaro, Provveditore d'Armata, 55
 Badoer Domenico, Provveditore all'Armar, 472
 Bailo Tiburzio, imprenditore e fonditore, 277, 283n, 326-328, 358-359, 378n, 385, 486-488
 Baker Matthew, costruttore navale inglese, 270
 Balbi Almerico, armatore, 10
 Balbi Girolamo, Capitano del Golfo, 558n
 Balbi Zaccaria, Patrone all'Arsenale, 558
 Ballarin Giovanbattista, residente a Istanbul, 63, 64n

- Barban Giovanni (padre), capitano di nave, 330
- Barban Giovanni (figlio), capitano di nave, 175, 313n, 330
- Barbarigo Pietro, Capitano Generale da Mar, 24n
- Barbaro Almorò, Savio di Terraferma, 67
- Barbaro Antonio, Provveditore Generale da Mar, 316n
- Barbaro Giovanbattista, patrizio veneziano, 38n
- Barbaro Luca Francesco, Capitano delle Navi, 38, 40-42
- Barisoni Giovanni, ragionato, 466
- Baruffi Alessandro, reclutatore di marinai, 563
- Beaufort François de Bourbon-Vendôme, Duca di, ammiraglio francese, 83n
- Bellefontaine Jacques-Auguste Maynard de, luogotenente generale pontificio, 545, 552n
- Bellotto Giacomo, Scontro alle Maestranze, 322
- Bembo Angelo, Governatore Straordinario di Nave in Golfo, 311n, 407-408
- Bembo Francesco, Patrone all'Arsenale, 505-506, 508n, 535, 560
- Bembo Giovanni Matteo, patrizio veneziano, 370n
- Bembo Marco, Capitano delle Navi, 49-50, 52-55, 201n, 282n, 332, 505n; Console ad Aleppo, 156, 157n; Provveditore all'Armar, 146n
- Bembo Orazio, Patrone all'Arsenale, 36
- Bembo Pietro, Sopracomito, 370
- Benzoni Giorgio, Provveditore Straordinario di Suda, 160n
- Berlendi Nicolò, patrizio veneziano, 488
- Bernardo Antonio, Provveditore Generale da Mar, 89-90, 97, 100, 104, 117n, 155; Savio alla Mercanzia, 159n
- Bernardo di Biasio, tecnico incatramatore inglese, 198
- Beutillier Jaques, capitano di nave, 63n
- Bevilacqua Andrea, capitano di nave, 172, 331n
- Bevilacqua Angelo, capitano di nave, 331
- Bianchi Raffaele, corsaro, 247; capitano di nave, 305
- Bianco, comandante di galeotta, 183
- Bidato Domenico, capitano di nave, 494
- Bielke Nils, barone, ambasciatore svedese in Francia, 139-140
- Bocchini Giovanni Antonio, mercante, 264n
- Bollani Antonio, Capitano Ordinario delle Navi, 339n
- Bollani Lorenzo, capitano di nave, 255, 274
- Bollani Ottavio, capitano di nave, 197
- Bollani Tranquillo, nobile di Nave, 129n
- Bon Alessandro, Provveditore Generale della Morea, 500
- Bonaldo Andrea, capitano di nave, 81, 82n
- Bonnac Jan Louis de, ambasciatore francese a Istanbul, 545n
- Bonneval Claude Alexandre, conte di, avventuriere francese, 419n
- Bonvicini Fabio, Governatore di Nave, 249, 345, 351; Patrona, 367n, 375n; Capitano Ordinario delle Navi, 396, 399-400, 401n, 418, 421; Provveditore Straordinario in Terraferma e ideatore della *Corona*, 457-462, 473-474, 506, 509-510, 559; Provveditore all'Arsenale, 422; Provveditore all'Armar e ideatore del nuovo armo, 464-465, 467, 470, 529; Capitano Straordinario delle Navi, 489-490, 501; patrizio aggregato, 514n, 544-545
- Bonvicini Flaminio, mercante, 457n
- Bortolani Pietro, reclutatore di marinai, 528
- Bortolotti Francesco, mercante, 469n
- Boschini Giovanni Antonio, mercante, 230n
- Bouquier, comandante di squadra francese, 451-452
- Bracagnè Pietro, capitano di nave, 557, 559
- Bragadin Antonio, Savio agli Ordini, 155
- Bragadin Beatrice, moglie di Antonio Zen, 292n

- Bragadin Marcantonio, cardinale, 155n
 Bravi Matteo, decoratore, 278n
 Bressan Leonardo, proto dei Marangoni, 5, 7, 17, 67, 219
 Bressan Matteo, proto degli Alberi, 7, 9, 67, 75n
 Bronza Giovanni, capitano di nave, 78-80, 84, 89-90, 108, 136, 144, 184n, 528n
 Bronza Giovanni [2°], capitano di nave, 528-529, 536, 565n
 Bronza Martino, capitano di nave, 144, 184
 Buggia Francesco, rinnegato agrigentino ricoverito, 223
 Bugiè Giovanni, capitano di nave, 208, 249, 312n
 Bugiè Giuseppe, capitano di nave, 312-313, 370n

 Caenazzo Domenico, capitano di nave, 80n, 360
 Caenazzo Giuseppe, capitano di nave, 541
 Camozzi Carlo, fonditore, 486, 488
 Canal Antonio, Patrone all'Arsenale, 275
 Canal Cristoforo (da), patrizio veneziano e teorico navale, XIIn, 275n
 Canaletto Giovanni Antonio Canal detto il, pittore, 575
 Canonero Giacomo, capitano di nave, 494
 Capofico Angelo, capitano di nave, 56, 61n
 Cappello Antonio Marino, Capitano delle Navi, 23
 Cappello Giovanni, residente a Istanbul, 122n
 Cappello Pietro Andrea, ambasciatore a Londra, 427n
 Cappello Sebastiano, senatore, 412
 Carlo I d'Inghilterra, 15n, 139n
 Carlo V di Lorena, generale imperiale, 293n
 Carlo XI di Svezia, 139
 Carlo XII di Svezia, 481
 Carminati Francesco, Podestà di Chioggia, 514
 Carratino Marcantonio, capitano di nave, 207, 224

 Cassini Giovanni Domenico, astronomo, 489
 Castelli Antonio, marinaio, 360n
 Cautart Giacomo, procuratore, 88
 Cautart Jean [Giovanni Gottardo], capitano di nave, 44-45, 48n, 50, 52, 56, 88
 Caylus Anne-Claude-Philippe de Tubières, conte di, 116n
 Cigala Giovanbattista, armatore, 18
 Clares Johans, mercante, 126n, 133n, 198
 Clemente IX, papa, 83
 Clemente XI, papa, 552n
 Clerk di Eldin John, teorico navale scozzese, 210n
 Coghi Bastiano dei, capitano di nave, 264
 Colbert Jan Baptiste, ministro francese, 70, 83n, 103n, 117, 149, 195n, 275n
 Colombo Onorato, Capo dei Bombardieri, 146n
 Colucci Gregorio, capitano di nave, 305n, 329, 330n, 347
 Condestaulo Nicolò, mercante, 113
 Contarini Alvise, ambasciatore a Münster, 24
 Contarini Bartolomeo, Governatore di Nave, 185, 214; Capitano Ordinario delle Navi, 247, 251, 255; Capitano Straordinario delle Navi, 255, 258, 292, 295-300, 305-307, 309-313, 343, 345-346, 349-352, 353n, 354-355, 362, 366-378, 380-381, 392-393, 397, 399n, 545; volontario in Armata, 300, 303
 Contarini Domenico Antonio di Giulio, ambasciatore in Francia, 195n
 Contarini Domenico Benedetto di Giulio, Doge, 70
 Contarini Giovanni, Almirante, 50
 Contarini Girolamo, Capitano delle Navi, 57
 Contarini Imperiale, Governatore di Nave, 214, 232n
 Contarini Nicolò, Provveditore all'Arsenale, 14; Savio del Consiglio, 15n
 Conte Santo, capitano di nave, 79n, 89
 Conti Michele, maestro costruttore, 268
 Conti Nicolò, maestro costruttore, 457

- Conti Stefano [Stefano di Zuanne Michiel], maestro costruttore, 68, 174n; capo d'Opera, 100n, 101, 109-111, 114, 124, 196; Capitano del Bosco del Montello, 268; sottoproteo dei Marangoni, 219, 263, 265-268, 275-276, 277n; proteo dei Marangoni, 269-272, 278, 280-283, 308, 311, 320, 326n, 340n, 383-384, 410, 411n, 412-413, 417, 457, 460, 475n, 504n, 505
- Coolen Gherard Van, vedi Gerardo Vancolen
- Cordans Joachin, capitano di nave, 61
- Čorlulu Ali Pascià, Gran Visir, 480-481
- Corner Andrea Antonio di Giovanni, Capitano Straordinario delle Navi, 501, 513, 515-524, 555, 560
- Corner Andrea Pietro Marino di Giovanni, Capitano Generale da Mar, 63, 153-154, 169n, 177n, 201, 501n; Provveditore Generale da Mar, 128-129, 158-159
- Corner Andrea Francesco di Giovanbattista, Podestà di Rovigno, 530
- Corner Andrea di Girolamo, Provveditore Generale di Candia, 34n
- Corner Caterino, Patrone all'Arsenale, 34-35; Provveditore Generale da Mar, 80-81, 148n, 316n
- Corner Giacomo, Capitano Generale da Mar, 392-397, 415, 419, 423-424, 488
- Corner Giorgio, Savio agli Ordini, 187; Patrone all'Arsenale, 203
- Corner Giovanni di Federico, Doge, 187n
- Corner Giovanni di Marco, volontario in Armata, 519
- Corner Girolamo, Provveditore Generale da Mar, 145n, 148, 151, 163, 204, 239, 243; Provveditore Generale in Dalmazia, 233; Capitano Generale da Mar, 243-244, 246-247, 251, 274, 344n
- Corner Marco, senatore, 519n
- Correr Antonio, Avogadore di Comun, 334n
- Correr Francesco, Governatore di Nave, 334; Almirante, 445, 541; Capitano delle Navi, 471-472, 497; Patrona, 527, 529; Capitano Ordinario delle Navi, 552-553, 560-561, 565, 566n, 567-570, 572, 575n
- Correr Teodoro, nobile di Nave, 129n
- Corso Domenico di Paolo, maestro costruttore, 219, 230, 275
- Corso Paolo di Ottavio, maestro costruttore, 67, 68n, 72-73, 75-76, 101; capo d'Opera, 100n, 103, 107-108, 110, 112, 114, 119n, 135, 171, 184, 202, 217, 219, 220n, 230, 264n, 266-267, 271, 275, 281n
- Cosadino Michele, capitano di nave, 330, 331n, 375, 420n
- Coulomb François, costruttore navale francese, 272
- Coulomb Laurent, costruttore navale francese, 271
- Cousteau Jaques, esploratore subacqueo francese, 83n
- Crutta Francesco, capitano di nave, 184, 256
- Crutta Marco, capitano di nave, 89, 90n, 113, 144
- Cussain, corsaro barbaresco, 209
- Dâmâd Ali Pascià, Gran Visir, 483, 499n, 521
- Da Mosto Giacomo, Capitano delle Galeazze, 369n
- Damiani Damiano, capitano di nave, 38
- Dassié C., teorico navale francese, 270
- Deane Anthony, costruttore e teorico navale inglese, 203, 271
- De Mari Stefano, patrizio genovese, 492n, 522
- Des Alleurs Pierre, ambasciatore francese a Istanbul, 483n, 511n
- Diamantino da Rodi, costruttore navale ottomano, 363
- Diedo Ludovico, Governatore di Nave, 518; Almirante, 552, 567, 572
- Diedo Marcantonio di Giuseppe, Governatore di Nave, 523n
- Diedo Marcantonio di Leonardo, Almirante,

- 416, 449, 518, 523, 527, 534; Capitano delle Navi, 422, 441-442, 453-454; Capitano Ordinario delle Navi, 537-539, 541, 544-552; Capitano Straordinario delle Navi, 552-553, 557, 559, 564-573
- Diedo Pietro, Capitano delle Navi, 59-60
- Digby Kenelm, corsaro inglese, 15, 16
- Dinelli Biagio, capitano di nave, 533, 562
- Dinelli Pietro, capitano di nave, 495, 533n
- Dolce Lorenzo, capitano di nave, 152-154
- Dolfin Daniele 1° di Daniele 2°, Deputato alla Provvisione del Danaro, 435; Cardinale, 148n
- Dolfin Daniele 2° di Daniele 2°, ambasciatore, 148n
- Dolfin Daniele 3° di Nicolò, Savio del Consiglio, 409
- Dolfin Daniele 4° di Daniele 2°, Capitano delle Navi 148, 162; Capitano Ordinario delle Navi, 179, 182, 189-190, 192-193; Capitano Straordinario delle Navi, 247-249, 251-252, 254-255, 274; Provveditore Generale in Dalmazia, 255, 317, 357, 393n; Provveditore d'Armata Straordinario alle Navi, 390, 393, 394n, 395-400, 429; Provveditore Generale da Mar, 453, 460, 496; senatore, 473; Capitano Generale da Mar, 445, 496-497, 499-504, 510, 513, 531, 534, 550n, 554-555, 560, 575
- Dolfin Daniele 4° di Daniele 3°, Patrona, 541n, 561, 568n
- Dolfin Giuseppe, Capitano delle Navi, 41, 148n
- Donà Angelo, Governatore di Nave, 377n
- Donà Filippo, Provveditore Straordinario d'Armata, 418
- Donà Francesco, Sopracomito, 237, 430n
- Donà Giovanbattista, Bailo, 122; Savio del Consiglio, 316-317
- Donà Lorenzo, Capitano delle Navi, 112, 201n, 282n
- Donà Pietro, nobile di Galea, 237, 430n
- Donà Vincenzo, Governatore di Nave, 377
- Dragazzi Giovanni, capitano di nave, 330
- Drago Luca, capitano di nave, 303n
- Dummer Edmund, costruttore navale inglese, 75, 124n
- Duodo Natale, Governatore di Nave, 37, 42
- Duodo Pietro, Almirante, 189; Capitano Straordinario [2°] delle Navi, 339n, 341n, 362, 367n, 369-370, 374n, 377-379; Capitano Straordinario delle Navi, 380, 392, 395-396, 399-400, 417, 530, 535
- Duquesne Abraham, ammiraglio francese, 98n, 160-161
- Duquesne-Mosnier Abraham, ammiraglio francese, 450, 451n
- Durazzo Girolamo, patriizio genovese, 491n
- Elisabetta Stuart, figlia di Carlo I d'Inghilterra, 139n
- Elissagary Bernard Renau d', tecnico artigliere francese, 216n
- Elmas Mehmed Pascià, Gran Visir, 349
- Emo Angelo di Giovanni, Capitano delle Navi, 529
- Emo Angelo di Pietro, Commissario d'Armata, 429
- Endrich Andreas, capitano di nave, 220, 274n
- Enrico III di Francia, 317n
- Erizzo Andrea, Patrone all'Arsenale, 35-36; Inquisitore in Arsenale, 321n
- Erizzo Nicolò di Francesco, Savio del Consiglio, 448, 452, 527n
- Erizzo Nicolò 2° Antonio di Nicolò, Commissario d'Armata, 527, 563
- Erizzo Nicolò 1° Andrea di Nicolò, ambasciatore, 35n, 527n
- Estrées César d', cardinale e ambasciatore francese a Venezia, 447-448, 451n
- Eugenio di Savoia, generale austriaco, 392, 448, 452, 522
- Eyck Justus Van, armatore, 51
- Facchinetto Giorgio, capitano di nave, 528
- Fausto Vettor, costruttore navale e teorico, 8-9

- Federico V del Palatinato, 139n
 Fighetti Marino, maestro costruttore, 16
 Filetto Antonio, capo d'Opera, 208, 217, 263, 320, 410, 412, 461
 Filippo V di Spagna, 492n, 522n
 Flangini Antonio, mercante, 515n
 Flangini Girolamo, mercante, 515n
 Flangini Ludovico, Capitano Ordinario delle Navi, 501, 515, 518; Capitano Straordinario delle Navi, 537-545, 550, 565, 568
 Fleury, marchese di, corsaro sabaudo, 97
 Fontana Cesare, capitano di nave, 264, 290
 Forbin Claude de, corsaro francese, 448-450, 452-453, 575n
 Formenti Pietro, capitano di nave, 245n
 Foscari Alvise 3° di Alvise 1°, Provveditore all'Armar, 472
 Foscari Alvise di Federico, senatore, 317n
 Foscari Alvise 3° di Girolamo, Capitano Straordinario delle Galeazze, 258, 472n
 Foscari Francesco, senatore, 317; Savio del Consiglio, 409
 Foscari Pietro, uomo politico italiano, 169n
 Foscarini Girolamo, Capitano Generale da Mar, 356n
 Foscarini Marco, Doge, 528n
 Foscarini Michele, Savio del Consiglio, senatore e storico ufficiale, 166, 176-177, 238-239, 252, 356n
 Foscarini Nicolò, senatore, 527n, 528n
 Foscarini Sebastiano, ambasciatore in Francia, 139n; Savio del Consiglio, 356-357, 528n
 Foscolo Alvise, Savio agli Ordini, 100n
 Foscolo Leonardo, Provveditore Generale in Dalmazia 100n; Capitano Generale da Mar, 40
 Francesco, artigiere veneziano rinnegato, 238n
 Furlan Nadalin, costruttore navale e armatore, 26
 Furlan Nicolò [Mustafà], armatore, 26-27; rinnegato e Fetà Kapudan, 27, 31-32
 Fustinoni Rocco, mercante, 56n
 Gambillo Benetto di Zan Maria, maestro costruttore, 229; capo d'Opera, 264, 276n
 Gambillo Giulio di Zan Maria, proto dei Calafati, 229n
 Garelli Giacinto, corrispondente di Sigismondo (5°) Alberghetti, 203n
 Garzoni Girolamo, volontario in armata, 235n
 Garzoni Pietro, Savio del Consiglio e senatore, 291, 315-318, 319n, 331, 337n, 340, 355n, 356-357, 403, 408, 412, 447-449, 451, 469, 516n, 528, 538, 577; Inquisitore in Arsenale, 321, 323, 328, 359; storico ufficiale, 235n, 296, 362
 Gasparini Angelo Maria, scrivano, 469
 Giacomo de Zorzi Grando, capo d'Opera, 281n, 323n, 358, 384
 Giacomo di Antonio, maestro costruttore, 36
 Giacomo di Piero Moro, maestro costruttore, 356n
 Giacomo II d'Inghilterra, 174n, 390
 Giaferro Marco, *Ammiraglio*, 419
 Giaferro Matteo, capitano di nave, 557-558
 Giachich Michele, capitano di nave, 557
 Giovanni III Sobieski, re di Polonia, 168, 186
 Giovanni di Domenico de Giorgi, capitano di nave, 111
 Giovanbattista de Zorzi, maestro costruttore, 356; capo d'Opera, 462, 559n
 Giustinian Ascanio, Bailo, 442n, 452
 Giustinian Francesco, ambasciatore, 409n
 Giustinian Lorenzo, santo, 268n
 Giustinian Paolo, Provveditore all'Armar, 408-410
 Gori Francesco, capitano di nave, 399
 Gottardo Giovanni, vedi Cautart, Jean
 Gradenigo Bartolomeo 6°, Provveditore alla Sanità, 530
 Gradenigo Taddeo, Savio agli Ordini, 106, 107n

- Grimani Antonio, patrizio veneziano, 202-203, 216, 344n
- Grimani Francesco di Antonio, Provveditore Straordinario d'Armata, 344, 361, 378, 393; Provveditore Generale da Mar, 429, 434, 435n, 443, 465, 503-504
- Grimani Francesco di Giovanni, patrizio veneziano, 184n
- Grimani Giovanbattista, Capitano Generale da Mar, 27
- Grimani Girolamo, Capitano delle Navi, 63, 79n, 201n; Provveditore Generale da Mar, 135, 153, 159, 263n, 282n
- Grimani Pietro, Governatore di Nave, 184n
- Grimani Vittore, Savio agli Ordini, 134
- Gritti Tiberio, Governatore di Nave, 453
- Guglielmo III d'Inghilterra, 273, 327, 381n
- Haci Halil Pascià, Gran Visir, 521
- Hadjdji Husayn Pascià, vedi Mezzomorto
- Halley Edmund, astronomo inglese, 489n
- Helvacı Yusuf Pasha, vedi Kusseim
- Hogia Ibrahim, Kapudan Pascià, 541, 543-544, 547-548, 550, 564
- Hogia Januch, Fetà Kapudan, 442-443, 480-481; altri incarichi, 482n, 483; Kapudan Pascià, 498-500, 502, 515-519, 522, 524; consigliere del Kapudan Pascià, 564
- Hogia Süleyman, Kapudan Pascià, 564, 568, 572
- Horse Thomas, capitano di nave, 56, 58
- Hosamzada Ali Pascià, vedi Mazzamamma
- Houblon John, mercante inglese, 140-141
- Hunt Thomas, fonditore inglese, 141
- Ibrahim, Gran Visir, 213n
- Ibrahim I, sultano, 21, 24
- Iseppo de Piero de Pieri, maestro costruttore, 67, 68n, 72, 76, 101, 103, 110, 118-119; capo d'Opera, 171, 207, 263, 264n, 266-268, 276-277, 281, 358, 383-384, 461
- Iseppo de Zuanne de Pieri, sottoproto dei Marangoni, 281, 283, 323n, 384
- Ismail Pascià, ex Serasker della Morea e comandante a Salonicco, 232
- Isnardi Pietro, capitano di nave, 216-217
- Ivanusich Pietro, capitano di nave, 283
- Kara Mustafà Pascià, Gran Visir, 21
- Kara Mustafà Pascià Merzifonlu, Gran Visir, 122, 178
- Kasim Pascià, Gran Visir, 28n
- Kilidj-Ali, vedi Occhiali
- Königsegg [Königsegg-Rothenfels] Leopold von, vice cancelliere austriaco, 169n
- Königsmarck Johan Christoph von, generale dell'esercito svedese, 234n
- Königsmarck Otto Wilhelm von, generale delle fanterie, 234-235
- Köprülü Ahmed, Gran Visir, 62-64, 81n, 84, 122
- Köprülü Fazil Mustafà, Gran Visir, 251n, 252, 256
- Köprülü Mehmed, Gran Visir, 51, 54-55, 57-58, 62, 300n
- Köse Ali Pascià, Kapudan Pascià, 97
- Kösem, Walide [sultana-madre], 21
- La Hire Philippe de, matematico francese, 489n
- Lamel Luigi, costruttore navale, 508
- Lando Giovanni, Savio Cassier, 127-128
- Lando Girolamo, ambasciatore, 127n
- Langon Jean-Baptiste de, ammiraglio franco-pontificio, 520
- Lazarovich Triffone, capitano di nave, 557-558
- Lazzari Francesco, appaltatore di vele, 199
- Lazzaroni Domenico, intagliatore, 123n
- Lazzaroni Domenico, capo dei bombardieri, 175
- Leibnitz Gottfried Wilhelm von, filosofo, 156n
- Levelli Alessandro, *ministro* di camera fiscale, 486, 488
- Lion Nicolò, Secondo Capitano delle Navi, 81-82

- Longino Ferdinando, armatore, 495
 Longo Andrea, intagliatore, 273n
 Longo Francesco, capitano di nave, 265, 331
 Loredan Costantino, Patrone all'Arsenale, 422, 473-476, 478, 504n, 506, 559
 Loredan Marco di Costantino, Provveditore Straordinario d'Armata, 504, 523, 552
 Loredan Marco di Paolo, Capitano delle Navi, 62, 201n, 282, 504n
 Lorenzo, maestro costruttore rinnegato, 478n
 Luganegher Domenico de Zuanne de Lorenzo detto, proto dell'Arsenale, 9n
 Luigi XIV di Francia, 70, 83, 97, 117-118, 126n, 131n, 156n, 195n, 204, 226, 247, 273, 279n, 407, 444, 446, 448, 450, 511

 Macedonia Pietro, appaltatore di vele, 133n, 199
 Magno Alberto, Patrone all'Arsenale, 109-110
 Magno Alvise di Giovanni, Provveditore Straordinario di Suda, 109n
 Magno Alvise di Marco, Capitano del Golfo e Provveditore d'Armata, 109n
 Magno Michele, Governatore di Nave, 408
 Manetta Zorzi Romanò detto, corsaro, 443, 444n
 Maometto IV, sultano, 51, 178, 225
 Marabut Fetà Kapudan, 541
 Marcain Gasparo, capitano di nave, 329, 466n
 Marcello Federico, Savio del Consiglio, 167n, 447
 Marcello Lorenzo, Provveditore all'Arsenale, 32-34; Capitano Generale da Mar, 49-51, 55n, 167n, 356
 Marcello Nicolò, nobile di Nave, 129n
 Marino di Thodori, maestro costruttore, 9n
 Marsili Luigi Ferdinando, scienziato, viaggiatore e uomo politico, 511n
 Martel Pierre Damien de Clère, marchese di, ammiraglio francese, 97
 Martinengo Leopardo, conte, 486n
 Martinovich Marco, istruttore navale, 108n
 Martinovich Vincenzo, capitano di nave, 108, 109n
 Marzich Giovanni, capitano di nave, 470
 Matteo di Antonio Caime, maestro costruttore, 229
 Mazarovich Giovanni, Gonfaloniere del Capitano Generale da Mar, 78
 Mazarovich Matteo, capitano di nave, 445-446
 Mazarovich Vincenzo, capitano di nave, 78-80, 84
 Mazzamamma (Hosamzada Ali Pascià, detto), Kapudan Pascià, 29-30, 45; assistente del Kapudan Pascià, 49
 Mazzarino Giulio Raimondo, cardinale e statista, 58, 98n
 Mazzaroli Francesco, fonditore, 105
 Mazzoleni Giovanni Maria, mercante, 137, 138n
 Mehmed Pascià Baltadji, Gran Visir, 482
 Memo Andrea, Bailo, 483, 485; senatore, 560
 Memo Tommaso, mercante, 264n
 Mezzomorto (Hadjdji Husayn Pascià), Fetà Kapudan, 252-253, 295, 300-301, 304-305; Kapudan Pascià, 307, 309, 312, 318, 348-351, 352n, 353-355, 364-365, 367-378, 379n, 380, 395-400, 420n, 478, 480n, 484, 517
 Michiel Angelo, nobile di Nave, 129n; Patrone all'Arsenale, 417-418
 Michiel Costantino, nobile in Armata, 417n
 Michiel Francesco, ambasciatore in Francia, 131n
 Michiel Girolamo, Capitano Straordinario delle Navi, 311
 Michiel Marino di Angelo, Capitano delle Navi, 131-133, 143-146, 151, 158-159, 198, 201, 204, 263n, 366n, 545; Provveditore d'Armata, 148; Commissario in Dalmazia, 194; Provveditore Straordina-

- rio d'Armata e Provveditore Generale da Mar, 261, 291
- Michiel Marino di Costantino, Governatore di Nave, 131n
- Michiel Paolo, Capitano delle Navi, 145-146, 151n, 160
- Michiel Pietro Antonio, patrizio veneziano, 27
- Middleton, Thomas, capitano di nave, 31
- Milovich Giovanni, capitano di nave, 197n, 230, 386
- Minio Giacomo, senatore, 316; Inquisitore in Armata, 317
- Miseroglu (Misirlizade Ibrahim Pascià) Fetà Kapudan, 191-193, 209; Kapudan Pascià, 213, 222, 247, 250, 252; Serasker, 300-301, 304, 349n
- Misirlizade Ibrahim Pascià, vedi Miseroglu
- Mocenigo Alvise 1°, ambasciatore a Roma, 31n
- Mocenigo Alvise 2° Leonardo di Alvise di Giovanni, Capitano Generale da Mar, 29-32, 45-46, 201n, 461n; Provveditore all'Arsenale, 34-35, 80, 148n
- Mocenigo Alvise 2° Leonardo di Alvise 3°, Provveditore all'Arsenale, 200, 201n, 429n, 461n
- Mocenigo Alvise 2° di Giovanni, Bailo, 461, 482n, 483
- Mocenigo Alvise 3°, Provveditore Generale da Mar e Doge, 429
- Mocenigo Domenico, Provveditore Generale in Dalmazia, 187; Capitano Generale da Mar, 252-259, 274, 280, 287, 290, 472n
- Mocenigo Lazzaro, Governatore di galeazza, 30-32; Capitano delle Navi, 46-48; volontario un Armata, 49-50, 300; Capitano Generale da Mar, 51-56, 60, 318n, 380, 545
- Molin Alessandro, Capitano delle Navi [2°], 63; Capitano Straordinario delle Navi, 177-186, 188, 190-194, 209-210, 216, 238, 282n, 294; Capitano Generale da Mar, 307, 309, 311, 313, 314n, 317-318, 326, 330-331, 336-338, 343-349, 351-357, 361-363, 366-369, 371-372, 376, 378-381, 384, 389-390, 392-393, 423-424, 506, 528n
- Molin Girolamo, senatore, 451n
- Morando Piero, intagliatore, 123n
- Morelli Giovanni, capitano di nave, 274, 303n
- Moretti Tommaso, teorico d'artiglieria, 167n
- Moro Pietro, ufficiale di marina rinnegato, 498
- Morosini Almorò, Commissario d'Armata, 428
- Morosini Barbon 1°, ambasciatore, 570n
- Morosini Barbon 2°, Governatore di Nave, 570
- Morosini Francesco di Pietro, Capitano delle Galeazze, 31-32; Provveditore d'Armata, 46-49; Capitano Generale da Mar, 55-60, 67, 69, 81-82, 84, 85n, 86, 129, 153-154, 176-179, 181-183, 185-190, 192-196, 204, 208-209, 211-213, 216-219, 221, 223-226, 228, 230-232, 246, 258, 263, 316n, 334n, 430n, 465n; Provveditore all'Armar, 146n; Doge e Capitano Generale da Mar, 233-241, 243, 247, 256, 258-262, 265-266, 276-278, 287-288, 291-294, 298-299, 338n, 341, 343-344, 355, 405, 428n, 504, 570n
- Morosini Francesco di Taddeo, armatore, 14n
- Morosini Giorgio, Capitano Generale da Mar, 59
- Morosini Giovanni, Bailo, 157, 191n, 338n
- Morosini Giovanni Francesco, Savio alla Scrittura, 338
- Morosini Girolamo, Patrono all'Arsenale
- Morosini Marco, armatore, 14, 24, 82
- Morosini Michele, senatore, 504, 570n
- Morosini Taddeo, Capitano delle Navi, 82-83, 93n
- Morosini Tommaso, Capitano delle Navi, 23-24, 26n, 40n

- Mostrato Alessandro, capitano di nave, 274n, 336-337, 366n
- Montbrun, marchese di Saint-Andr , generale delle fanterie, 81n
- Muazzo Francesco, storico, 168n, 248n
- M s hip Mustaf  Pasci , Kapudan Pasci , 178, 181-182, 190-194, 213n
- Mustaf , rinnegato, vedi Furlan Nicol 
- Mustaf  II, sultano, 348, 363-364, 373, 402, 477-480, 484
- Muttoni Antonio, «conte» di San Felice, tecnico artigliere, 195-196, 216, 218, 224n, 232, 235, 247, 296, 389
- Nalosich Simone, capitano di nave, 108
- Nani Alvise (Girolamo 2  detto), Governatore di Nave, 375n
- Nani Antonio, nobile di Nave, 129n; Capitano delle Galeazze, 389, 391
- Nani Battista di Antonio, Savio di Terraferma, 409
- Nani Battista di Giovanni, senatore e storico ufficiale, 375n, 409n
- Nani Filippo, Savio alla Scrittura, 504-505
- Nani Giacomo, patrizio veneziano e teorico navale, 389n, 571n
- Nani Paolo, Provveditore Straordinario d'Armata, 389n
- Negri Francesco, capitano di nave, 283, 347
- Nelson Horatio, ammiraglio inglese, 212n, 366n
- Nemours Maria Giovanna Battista di, reggente del Ducato di Savoia, 174, 176n
- Nicol  de Simone, capitano di nave, 58n
- Novelli Lucio, capitano di nave, 528, 553
- Novello Zuanne de Francesco Piccolo detto, maestro costruttore, 324-325, 384; sottoprote dei Marangoni, 508
- Nuvolon Giovanni, nocchiere, 491, 494
- Occhiali (Kilidj-Ali), Kapudan Pasci , 479
- Olierdem Giovanni, procuratore, 92n
- Olivier Francesco, capitano di nave, 79n, 87-89, 99
- Olivier Giacomo, capitano di nave, 52n
- Olivier Guillaume, uomo di mare francese, 52n
- Olivier Lorenzo, capitano di nave, 52, 79n, 88n
- Osman Pasci , Kaimacan, 479
- Ossuna Don Pedro T llez Giron y Guzman, terzo duca di, Vicer  di Napoli, 10, 12-13
- Ottoboni Pietro, vedi papa Alessandro VIII
- Paixans Henry Joseph, teorico d'artiglieria francese, 387n, 388n
- Pangalo Blaise, costruttore navale francese, 271
- Paradisi Antonio, colonnello, 333n
- Pasquali Triffon, mallevadore, 80n
- Pasqualigo Alvise, Capitano delle Navi, 97-98, 504n
- Pasqualigo Domenico, senatore, 504, 550n
- Pasqualigo Giorgio, Almirante, 367n; Capitano delle Navi, 423n
- Pasqualigo Leonardo, Governatore di Nave, 37
- Pasqualigo Pietro, Governatore di Nave, 550
- Pendesich Antonio, capitano di nave, 556
- Pendesich Damiano, capitano di nave, 466, 542n, 556
- Pendesich Giacomo, capitano di nave, 172, 329, 466n
- Penzo Giacomo, capitano di nave, 172, 229n
- Penzo Piero di Vincenzo, marangone, 220n
- Penzo Rocco, capitano di nave, 331
- Penzo Stefano, capitano di nave, 229, 289n, 331
- Pepys Samuel, Segretario dell'Ammiragliato inglese, 203
- Petrina Agostino, capitano di nave, 245
- Petty William, matematico inglese, 203
- Picco Lorenzo, capitano di nave, 175, 290
- Piero de Piero, capo d'Opera, 16n
- Pietro I il Grande di Russia, 108n, 355, 482, 509
- Pighi Carlo, mercante, 532

- Pignatta Giovanni, capitano di nave, 278, 303n
- Pisani Alvise, ambasciatore e Doge
- Pisani Andrea, Capitano Generale da Mar, 504, 513-516, 519, 522-524, 526-528, 533n, 537-538, 545-546, 548-550, 553, 561-562, 565, 572-574
- Pisani Carlo, Provveditore d'Armata, 318, 504; volontario in Armata, 548-549
- Pisani Marco, Capitano Ordinario delle Navi, 211, 213, 218n, 226-227, 236-238, 243, 245-247, 285-286, 303
- Pisani Nicolò, Governatore di Nave, 243n; Almirante, 302-303
- Pitton Pietro, tenente colonnello, 452-453
- Ponti Francesco de, capo d'Opera, 509
- Popham Home, ammiraglio inglese, 212n
- Preti Alvise de, capo d'Opera, 507
- Pretti Giovanni Antonio, Sovrintendente alle artiglierie, 486, 488
- Priaroggia Lelio, capitano di nave, e Colonnello di Marina, 491-494, 512, 513n, 522, 532-533
- Priuli Alvise di Giorgio, Governatore di Nave, 214; Almirante, 225; Governatore Straordinario in Golfo, 410, 412n
- Priuli Alvise di Zaccaria, Provveditore Generale in Dalmazia e a Candia, 300n
- Priuli Antonio, Almirante, 57; Capitano delle Navi, 58-59; Provveditore Generale da Mar 214n
- Priuli Girolamo, Capitano Ordinario delle Navi, 258; Capitano Straordinario delle Navi, 300, 302-303, 305, 315, 317
- Priuli Lorenzo, ambasciatore e cardinale, 300n
- Querini Giacomo, Bailo, 90, 94, 121-122, 126, 127-128, 156, 292n
- Querini Pietro, Provveditore d'Armata, 292, 296-297, 304n, 317-318
- Querini Vincenzo, Governatore di Nave, 121n, 292n
- Raffael Michele, capitano di nave, 197n, 208
- Raicos Michele, scrivano, 469
- Raicovich Pietro, capitano di nave, 347, 385, 464; *Ammiraglio*, 370
- Raicovich Stefano, capitano di nave, 79n, 87-88, 89n, 112, 211n
- Rákóczy Gorge I, principe di Transilvania, 22n
- Rákóczy George II, principe di Transilvania, 55n
- Reati Matteo, capitano di nave, 289n, 290n
- Ressons Jean-Baptiste Deschiens de, teorico d'artiglieria, 401n
- Richards Jacob, colonnello inglese, 353n; Sergente Generale dell'Artiglieria, 381-384, 387, 390-391, 400, 459n
- Richards John, ufficiale inglese al servizio di Venezia, 381n
- Rinaldi Giovanni, capitano di nave, 172, 180-181
- Rocca Luca della, capitano di truppe, 255n
- Rosa Pietro, capitano di nave, 229, 290n, 322n, 330, 340-341, 344, 411, 417, 433, 491, 494-495, 535, 575; Console a Durazzo, 439n
- Rossi Giovanbattista de, capitano di nave, 557
- Rosso [Rosa?] Francesco, capitano di nave, 290, 340n, 412
- Rupert, principe e ammiraglio inglese, 139, 212
- Russel Edward, ammiraglio inglese, 391n
- Ruyter Michiel Adriaanszoon De, ammiraglio olandese, 40, 97n.
- Ruzzini Bartolomeo, Capitano Ordinario delle Navi, 299, 306n, 315, 317
- Ruzzini Carlo, patrizio veneziano 299n; Savio agli Ordini, 126-129, 130n; plenipotenziario alla pace di Carlowitz, 28n, 402n; Deputato alla Provvisione del Denaro, 435; Savio del Consiglio e senatore, 452n, 531, 538, 560

- Sagredo Agostino, Provveditore d'Armata, 237; Provveditore Generale da Mar, 430, 435n, 436, 444, 462, 470-471, 527n
- Sagredo Giovanni, ambasciatore e letterato, 237n, 430n, 488n
- Sagredo Marco, Governatore di Nave, 453
- Sagredo Marina, nobile veneziana, 488n
- Sala Antonio, colonnello e teorico militare, 366n
- Sari Süleyman Pascià, Gran Visir, 213n
- Samueli Andrea, viceconsole a Genova, 492, 495, 526
- Sarhoş Hüseyin, Kapudan Pascià, 295
- Schulemburg Johann Mathias, Maresciallo, 523, 537, 560, 573
- Scott Percy, ammiraglio inglese, 401n
- Seignelay Jan Baptiste Colbert, marchese di, 383n
- Seppard Thomas, *Ammiraglio*, 249
- Shovell Cloudesley, ammiraglio inglese, 452
- Sinan, Kapudan Pascià, 49
- Solimano I il Magnifico, sultano, 28n, 349
- Solimano II, sultano, 225, 251-252, 294
- Soranzo Lorenzo, senatore, 316, 318, 319n, 409; Bailo, 477, 478n, 479
- Spinola Carlo, patrizio genovese, 491n
- Stefano di Zuanne Michiel, vedi Conti Stefano
- Steinau Adam Heinrich, conte di, Generale in Capo, 293, 312n
- Stratman Theodor Althet Heinrich von, cancelliere austriaco, 168n
- Sunderland Charles Spencer, conte di, Segretario di Stato inglese, 174, 209
- Tamagno Cristiano, mercante, 141
- Teodori Giacomo, capitano di nave, 360
- Teodoro de Nicolò, costruttore e teorico navale, 9n
- Tentivo Antonio, capitano di nave e portolanista, 99, 106n, 108, 109n, 144, 331n
- Tentivo Domenico, capitano di nave, 331
- Tentivo Gasparo, capitano di nave, 144, 331n
- Terzi Luca, capitano di nave, 549
- Terzi Nicolò, sotto-pilota, 549n
- Testarossa Antonio di Iseppo Veruda detto, maestro costruttore, 324-325, 384; capo d'Opera, 558n
- Tomba Giacomo, capitano di nave, 550
- Tomio di Giacomo, capo d'Opera, 119, 171, 196
- Topal Mehmet Pascià, Kapudan Pascià, 53-54
- Torrington Arthur Herbert, conte di, ammiraglio inglese, 410n
- Tourville Anne Hilarion de Cotentin, conte di, ammiraglio francese, 118, 343n, 405n
- Trautmansdorff Sigmund von, generale delle fanterie, 258
- Trevisan Francesco, nobile di Nave, 129n
- Tromp Maarten Harpertszoon, ammiraglio olandese, 40
- Valier Alessandro, volontario in Armata, 223, 235n; Almirante, 244-245
- Valier Andrea, Provveditore Generale da Mar, 85, 91, 92n, 96, 98, 104, 156, 166n, 177n, 263n; Savio del Consiglio, 130, 133
- Valier Pietro, Savio del Consiglio e senatore, 166-168, 176, 177n, 178, 183, 186n, 187-188, 217, 223, 225, 235n, 239-240, 244n, 246, 251-252, 259-260, 279, 315-317, 323, 337n, 356-357, 402-403, 409n, 412, 447; Provveditore Generale in Dalmazia, 187, 194, 243n
- Vallarino Nicolò, capitano di nave, 189n
- Vancolen Gerardo [Gherard Van Coolen?], capitano di nave, 197
- Varruca Giorgio, capitano di nave, 366n
- Vecchia Gasparo, maestro costruttore, 275
- Velde Willem 1° Van de, 124n
- Venier Lorenzo Tommaso di Giovanni Francesco, Provveditore Generale da Mar, 10, 319n
- Venier Lorenzo Tommaso di Nicolò, Capi-

- tano delle Navi, 91, 97, 99; Capitano Straordinario delle Navi, 194, 209-215, 221-226, 232-234, 236-238, 243, 246, 248, 249n
- Venier Sebastiano, Capitano Generale da Mar, 78
- Veruda Antonio d'Iseppo detto Testarossa, vedi Testarossa
- Vestri Girolamo Antonio, ingegnere, 419
- Vianello Paolo, capitano di nave, 45n
- Viano Giacomo Maria, capitano di nave, 174
- Viaro Francesco, Luogotenente della Patria del Friuli, 456n
- Vignola Girolamo, residente a Londra, 174
- Villa Francesco Ghiron, marchese, generale delle fanterie, 63, 79.
- Vitali Giorgio Maria, corsaro, 60
- Vittorio Amedeo II di Savoia, 174-175
- Vursten Robert, mercante inglese, 277
- Vursten Thomas, mercante inglese, 229n,
- Ward John, corsaro rinnegato inglese, 25n
- Weigh Toost, olandese, *Ammiraglio*, 514
- Western Thomas, fonditore inglese, 388
- Yusuf Agà, rinnegato dalmata, 21; Kapudan Pascià, 22
- Zaguri Giovanni, Almirante, 234, 244
- Zambella Triffon, capitano di nave, 413
- Zambelli Pietro, Governatore di Nave, 473n
- Zanardi Pietro, mercante, 264n
- Zanino maestro costruttore, 5
- Zen Alessandro, Patrone all'Arsenale, 100
- Zen Antonio, Governatore di Nave, 37; Provveditore Generale della Morea, 261; Capitano Generale da Mar, 291-298, 301, 304, 306, 315-318, 336, 340, 355
- Zimbella Simone, capitano di nave, 536
- Zorzi di Francesco, proto dei Marangoni, 219
- Zuanne de Francesco Piccolo detto Novello, vedi Novello
- Zuanne de Piero de Pieri, maestro costruttore, 35, 67, 68n, 72, 76, 101, 103, 107, 110, 112; capo d'Opera, 114, 175, 197, 217, 219
- Zuecca Battista, capitano di nave, 278
- Zurnazen Mustafà Sorvaji, Kapudan Pascià, 47

INDICE DEI NOMI DI LUOGO

- Abramo, Monte, Corfù, 521
 Adige, fiume, 448
 Adrianopoli, vedi Edirne
 Agiostrati, Egeo settentrionale, 367, 371, 396, 543
 Agnadello, battaglia di, 511
 Agordo (Belluno), 137, 142n, 327
 Agrigento, 223
 Aja, l', 514
 Albania, 247, 251-252, 407, 517n, 531, 534, 545, 553, 560, 564, 573
 Aleppo, 156, 157n
 Alessandretta [Iskenderun], 15-16, 24n, 122, 156
 Alessandria d'Egitto, 21, 24n, 58-59, 156, 160, 162, 182, 233, 261, 345, 403n, 483
 Algeri, 162, 182n, 183, 190, 209n, 216, 222, 244, 253n, 365n
 Amsterdam, 22, 110n, 111, 137, 138n, 139-140, 175, 427, 507n
 Ancona, 4n, 438n, 448-449, 452
 Andro, Cicladi, 30, 113n, 181, 222, 251, 259, 309, 349-350, 352, 356n, 366-367, 372-373, 375, 378, 395-396, 502, 544-545
 Ansiei, Val d' (Belluno), 321
 Antiparo, Cicladi, 443
 Antivari [Bar], Montenegro, 553
 Aquileia (Udine), 451
 Arcadia, Morea, 437; Golfo di, 501
 Argenteria, Cicladi, 40, 97, 151n, 163, 179-180, 274n, 336n, 375n
 Argo, Morea, 297, 307
 Ashburnham, Sussex, 388
 Asola (Mantova), 146n
 Asolo (Trevise), territorio, 66, 506n
 Atalanta, Golfo di, Negroponte, 222, 224, 232, 234
 Atene, 224, 236
 Athos, Monte, Calcidica, 543
 Attica, 221, 350
 Azov, 356, 365, 482
 Baba, Capo, Troade, 213, 234, 371
 Baghdad, 21
 Balcani, 55, 61-62, 165, 168, 169n, 177-178, 252-253, 256, 363, 511n, 554
 Baltico, Mar, 17
 Barfleur, battaglia di, 391n, 573
 Bar, vedi Antivari
 Bari, 125n
 Bassano (Venezia), 146n
 Battle, Sussex, 141
 Beachy Head, battaglia di, 387n, 494n
 Belgrado, 225, 236, 252, 554, 560n
 Beozia, 297, 307, 349, 372
 Bergamo e territorio, 146n, 328, 457n, 486
 Bessarabia, Ucraina-Moldavia, 186
 Bodrum [Petron], Anatolia occidentale, 257n
 Bologna, 199, 506n
 Bosnia, 165n, 167, 169, 511
 Boyne, battaglia di, 381n
 Brač, vedi Brazza
 Brazza [Brač], Dalmazia, 470

- Brembo, fiume e valle, 486, 487n
 Brescia e territorio, 143, 146n, 167, 326-327, 486
 Brest, 268n
 Brindisi, 80, 449
 Brioni, Istria, 17
 Brusada, vedi Karavi
 Buccari, Golfo del Quarnaro, 528n
 Buda, Ungheria, 187, 218n, 219, 381n
 Burano, Venezia, 514n
 Butrintò, Golfo di, Albania, 517
- Cadice, 27, 151n, 407n
 Cadore (Belluno), 130n, 384
 Cairo, Il, 36n, 156
 Calabria, 96, 414, 439
 Calais, 406n
 Calcidica, penisola, 292n, 543
 Caltrano (Venezia), 138, 196n
 Caluri, vedi Salamina
 Candia, isola, vedi Creta
 Candia [Iraklion], città, 16, 34, 49, 62, 67n, 79, 81-85, 93n, 94, 98n, 117, 176n, 233, 257, 334n, 430n, 496
 Canea, 22n, 23-24, 41, 49, 55, 57-59, 62-64, 79, 82, 84, 160n, 244n, 247, 257-259, 331n, 407n, 472n
 Canina, forte di, presso Valona, 251-252
 Cansiglio, bosco del (Treviso-Belluno), 71n, 384
 Cafereo, Capo, vedi d'Oro, Capo
 Caorle (Venezia), 450
 Capodistria, 530
 Caraibi, 62n, 151
 Caristo [Karistos], Negroponte, 30, 350, 354, 373, 375-376, 378-379, 499, 567
 Carlowitz, pace di, 402, 440
 Carpané (Venezia?), 119n
 Carpanedo=Carpané?
 Carpenedo (Padova), 119n
 Castel Tornese, Morea, 267n
 Casoppo, Corfù, 516
 Cassandra, Golfo di, Calcidica, 184, 292n
- Castelnuovo [Hercegnovi], Montenegro, 169, 187, 223n, 225, 253n
 Castelrosso [Kastellorizon], Dodecaneso, 189
 Cattaro e Bocche di, 78, 187, 253n, 413, 439-440, 536, 564
 Cefalonia, 166, 226n, 429, 436, 443, 499, 501, 514-516, 531n, 537n, 563
 Cerigo, 83, 94, 158, 177, 179, 233, 439, 441, 443n, 499, 502-503, 545, 567
 Cerigotto, 156, 567
 Cervi e Canale dei, Golfo di Laconia, 443n, 567, 569
 Cesme, Anatolia occidentale, 53, 257n, 309
 Chatam, Kent, 123n
 Chio [Scio] e Canale di, 27, 29-30, 46, 53, 58, 63, 160, 162, 179-182, 185-186, 190, 192, 209, 244n, 257, 261, 280, 293-295, 297-300, 305-311, 315-317, 319, 332, 349, 365n, 367, 379n, 380-381, 480n, 483, 504
 Chioggia (Venezia), 146n, 284n, 438n, 448, 491, 514
 Cicladi, isole, 38, 309, 349, 361, 372, 380, 404
 Ciotat, La, Provenza, 340n
 Cipro, 14-15, 17, 40n, 151n, 155-156, 158-163, 257, 515n
 Citres, Maina, 344n
 Civitavecchia, 173n
 Clanezzo (Bergamo), 486
 Colonna, Capo, vedi Sunio, Capo
 Conegliano (Treviso), territorio, 456, 506n
 Coò, Sporadi Meridionali, 191
 Corfù e Canale di, 13n, 15, 90, 94, 113, 128n, 136, 146, 151, 156-157, 161, 166, 176, 179, 187-188, 193, 209, 226, 228, 237n, 280, 281n, 315, 345, 414, 429, 488, 502, 508, 510-513, 516, 518-522, 524, 526, 529, 531n, 532n, 533, 534n, 535, 537, 539, 552-553, 557, 561-563, 565, 573, 575
 Corinto, 223, 238, 345n, 499; Istmo di, 247, 250, 258, 261, 372, 389n; Golfo di, 232n, 403, 499n

- Corone, Morea, 95, 165n, 192-195, 196n, 217, 442, 454
 Costantinopoli, vedi Istanbul
 Crema (Cremona), 130n, 146n, 457
 Creta [Candia] e Mare di, XII, 15-16, 22-25, 27, 29-30, 48-49, 55, 58, 60-65, 81-82, 85, 95n, 96, 98, 155-156, 177, 179, 181, 233, 239, 257-259, 293, 299n, 345, 404, 407, 434n, 479, 498, 502
 Cuba, 16n
 Curzola, Dalmazia, 38, 197n, 226-231, 234, 236, 261, 263n, 285, 287-288, 344
 Dalmazia, 61, 71n, 78, 100n, 122, 145n, 167n, 168-169, 172, 187, 194, 218, 223n, 226, 239, 241n, 251, 264, 287, 393, 403, 407, 435n, 503, 511, 512n, 528n, 530-532, 534, 535n, 553
 Damasco, 479
 Danimarca, 152n
 Danubio, fiume, 168, 253n
 Dardanelli, 24-26, 29, 41, 46-47, 52-54, 57, 60, 122n, 168, 177-178, 181-182, 185, 190, 209, 225-226, 253-255, 295, 298, 300, 309, 348, 355-356, 367-368, 396-398, 403n, 404, 498-499, 534, 538, 540, 561, 579
 Delo, Cicladi, 161n, 192, 404
 Dnester, fiume, 168, 186, 194, 219, 225
 Don, fiume, 356n
 Dubrovnik, vedi Ragusa
 Ducato, Capo, Santa Maura, 161n, 409, 473n
 Dulcigno [Ucinj], Montenegro, 80, 169, 357, 393n, 407, 439, 534, 553, 573, 576
 Dunkerque, vedi Dunquerque
 Dunquerque [Dunkerque], 101, 268n, 406n, 449n
 Durazzo, 169, 251, 407, 439n, 440, 448-449, 494
 Edirne [Adrianopoli], 183, 301n, 499
 Egina e Golfo di, Attica, 224, 232, 500, 567
 Egitto, 60, 156, 163n, 179, 298, 403n
 Erzegovina, 167, 511, 553
 Eubea, vedi Negroponte
 Fasana, Istria, 332
 Feltre (Belluno), 146n
 Ferrara, 506n
 Fiume, 446, 448-451, 528n, 577
 Flessinga, Zelanda, 110n
 Focea, vedi Fochies
 Fochies [Focea], 25, 48, 190, 248-249, 251, 257n, 295, 300, 379n, 400
 Francia, 33n, 74n, 98n, 120n, 123, 172n, 195, 220, 226, 268, 271, 286n, 388, 450, 456n, 468, 474, 533
 Friuli, 134n, 319n, 455-456, 506n
 Gallipoli, Chersoneso, 396
 Gardone Val Trompia (Brescia), 138, 196n
 Gaudio, isola a sud di Creta, 81
 Genova, 80n, 102n, 174, 182-183, 188-189, 192, 195, 285n, 322n, 330n, 361, 427, 438, 491-492, 494-495, 526, 533n, 558, 562
 Giura, Cicladi, 354
 Grabusa, Creta, 85, 255
 Grecia, 185, 433n
 Greenwich, Londra, 428
 Hastings, Sussex, 140n, 141n
 Hercegnovi, vedi Castelnuovo
 Iberica, Penisola, 174n
 Ierapetra, 81
 Imbro, Egeo settentrionale, 234, 367, 396-398, 540
 Imotski, Dalmazia, 553
 Indiano, Oceano, 151
 Inghilterra, 74n, 123-124, 139-140, 142-143, 172, 174, 203, 220, 226, 272n, 273, 381n, 388-389, 438, 460, 468, 474, 530n, 542n, 562
 Ionie, isole, 92, 151, 173n, 187, 241n, 259,

- 434, 436, 497n, 501, 511n, 512n, 515,
525, 531, 534, 537, 563, 566
- Iraklion, vedi Candia
- Irlanda, 404, 405n
- Iskenderun, vedi Alessandretta
- Istanbul [Costantinopoli], 21-22, 24, 26-29,
31n, 32, 41, 51, 54, 58, 60, 62, 90, 94,
121-122, 144, 148n, 156, 158-159, 161,
163, 168, 179, 186, 190, 193, 217, 223,
225, 234, 236, 244-245, 251n, 256, 298,
300, 307, 309, 314, 316n, 343, 363,
364n, 366n, 396-398, 402, 403n, 409n,
424, 429n, 443n, 452-453, 454n, 456n,
461, 477, 479n, 480-484, 498, 500n,
524, 545n, 564, 567
- Istria, 33n, 101, 107n, 119, 128, 172, 230,
331n, 332, 360, 435n, 436n, 438n, 449,
456, 490n, 506n, 514, 528n, 530, 532,
563
- Izmit, Mar di Marmara, 483
- Jasi, Moldavia rumena, 219
- Kafireos, Canale, Cicladi, 30, 350, 367, 372-
373, 375, 378
- Kalamata, Golfo di Messenia, 195
- Kaloni, Capo, Mitilene, 398
- Karavi [Brusada], isola al largo di Nauplia,
244
- Karistos, vedi Caristo
- Kastellorizon, vedi Castelrosso
- Kavala, Tracia, 183
- Kephez, Capo, Dardanelli, 49
- Kiev, 218n
- Knin, Dalmazia, 233
- Kömür, Capo, Anatolia occidentale, 298,
300, 304, 306
- Kuşadasi [Scala Nova], Anatolia occidentale,
257n
- Laconia, Golfo di, Morea, 545-546, 569,
570-571
- Legnago (Verona), 130n, 146n
- Lemno, Egeo settentrionale, 51, 55, 183, 368,
370-371, 396, 540, 542-544
- Lepanto, 223, 403, 478, 499, 566; battaglia
di, 3, 4n, 7, 9, 31, 72n, 78, 304
- Lero, Sporadi meridionali, 79, 213
- Leucade, vedi Santa Maura
- Lido di Venezia e bocca del, 36, 68n, 221,
285, 392, 487, 489, 555, 558
- Liguria, 494
- Lisbona, 157
- Livenza, fiume, 119n, 134n, 319n, 455-456,
506n
- Livorno, 22, 41n, 162, 174, 188, 361, 387,
427, 438, 445, 452, 489n, 494-495,
514n, 532-533, 558, 562
- Londra, 139, 141n, 143, 202, 269; ambascia-
tori a, 35n, 127n, 427n, 452n
- Macronisi, Cicladi, 232n, 354, 378
- Madrid, ambasciatori a, 121n, 300n, 356n,
409n, 527n
- Maina, Morea, 97, 188, 195, 209, 344n
- Malaga, 407n; battaglia di, 514n
- Malamocco, bocca e porto di, 10, 74n, 80,
109, 112, 179, 217, 221, 263, 278,
284, 287, 320, 324, 332n, 419n, 422,
449-450, 502, 503n, 507n, 514n, 528n,
557n
- Malea, Capo, Morea, 156, 177, 186, 192,
452, 515, 524, 545, 548, 561, 567
- Malta, 22, 483
- Malvasia [Monevasia], 48, 58, 192, 223-224,
232n, 235, 237-239, 244-247, 256, 303,
345n, 443, 491, 502-503
- Mandalya, Golfo di, Anatolia occidentale,
213
- Mandouki, Corfù, 521
- Manica, Canale della, 404, 405n
- Mantova, territorio di, 198n, 506n
- Marano (Udine), 146n
- Maratonisi, Golfo di, Laconia, 545-546, 567
- Marsiglia, 56, 340n, 452n, 513n
- Matapan, Capo, 444, 453, 545-546, 551,
566-567, 569; battaglia di Capo, 81n

- Mavarea, Egeo settentrionale, 398
 Mentone, Provenza, 492n
 Messenia, Golfo di, Morea, 195, 546, 552
 Messina, 117, 345n, 533, 553n
 Micono, Cicladi, 181; Canale di, 372
 Milo, Cicladi, 40n, 82, 151n, 179-180, 244-246, 502
 Misurina (Belluno), 321
 Mitilene e Canale di, 47, 53-54, 182, 213-215, 247-249, 254, 257, 295, 298n, 311, 355, 368, 371, 398, 483
 Modone, Morea, 61, 95-96, 165n, 194, 218, 500-501, 503, 523
 Mohacs, battaglia di, 225
 Moldavia, 186, 194
 Montagnana (Padova), 198
 Montagne Nere, Morea, 437
 Montello, bosco del (Trevise), 71, 72n, 134n, 196, 219, 268-269, 319n, 455, 506n
 Montenegro, 169n, 517n, 553
 Montona, bosco di, Istria, 101, 119, 506n
 Morlaix, Bretagna, 406n
 Mostar, 553
 Motta di Livenza (Trevise), 456
 Münster, pace di, 24

 Napoli, 188, 452n, 532-533, 577n
 Napoli di Romania, vedi Nauplia
 Nasso, Cicladi, 30, 192, 209, 349
 Nauplia [Napoli di Romania] e Golfo di, 9n, 58, 63, 192, 195, 213, 218, 236, 237n, 238, 259-261, 292, 306, 308, 344-345, 354-355, 366-367, 372, 378, 380, 391, 395, 402, 420, 433, 436n, 443, 470, 490n, 497, 500, 503, 523-524, 528n
 Navarino, 95-96, 99, 121n, 193, 217-218, 226n, 515; battaglia di, 6n
 Negroponte [Eubea] e Canale di, 30, 121n, 165n, 181, 185, 209, 218, 221-222, 231-235, 238-239, 248, 251-252, 258, 260, 293, 350, 354-355, 374-376, 378, 499, 540, 541n
 Nero, Mar, 28, 46n, 59, 251n, 256, 307, 356, 363-365, 444, 478-479, 481-484, 503n
 Nicaria, Sporadi Meridionali, 209
 Nicopoli, battaglia di, 168n
 Nio, Cicladi, 30, 180, 247
 Nis, Serbia, 252
 Noli, Capo, battaglia di, 491n
 Nord, Mare del, 404

 Oderzo (Trevise), 456
 Oinousses, vedi Spalmadori di Chio
 Olanda [Paesi Bassi], 69n, 74n, 126n, 140-141, 175, 198n, 438, 476n, 507n, 514, 530n, 534n
 Olonne, Bretagna, 131n
 Orsera, Istria, 360
 Orzinuovi (Brescia), 130n, 146n
 Oro [Cafereo], Capo d', Negroponte, 375
 Otranto, 299, 516; Canale d', 95-96, 118, 155, 159-160, 174, 213, 232n, 236, 254-255, 279-280, 294n, 315, 407, 439, 442, 444, 575

 Padova, 52, 146n, 195n, 558; territorio di, 119, 134n, 319n, 456n, 506n
 Paesi Bassi, vedi Olanda
 Palermo, battaglia di, 124, 125n, 573
 Palmanova (Udine), 146n, 174n, 506n
 Parenzo, Istria, 68n, 208, 360n, 448,
 Parigi, 139-140, 448; ambasciatori a, 35n, 131n, 300n, 338n, 356n, 409n, 417n, 448n, 452n, 505n, 528n, 570n
 Paro, Cicladi, 30, 52, 64, 97, 151n, 181, 233, 354, 395n, 404, 443-444
 Passarowitz, pace di, 28n, 569, 573, 575, 578
 Passero, Capo, battaglia di, 573n
 Passo, vedi Paxo
 Patrasso, 193, 223, 267n, 345n, 437; Golfo di, 224n
 Paxo [Passo], isole Ionie, 420, 537
 Pecs, Ungheria, 219
 Pello Rosso, basso fondo al largo di Malamocco, 80, 284
 Perasto, Bocche di Cattaro, 78, 84n, 409, 413, 438n, 440, 445, 476

- Peschiera (Verona), 130n, 146n
 Pest, Ungheria, 187
 Petali, Golfo di, Negroponte, 354
 Peterwardin, battaglia di, 522, 524
 Piave, 134n, 282n, 319n, 455-456
 Pireo, Il, 226, 231-232
 Piscopi, Sporadi Meridionali, 59
 Po, fiume, 494
 Podolia, Ucraina, 186
 Pola, 68n, 450, 506n
 Polonia, 409n
 Poltava, battaglia di, 481
 Pontevico (Brescia), 146n
 Porto Bisatto, Morea, 443
 Portobuffolè (Trevise), 456
 Porto Gavrión, Andro, 349-350, 352, 366, 372, 374-375, 380, 395
 Porto Climinò, Santa Maura, 217, 497, 501
 Portogallo, 175
 Porto Guin, Corfù, 512, 521, 536, 564, 575n
 Porto Palermo, Scopelo, 184
 Porto Poro, Morea, 232-233, 395
 Porto Rafti, Attica, 221
 Porto Trapano, Morea, 261, 344-345, 347, 361, 393, 402, 421-422, 437
 Portsmouth, 220n
 Poveglia, Venezia, 16, 42, 45, 51, 57, 287, 422, 575
 Prevesa, Epiro, 187, 403, 523-524, 553; battaglia della, 7-9, 17, 304, 516
 Prodano, isola presso Navarino, 99n
 Provenza, 33n, 56, 282, 513n, 533n
 Prut, fiume, 219, 482
 Psara, Egeo settentrionale, 368, 371

 Quarnaro, Golfo del, 71n

 Ragusa [Dubrovnik], 71n, 169n, 243, 386
 Rapallo (Genova), 492n
 Reggio Calabria, 533, 553
 Retimo, 34n, 257, 407n
 Rijswyck, pace di, 392, 426, 494

 Robertsbridge, Sussex, 140, 388n
 Rochefort, Saintonge, 74n, 220n, 268n, 275n
 Rodi, 21, 29, 41, 58-59, 160, 179n, 189-191, 193, 222-223, 257, 363, 367-368, 483
 Roma, 316; ambasciatori a, 30n, 35n, 121n, 202n, 344n, 446n, 448n
 Rotterdam, 110n
 Rovato (Brescia), 249n
 Rovigno d'Istria, 265, 507n, 530
 Rovigo, 146n
 Russia, 482n, 509

 Saint-Malo, Bretagna, 381n, 406n
 Salamina [Caluri], 345n
 Salonicco, 183, 232, 298n, 300, 403n
 Salvatore, Monte, Corfù, 521
 Samo, Sporadi Meridionali, 179n, 209, 309, 345
 Samotracia, Egeo settentrionale, 395n, 398
 San Gottardo, battaglia di, 62
 Santa Croce, Repubblica di Ragusa, 10
 Santa Maria, Capo, Mitilene, 311
 Santa Maura [Leucade], isole Ionie, 161n, 181, 187, 194-195, 217, 226n, 267, 409, 424n, 438, 473n, 497, 501-503, 522-524, 537n, 539, 553, 563
 Santorino [Tera], Cicladi, 12, 30
 Sapienze, isole presso Modone, 61, 95-96, 100, 237, 246, 279-280, 442, 497, 500, 502, 523, 545-546, 573
 Sardegna, 552n, 562
 Sarezze (Brescia), 277, 283, 326-328, 359, 378n, 385, 390, 413n, 486-488
 Saronico, Golfo di, Attica, 297
 Saseno, isola presso Valona, 128n, 254, 281n, 406n, 442
 Savona, 174n
 Scala Nova, vedi Kuşadasi.
 Serfanto, Cicladi, 38, 354
 Schineri, Capo, Zante, 516
 Schooneveldt, battaglia di, 212n
 Scio, vedi Chio

- Sciro, Sporadi Settentrionali, 314, 371, 540, 544
 Scopelo, Sporadi Settentrionali, 184-185
 Scutari, 553
 Sebenico, 49n
 Seghedino, Ungheria, 219
 Segna, Golfo del Quarnaro, 451
 Serbia, 236, 243, 252
 Serravalle (Treviso), 456n
 Sicilia, 117-118, 123, 159, 452, 483, 551n, 573
 Siğacik [Suazich], Anatolia occidentale, 53, 257n
 Sifanto, Cicladi, 151n
 Sign, Dalmazia, 194
 Sigri e Capo, Mitilene, 371, 398
 Sinope, Mar Nero, 28, 256, 478, 481n, 482n, 484
 Sira, Cicladi, 185, 192, 352
 Siracusa, 97n
 Siria, 12, 14, 17, 155-156, 158-163, 189
 Slankamen, battaglia di, 251n, 256, 276
 Smirne e Golfo di, 25, 59, 156, 158-163, 179, 257n, 261, 295-296, 298, 300-301, 312, 348, 366n, 400, 403n, 445
 Somadida, bosco di (Belluno), 321, 384
 Spagna, 92n, 452, 530n; ambasciatori in, 121n, 300n, 356n, 409n
 Spalato, 425n, 553
 Spalmadori di Chio [Oinousses], 295, 298-299, 301-302, 305-306, 311
 Spezie, isola presso Nauplia, 500
 Spinalonga, Creta, 41, 85, 258, 345, 502-503
 Spithead, Hampshire, 348
 Standia, isola presso Candia, 82
 Steinkirk, battaglia di, 381n
 Stilo, Punta, Calabria, 96
 Stretti, vedi Dardanelli
 Suazich, vedi Siğacik
 Suda, 27, 80, 84n, 85, 94, 109n, 160n, 179, 424n, 497, 502-503
 Sund, 18
 Sunio [Colonna], Capo, 354
 Sussex, 142
 Svezia, 140, 142n
 Tagliamento, fiume, 455
 Taranto, Golfo di, 159
 Taso, Egeo settentrionale, 183, 251, 396, 398
 Tebe, Beozia, 258
 Teke, Capo, Anatolia occidentale, 309
 Tenedo, Egeo settentrionale, 50n, 51, 53-55, 158, 182, 234, 254, 295, 298, 368, 371, 397-398
 Tera, vedi Santorino
 Termia, Cicladi, 223, 350, 378, 380, 544
 Tine, Cicladi, 48, 57, 85, 94, 177, 190, 193, 254, 350, 396, 499, 502n, 503; Canale di, 372
 Tolone, 33n, 98, 123n, 124, 268n, 272, 442n, 444n, 452n, 453, 513n
 Trafalgar, battaglia di, 212n, 321n
 Trapani, 220n
 Transilvania, 256, 392
 Traù, 79n
 Treviso e territorio, 134, 146n, 455n, 456n
 Trieste, 118, 446, 448-450, 528n, 577
 Tripoli di Libia, 117n, 157, 190n, 191, 195n, 280n, 483
 Tripoli di Siria, 156, 158.
 Troade, 213
 Tunisi, 29, 95, 157, 184
 Ucinj, vedi Dulcigno
 Ucraina, 168
 Udine, 146n
 Ungheria, 61-62, 168, 185, 187, 219, 293n, 327n, 392, 504n, 511
 Utrecht, pace di, 445
 Valona, 24n, 78, 169, 251-252, 255, 281n, 370n, 407, 534
 Varsavia, ambasciatori a, 148n
 Vattica, isola dei Cervi, 443n
 Venetico, isola presso Modone, 500

- Verona e territorio, 33n, 146n, 195, 532
 Vicenza e territorio, 119, 134n, 138, 141,
 146n, 196n, 258, 456n
 Vido, isoletta presso Corfù, 517
 Vienna, XII, 22n, 142, 165-166, 168, 169n,
 178, 327n; ambasciatori a, 100n, 148n,
 338n, 409n, 417n, 452n, 527n
 Villa d'Almè (Bergamo), 486-487, 488n, 535,
 556
 Villafranca [Villefranche], Provenza, 175
 Villefranche, vedi Villafranca
 Volo, Tessaglia, 63, 79n, 131n; Golfo di, 185,
 232n
 Vonitza, Epiro, 523-524, 553
 Voronez, 356n

 Westminster, trattato di, 117
 Windsor, Berkshire, 139

 Zante, 15, 89, 97, 99n, 128n, 155-156, 161n,
 166, 179, 185, 190, 213, 226n, 307,
 343n, 429, 436, 501, 514-516, 522-523,
 531n, 537n, 539-540, 551n, 552-553,
 563, 565-566, 573
 Zara, 79n
 Zea, Cicladi, 223, 232n, 354, 376-378
 Zenta, battaglia di, 349n, 392
 Zonchio [Navarino], battaglia di, 5, 6n, 7, 17,
 25, 303n

INDICE DEI NOMI DI NAVE

- Abbondanza e Ricchezza*, nave pubblica, 260n, 263-264, 274n, 302n, 306, 365n
- Adria in Pace*, mercantile armato, 495
- Amazzone Guerriera*, nave pubblica, 358-361, 372, 373n, 374n, 377n, 382, 384, 393, 396n, 398-399, 412-413, 420, 452, 473-474, 558
- Amsterdam*, nave olandese, 77n
- Anna Maria*, nave pubblica, 53, 56-58, 61, 81-82
- Aquila Reale*, dal 1709 *Aquileta*, nave pubblica, 393n, 412-413, 440-441, 473, 517n, 537n, 543n, 549, 551, 564, 565n
- Aquila Valiera*, nave pubblica, 384-387, 396n, 399, 419, 450, 453, 485n, 489-490, 492, 493n, 507n, 517n, 518, 521, 543n, 547, 564
- Aquila Volante*, mercantile armato, 410n
- Aquileta*, vedi *Aquila Reale*
- Arca di Noè*, mercantile armato, 222
- Assumpção*, nave portoghese, 545n
- Aurora*, nave pubblica, 320, 323, 324n, 326-328, 330, 331n, 341n, 349, 358, 367n, 370, 373n, 374n, 375n, 377n, 378, 380n, 393n, 396n, 399, 419-420, 426, 457n, 459
- Breda*, nave inglese, 272n
- Britannia*, nave inglese, 364n, 391n
- Bucintoro*, imbarcazione cerimoniale, 75n, 130, 265, 457n
- Capricieuse*, fregata francese, 411n
- Carlo Duca di Lorena*, 173, 179n, 189n, 208n
- Charles Galley*, nave ibrida inglese, 124n
- Cigala*, mercantile, 18
- Cigno*, nave pubblica, 557, 559, 565n
- Coast*, mercantile armato, 232
- Colomba d'Oro*, nave pubblica, 461, 513, 517n, 518, 541-542, 543n, 565n
- Conceição*, nave portoghese, 545n
- Conquerant*, nave francese, 463
- Corona*, nave pubblica, 461-463, 467, 468n, 469-476, 478n, 489, 492, 502, 504n, 505-506, 509-510, 517n, 523, 526, 529, 538n, 543n, 566n, 570-571
- Costanza Guerriera* (I), nave pubblica, 16n, 72-78, 80, 81n, 82-84, 86n, 89-90, 91n, 93-94, 98, 99n, 100-101, 107, 108n, 109, 113, 121n, 122, 132, 135-136, 144n, 145n, 155, 158, 161n, 162, 179n, 181, 184, 262, 281, 320, 322n, 528n
- Costanza Guerriera* (II), nave pubblica, 473, 485, 487, 517n, 518, 543n, 547-548, 565n, 570-571
- Croce Rossa*, nave pubblica, 384-387, 396n, 419, 420n, 424, 464, 497, 502, 503n, 508, 528n
- Dartmouth*, nave inglese, 491n
- Defiance*, nave inglese, 76-77
- Delft*, nave olandese, 77n
- Drago Volante*, nave pubblica, 106n, 107-110, 111n, 135, 158, 160-162, 179n, 185,

- 193, 197-198, 202, 207n, 208, 221n, 226n, 227, 229-230, 244n, 254, 265-267, 276, 279-281, 286n, 287n, 302n, 303, 322n, 386, 506
- Elisabeth Mary*, mercantile armato, 31
- Ercole Vittorioso*, nave pubblica, 130, 170-172, 179n, 181, 207n, 211, 221n, 226n, 227, 230n, 236, 255, 286n, 302n, 305n, 310n, 331, 350n, 367n, 373n, 393n, 396n, 440-441, 539n, 543n
- Europa* (1660'), mercantile armato, 68
- Europa* (1684), mercantile armato, 173, 174n, 213n
- Falcone*, nave pubblica, 557-558, 559n, 565, 566n
- Fama Volante*, nave pubblica, 106n, 107-110, 111n, 122, 135-136, 144, 158-160, 161n, 162, 179, 202, 207n, 221n, 226n, 227, 229, 230n, 238n, 286n, 302n, 305, 308n, 329, 331n, 339, 349n, 367n, 371n, 373n, 383, 393n, 416n
- Fede Guerriera*, nave pubblica, 281, 283, 308, 310n, 311n, 319, 323n, 329, 333, 347, 349n, 361, 367n, 369, 373n, 374n, 377n, 393n, 396n, 408, 493n, 517n, 543n, 549, 552n, 565, 566n
- Fenice*, nave pubblica, 281, 283-284, 308, 310n, 311, 319, 323n, 329, 333, 349n, 360n, 361n, 367n, 373n, 377n, 393n, 396n, 408, 426, 437, 453, 466n, 492, 493n, 517n, 543n, 550, 566n
- Fenice Rinnovata*, nave pontificia, 520n
- Fontana d'Oro*, nave pubblica 53, 56-57, 59-63, 79, 83n, 86n, 87-89, 93, 96-97, 112, 114, 118-120, 131n
- Fontana Rossa*, vedi *Fontana d'Oro*
- Fornon*, nave spagnola, 522n
- Fortuna Guerriera*, nave pubblica, 535-536, 545, 549n, 551, 552n, 562, 566n
- Fregata Contarina*, mercantile armato, 81n
- Galatée*, fregata francese, 448n
- Galeone Balbi*, vedi *Galeone pubblico*
- Galeone grande*, galeone pubblico, 7-8
- Galeone grande*, vedi *Santa Maria Torre da Mar*
- Galeone piccolo*, vedi *Padre Eterno*
- Galeone pubblico*, 9-12, 14, 319n
- Gentile*, fregata francese, 448n
- Gerusalemme*, mercantile armato, 308n, 350n, 411n
- Giove*, nave pubblica 325, 327-328, 331, 355, 367n, 369, 373n, 374n, 377, 378n, 393n, 396n, 399-400, 459, 508
- Giove Fulminante*, nave pubblica, 72-78, 80, 82-84, 86n, 89-90, 91n, 93-94, 98, 100-101, 108n, 109, 113, 129n, 132, 144, 146, 155, 158, 160, 161n, 162n, 179, 181, 188, 202, 207n, 220, 221, 229, 262, 266, 275-276, 278-280, 320, 322n, 389n, 408, 416
- Gloria Veneta*, nave pubblica, 528, 535-536, 539, 543n, 562, 565, 566n, 567
- Gracieuse*, fregata francese, 118n
- Grand'Alessandro*, nave pubblica, 461, 517n, 536, 541, 543n, 547, 565n, 568-569, 571-572
- Idra*, nave pubblica, 555, 557-558, 565n, 570
- Iride*, nave pubblica, 272n, 320, 321n, 322, 326, 329, 338, 349n, 359, 361, 367n, 369, 373n, 374n, 377n, 393n, 396n, 399, 410, 422, 424, 425n, 466n, 472, 517n
- James Galley*, nave ibrida inglese, 124n
- Leon Coronato*, nave pubblica, 268, 272-274, 275n, 278, 281n, 302n, 303, 324
- Leon d'Oro*, mercantile armato, 308n
- Leon Trionfante*, nave pubblica 509-510, 514, 520, 537n, 538n, 541, 543-544, 547, 560, 566n

- Madonna dell'Arsenale*, nave pubblica, 509, 514, 517n, 543n, 547, 565n, 568-569, 571
- Madonna del Loreto e San Paolo* vedi *San Paolo*
- Madonna della Salute* (I), nave pubblica, 110-112, 118, 152n, 158, 160, 161n, 162n, 179n, 185, 207n, 211, 229, 286n, 287n, 292n, 302n, 304, 305n, 310n, 313n, 341n, 342n, 349n, 367n, 371n, 373n, 383, 385, 393n, 396n
- Madonna della Salute* (II), nave pubblica, 485, 492, 493n, 513, 517n, 521, 543n, 546-547, 563, 566n, 567, 570-571
- Madonna della Salute* (I), mercantile armato, 23, 26, 40n
- Madonna della Salute* (II), mercantile armato, 564
- Madonna delle Grazie*, mercantile armato, 410n
- Margherita*, mercantile armato, 292n
- Mercante Armeno*, mercantile armato, 48n
- Molin da Vento*, mercantile armato, 53, 55
- Monarque*, nave francese, 97
- Montone d'Oro*, nave pubblica, 254, 264, 274n, 290, 383
- Nassau*, nave inglese, 492n
- Nettuno*, nave pubblica, 265-266, 302n, 305n, 310n, 331n, 349n, 367n, 373n, 393n, 437, 455, 517n, 543n, 564, 566n
- Northumberland*, mercantile armato, 89
- Nossa Senhora do Pilar*, nave portoghese, 545n
- Nossa Senhora dos Necessidades*, nave portoghese, 545n
- Nostra Signora del Carmine e San Michele*, vedi *San Michele*
- Nostra Signora del Rosario*, nave pubblica, 493n, 494-496, 513, 517n, 543n
- Nostra Signora dell'Assunzione*, mercantile armato, 174
- Nostra Signora della Cintura*, nave spagnola, 522n
- Pace e Abbondanza*, nave pubblica, 123n, 170-172, 179n, 181, 207n, 211, 222n, 238n, 265, 286n, 302n, 305n, 308n, 329, 349n, 361, 367n, 373n, 393n, 396n, 441
- Padre Eterno*, galeone pubblico, 12-14, 16, 156
- Perla*, nave pubblica, 53, 55
- Perla*, nave spagnola, 522n
- Perle*, nave francese, 449
- Porcospino*, nave pontificia, 520n
- Postiglione*, mercantile armato, 189n
- Prince Royal*, nave inglese, 10-11
- Princess*, nave inglese, 101n
- Principe di Toscana*, mercantile armato, 48n
- Profeta Elia*, mercantile armato, 48n
- Rainha dos Anjos*, nave portoghese, 545n
- Reale*, nave spagnola, 522n
- Redentor del Mondo*, mercantile armato, 173, 179n, 213n
- Redentor del Mondo*, nave pubblica, 207-208, 217, 221n, 236, 238n, 248-249, 267, 286n, 302n, 305n, 310n, 311n, 312-314, 331n, 341n, 354, 367n, 370-371, 373n, 374n, 377, 383, 393n, 396n, 412, 420, 425n, 426
- Regina del Mare*, nave pubblica, 485, 489, 492-493, 512-513
- Reniera e Soderina*, mercantile, 12, 25n
- Rizzo d'Oro*, nave pubblica, 358-361, 372, 373n, 374n, 377n, 378, 382, 384, 393n, 394n, 396, 398-401, 412-413, 419-420
- Robert Bonadventure*, mercantile inglese, 449
- Roccaforte*, nave veneziana, 4
- Rosa*, nave pubblica, 261, 277-278, 283n, 302n, 305n, 310n, 349n, 360n, 367n, 370, 373n, 374n, 377n, 378, 393n, 396n, 398, 517n, 543n, 559
- Rosa Moceniga*, mercantile armato, 48n, 52, 54n.
- Rosendal*, mercantile armato, 173
- Royal Louis*, nave francese, 364n
- Royal William*, nave inglese, 463, 509n

- Sacra Lega*, nave pubblica, 228-230, 233, 238n, 244n, 248-249, 264, 276n, 286n, 287n, 289n, 302n, 305n, 310n, 349n, 367n, 373n, 377, 393n, 396n, 443, 453, 502, 514, 543n, 549, 566n
- Saint Patrick*, nave inglese, 108
- San Alwise*, nave pubblica, 35, 36n, 37-38, 41
- San Andrea*, nave pubblica, 197, 207n, 211, 221n, 236, 255, 282n, 286n, 287n, 302n, 305n, 310n, 313, 349n, 352n, 367n, 370, 371n, 373n, 376n, 377-378, 380n, 393n, 396n, 450, 474, 517n, 543n, 544n, 567
- San Antonio da Padova*, nave pubblica, 119, 123, 170-172, 179n, 180-181, 196, 197n, 202, 207n, 222n, 226n, 227, 230n, 286n, 287n, 289n, 302n, 305n, 310n, 314n, 325n, 331n, 341n, 393n, 411-412, 440-441, 445
- San Bonaventura*, mercantile armato, 308n, 408, 410n
- San Buraldino*, nave pontificia, 520n
- San Domenico*, nave pubblica, 220, 230, 238n, 248, 274n, 286n, 302n, 305n, 310n, 349n, 362n, 367n, 369, 372, 373n, 393n, 396n, 441, 450
- San Ferdinando*, nave spagnola, 522n
- San Francesco da Paola*, nave pubblica, 485-486, 492, 493n, 517n, 538n, 543n, 547, 565n
- San Gaetano*, nave pubblica, 528, 535-536, 538, 542, 543n, 546, 552, 565n, 568-570
- San Giacomo*, nave maltese, 501n, 520n
- San Giovanni*, nave pontificia, 501n, 520n
- San Giovanni*, nave spagnola, 522n
- San Giovanni Battista Grande*, nave pubblica, 175-176, 185, 188, 202, 207n, 210-211, 221n, 226n, 227, 234, 283, 286n, 287n, 294n, 302n, 310n, 312, 349n, 360n, 367n, 373n, 377n, 393n, 407
- San Giovanni Battista Piccolo*, nave pubblica, 124, 170-172, 179n, 196, 207n, 222n, 226n, 227, 229-230, 235, 238n, 286n, 287n, 302n, 305n, 310n, 312, 330
- San Iseppo*, nave pubblica, 208, 214, 217, 222n, 238n, 244-245, 250n, 265, 286n, 303
- San Lorenzo Giustinian* (I), nave pubblica, 268, 271-274, 276-280, 281n, 292n, 300, 302n, 303, 305, 310, 319-320, 322n, 328, 346, 348, 349n, 352n, 357, 366n, 367n, 368-372, 373n, 374n, 376, 381, 383-384, 393n, 396n, 399, 408, 420, 426, 458n, 459, 460n, 462, 474, 505-506, 509
- San Lorenzo Giustinian* (II), nave pubblica, 485, 487, 490, 493n, 494, 501, 513n, 517n, 518, 520, 536, 541-542, 543n, 566n, 569n
- San Marco*, nave pubblica 35, 37-38, 40-52, 67, 84, 88, 292n, 321n
- San Marco Grande*, nave pubblica, 119, 123, 170-172, 179, 181, 183, 190, 201, 207n, 214, 221n, 226n, 227, 229n, 230, 238n, 244, 245n, 250n, 265, 286n, 303
- San Marco e San Tito*, galeone pubblico, 16-17
- San Michele* (*Nostra Signora del Carmine e San Michele*), mercantile armato, 188, 189n, 207n
- San Nicolò*, nave pubblica, 188, 196-197, 207n, 221n, 222n, 236, 238n, 274n, 286n, 294n, 302n, 310n, 331n, 336-337, 349n, 366n, 367n, 373n, 378, 393n, 396n, 407, 426, 445
- San Nicolò*, mercantile, 161n
- San Pietro Apostolo*, nave pubblica, 495-496, 517n, 533n, 543n, 552n, 564, 566n,
- San Pietro di Alcantara*, nave pubblica, 557, 559, 567, 570
- San Pio V*, nave pubblica, 528, 535-536, 538, 543n, 547, 551, 553, 565n, 566n
- San Paolo* [*Madonna del Loreto e San Paolo*], mercantile armato, 495-496, 517n, 538n
- San Raimondo*, nave maltese, 501n, 520n, 545n

- San Raimondo*, nave pontificia, 552n
San Sebastiano, nave pubblica, 272n, 320, 322, 326, 327n, 329, 330n, 338, 340n, 347, 349n, 359, 361n, 367n, 369, 373n, 374n, 375, 385
San Spiridione, nave pubblica, 555-558, 566n, 570
San Vittorio, nave pubblica, 175-176, 185, 188, 190-191, 202, 207n, 214-215, 221n, 226n, 227, 234, 238n, 246, 260n, 274, 285, 286n, 289-290, 302-304, 305n, 306, 310n, 312, 329n, 345, 349n, 367n, 370, 371n, 373n, 374n, 377n, 393n, 450, 452-453
San Zaccaria, nave pubblica, 557-558, 565, 566n
Santa Caterina, nave maltese, 501n, 520n, 545n
Santa Caterina, nave pontificia, 552n
Santa Margherita, mercantile armato, 576n
Santa Maria, nave da guerra noleggiata, 207, 221n, 222n, 224
Santa Maria Torre da Mar, galeone pubblico, 12-14, 16-17, 156
Santa Corones, nave portoghese, 545n
Santa Rosa, nave portoghese, 545n
Santissima Annunziata, nave pubblica, 35-38, 41-42, 45
Santissima Annunziata (I), mercantile armato, 173, 179n, 222n
Santissima Annunziata (II), mercantile armato, 495-496, 517n, 538n, 564, 576n
Santissima Concezione, nave da guerra noleggiata, 189
Santissimo Crocefisso, mercantile armato, 495-496, 517n
Scala, mercantile armato, 308n
Scala di Jacob, mercantile armato, 173-174, 188, 189n, 192n
Scudo della Fede, nave pubblica, 508, 517n, 536
Sibilla Europa, mercantile armato, 308n
Sirene, fregata francese, 118n
Sol d'Oro (I), nave pubblica, 63, 75, 79, 86n, 89-90, 93, 96-97, 109, 120, 177n
Sol d'Oro (II), nave pubblica, 325, 327-328, 331, 355, 367n, 373n, 374n, 375, 376n, 377, 384, 393n, 396n, 420
Stella Maris, nave pubblica, 272, 276-278, 283n, 299n, 302-303, 324, 331n, 365n, 498
Téméraire, fregata francese, 118n
Terrible, nave francese, 387n
Thérèse, nave francese, 83
Tigre, nave pubblica, 323-324, 326-328, 330, 331n, 349, 351, 361n, 367n, 373n, 374n, 375, 376n, 377-378, 393n, 394n, 396n, 398, 420, 457n
Totusmundus, nave veneziana, 4
Toulouse, La, nave francese, 452-453
Terror, nave pubblica, 485, 489-490, 492, 493n, 497, 500, 502, 517n, 519, 525n, 542n, 543n, 550, 556, 566n
Trionfo, nave pubblica, 485, 487, 490, 493n, 501, 513n, 517n, 518, 541-542, 543n, 546-548, 551, 564, 565n, 568-572
Trionfo, mercantile armato, 308n, 350
Valor Coronato, nave pubblica, 230-231, 286n, 302n, 305n, 310n, 349n, 367n, 373n, 386, 393n, 396n, 445, 517n, 543n
Venere Armata, nave pubblica, 112, 122, 132, 144, 159, 162, 179n, 207n, 221n, 222n, 286n, 287n, 288n, 302n, 305n, 310n, 313n, 330, 341n, 349n, 367n, 373n, 393n, 396n
Venezia Trionfante (I), nave pubblica, 52, 56-61, 63, 66, 79, 86n, 87-88, 90n, 91n, 93, 96n, 97, 99, 105, 106n, 111, 120, 331n
Venezia Trionfante (II), nave pubblica, 133, 135-136, 144, 160-162, 179n, 181, 184
Venezia Trionfante (III), nave pubblica, 508, 517n, 543n, 546, 552, 557
Vittoria, nave pubblica, 228-230, 233, 238n, 254, 286n, 287n, 290n, 302n, 305n, 307, 345-346, 350n, 366n, 367n, 370, 373n, 393n, 396n, 408, 410, 466, 472, 517n

Finito di stampare nel mese di ottobre 2009
da Tipografia 'La Garangola', Padova

All'indirizzo internet www.istitutoveneto.it è possibile effettuare una ricerca, per autore e per titolo, delle pubblicazioni dell'Istituto a partire dal 1840.

Nel corso del 2008 ha preso avvio l'acquisto *on-line* dei volumi dell'Istituto ed è consultabile anche la forma digitale degli «Atti dell'IVSLA» (a partire dal n. 165, 2006-2007).

I volumi possono essere acquistati presso l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti (fax 041.5210598) oppure tramite il distributore CIERREVECCHI Srl (fax 049.8840277)

