

## La guerra sul mare: mutazione, tecnologia, tattica e strategia (1550-1720)

Francesco Frasca - Università di Roma "La Sapienza"

---

Il periodo che va dalla metà del Cinquecento al primo ventennio del Settecento<sup>1</sup> fu caratterizzato dall'influenza del potere marittimo sulla storia<sup>2</sup> e da una mutazione della guerra sul mare. Le lotte per l'acquisizione di zone d'influenza sui territori extra-europei, drammaticamente allargarono l'ambito delle attività oltreoceano e introdussero una competitività più aspra nell'antagonismo delle nazioni. Si era formata quell'economia transcontinentale e transoceanica, sul cui controllo l'Europa si avviava a stabilire la sua egemonia.<sup>3</sup> Le colonie davano le materie prime, i mercantili le trasportavano in patria, dove erano trasformate in prodotti finiti, che

- 
- 1 Nel 1721 terminò la guerra tra Danimarca e la Svezia. Un'altra fase di conflitti marittimi iniziò nella seconda metà del XVIII secolo e finì nel 1815.
  - 2 A.T. Mahan ci ha dato una struttura concettuale con l'enunciazione dell'idea di potere marittimo (sea power). Nel primo capitolo dell'*Influenza del potere marittimo sulla storia* Mahan descrive i sei elementi costitutivi della supremazia sui mari: posizione geografici conformazione fisica, estensione del territorio, entità della popolazione, caratteri della nazione e del governo. A. T. Mahan, *Influenza del potere marittimo sulla storia (1660-1783)* (Roma: Ufficio Storico della Marina Militare, 1994).
  - 3 G. Williams, *Il dominio dei mari*. In *Europa 1700-1992: storia di un'identità. La disgregazione dell'Ancien Régime* (Milano: Electa, 1992), 491. A. Flamigni, *Introduzione*. In Mahan, *Influenza del Potere Marittimo*, 6-7. H. Richmond, *Il potere marittimo nell'epoca moderna*, (a cura di P. P. Ramoino) (Roma: Edizioni Forum di Relazioni Internazionali, 1998), 72.

erano esportati all'estero, producendo così ricchezza. Per sostenere le colonie e il commercio le nazioni europee dovettero dotarsi di grosse flotte mercantili e di efficienti marine da guerra ovvero disporre di un 'potere navale'. Così le colonie, gli scambi commerciali e potere marittimo divennero degli elementi interdipendenti, e la guerra sul mare fu una lotta per la libertà delle comunicazioni e per il dominio di quelle dell'avversario. Nell'età mercantilista l'obiettivo strategico delle potenze europee era di difendere il proprio ciclo d'accumulo di ricchezza, e di distruggere quello dell'avversario. Il modo d'attuazione variava secondo la forza militare a disposizione. Si poteva mirare alla completa distruzione del commercio nemico, costringendo l'avversario al blocco nei porti, o ad un combattimento d'annientamento. In caso di mancanza di superiorità marittima l'azione poteva rivolgersi contro il traffico mercantile del nemico, con attacchi e scorrerie, in modo da indebolire la forza dell'avversario costretto ad una difesa dispersiva in attesa di dare battaglia in circostanze favorevoli. Il Mediterraneo aveva perso la sua centralità geopolitica e geostrategica.<sup>4</sup> Numerosi furono i teatri d'operazione delle guerre navali. Nel Mediterraneo ad oriente si scontrarono Impero ottomano e Venezia; e ad occidente imperversò la pirateria nordafricana alla quale si contrappose la guerra corsara cristiana. Nel Baltico si svolsero conflitti tra Svezia e Danimarca. Nell'Atlantico dal Mare del Nord allo stretto di Gibilterra

---

4 Hervé Coutau-Bégarie, *Seapower in the Mediterranean in the XVIIIth -XIXth centuries*, (Paris: Seuil, 1998).

si riaffrontarono Spagna,<sup>5</sup> Olanda<sup>6</sup> Francia<sup>7</sup> ed Inghilterra.<sup>8</sup>

In Spagna Il potere marittimo sorse per volontà di conquista, e crebbe gradatamente con lo sviluppo di questa. Il possesso della costa atlantica diventò essenziale per la sopravvivenza dello Stato, perché da essa dipendevano i rapporti marittimi della Spagna, portò l'annessione del Portogallo (1580). Gli Olandesi approfittarono di questa situazione per impadronirsi di buona parte dei possedimenti portoghesi nell'Estremo Oriente e, insieme con gli Inglesi, sviluppare il contrabbando (*interlope*) lungo le coste americane. Inoltre con

- 
- 5 G. Luzzatto, *Storia economica dell'età moderna e contemporanea, parte prima l'età moderna* (Padova: Cedam, 1955), 186-211. H. Richmond, *Il Potere Marittimo*, 62. P. Giner Lara, *The Spanish strategic scenario and the Mediterranean in the XVI century*. In *Proceedings of the conference Aspetti ed attualità del potere marittimo in Mediterraneo nei secoli XII-XVI* (Roma, 1999), 189-93.
- 6 C. Wilson, *Profit and Power. A study of the Dutch wars* (London: Longman, 1957). C. R. Boxer, *The Anglo-Dutch wars in the 17th century* (Greenwich: National Maritime Museum, 1974). J. R. Bruijn, *La logistique et l'approvisionnement de la marine néerlandaise au dix septième siècle*. In *Atti della sedicesima settimana di studio Gli aspetti economici della guerra in Europa (sec. XIV-XVIII)* (Istituto Internazionali di Storia Economica 'Francesco Datini', Prato, 6 maggio 1984).
- 7 M. - J. Merino, J. - Meyer J., (a cura di), *Les Marines de guerres européennes XVIIe-XVIIIe*, (Paris: PUF, 1985). Acerra, M. «Le redéploiement français en Méditerranée 1789-1815», in SHM, Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce (1789-1830), (Vincennes, 1992), 122-123. M. Acerra, *Les arsenaux et leurs réseaux, XVII-XVIII siècles: une tentative de comparaison des infrastructures anglaises et françaises*. In *Du bois dont on fait les vaisseaux... bois et marine de l'arbre en sa futaie à la figure de proue sculptée 1650-1850* (Vincennes: SHAT, 1997), 17-20. Vauban, *Mémoire des dépenses de la guerre sur lesquelles le roi pourrait faire quelque réduction* (1693); Association des amis de la Maison Vauban, *Vauban sa vie – son œuvre* (Saint-Léger-Vauban, 1984), 15-16 ; E. Bély - J. Béranger - A. Corvisier, *Guerre et paix dans l'Europe du XVII siècle* (Paris: Sedes, 1991), 309-435.
- 8 Clows W.L., *the Royal Navy. A history from the earliest times to the present*, vol. 2 (New York, 1966), 259-64. Trunshall, B. *Naval warfare in the age of sail – The Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, (London, 1990). W. Laird Clowes, *The Royal Navy History* (London: S. Law, Marston and Co., 1899); D. Vecchioni, *La flotta Tudor 1485-1603: nascita della potenza marinara inglese* (Milano: Euro Press, 1988); G. V. Scammel, *The sinews of war: manning and provisioning English fighting ships c. 1550-1650*. In *Proceedings of the sixteenth study week 'Gli aspetti economici della guerra in Europa, sec. XIV-XVIII'* (Istituto Internazionali di Storia Economica 'Francesco Datini', Prato, 6 maggio 1984), 351-67.

l'aiuto degli anseatici, controllarono il commercio tra la Spagna e i Paesi baltici. Filippo II di Spagna, che dopo la morte della consorte Maria I Tudor regina d'Inghilterra, sorellastra di Elisabetta I, vantava una teorica pretesa di successione dinastica sul trono inglese, durante il suo soggiorno in Inghilterra come principe consorte, negli anni 1554-1555, aveva organizzato l'Ammiragliato inglese, l'aveva dotato di un budget e mantenuto anche in tempo di pace. Si era occupato dei porti, delle reti amministrative e delle vie di comunicazione per supportare la logistica della piccola flotta inglese, avendo in Inghilterra gli uomini e i mezzi necessari per farlo. Al suo ritorno in Spagna non trovò una struttura equivalente e non fu in grado di crearla, quando volle invadere l'Inghilterra. Così Filippo II dovette ricorrere agli appaltatori privati per armare la sua *Invincible Armada*, costituita con la requisizione prolungata a costi astronomici, di grossi galeoni di mille tonnellate di stazza utilizzati per la traversata dell'Atlantico.<sup>9</sup> Filippo II decise d'invadere l'Inghilterra con l'armata d'Alessandro Farnese che si trovava nei Paesi Bassi. Per trasportare 10.300 marinai e 19.000 soldati fece allestire un'immensa flotta di 130 navi denominata l'*Invincible Armada* e ne diede il comando prima al marchese di Santa Cruz, che tuttavia morì, e poi al duca di Medina-Sidonia. La spedizione partì la notte del 30 maggio 1588 facendo rotta verso Capo Finisterre, ma dopo solo 100 miglia di navigazione incappò in una violentissima tempesta, che la costrinse a riparare a La Coruña. Dopo una sosta ripartì il 12 luglio, nuovamente con il cattivo tempo, dirigendosi all'imboccatura della Manica. La scarsa perizia portò la flotta spagnola su una rotta parallela alle coste nemiche venendo avvistata dagli Inglesi nella notte tra il 20 e il 21 luglio.

La *Royal Navy* aveva dalla sua l'influenza favorevole di numerosi fattori tecnici. Non era omogenea, aveva per lo più dei bastimenti di tonnellaggio relativamente inferiore, ma più rapidi e manovrieri dei galeoni spagnoli. L'artiglieria era costituita da vere e

---

9 Elisabetta I per difendersi dal tentativo d'invasione spagnolo sostenne una spesa pari al 10%, di quanto sborsò Filippo II.

proprie postazioni di cannoni, piazzati nella stiva, per lo più lunghe colubrine, ma di portata molto superiore a quella dei pezzi spagnoli. I rifornimenti di polvere e munizioni navali erano agevoli grazie alla prossimità dei porti della costa sud inglese. I collegamenti erano assicurati da 15 piccole navi da trasporto. La ‘guerra di corsa’ aveva affinato le qualità manovriere dei marinai inglesi e dei loro capi, e la superiorità dei loro cannonieri. La tattica seguita dai capitani Howard e Drake fu quella della ‘guerriglia marittima’ in modo da logorare la flotta avversaria con azioni sulla retroguardia. L’*Invincible Armada* venne intercettata tre volte prima di arrivare il 27 luglio a Calais con 125 navi nel più grave disordine e dove il giorno seguente venne chiusa nella rada dalla squadra di Lord Seymore. Medina-Sidonia non riuscì a entrare in contatto con Alessandro Farnese in quanto i vascelli olandesi davanti a Bruges bloccarono in porto le navi da trasporto del duca di Parma. La notte del 7 agosto un attacco di ‘brulotti’ incendiari costrinse l’*Invincible Armada* a tagliare le gomene d’ormeggio per poter più velocemente prendere il largo, ma la manovra avvenne in uno stato di tale confusione che alcune navi si arenarono sui bassi fondali, altre si speronarono a vicenda. L’attacco costrinse la maggior parte dei capitani spagnoli a rompere la formazione e a far vela attraverso il passo di Calais verso il mare aperto, al fine di tornare in patria circumnavigando le Isole Britanniche, poiché i prevalenti venti occidentali impedivano di ripercorrere la Manica in senso contrario.

Al largo di Gravelines l’*Invincible Armada* trovò gli Inglesi ad attenderla. Gli Spagnoli avanzarono restando raggruppati in una formazione, quasi circolare, con una convessità verso avanti, imitando un poco la formazione da combattimento delle galere, ma gli Inglesi svolsero la battaglia secondo schemi propri, che non erano più la semplice trasposizione sul mare delle strategie usate nel combattimento di terra.<sup>10</sup> Alla gran mole dei galeoni spagnoli non corrispondeva un armamento

10 I pesanti galeoni spagnoli, carichi di fanterie, furono colpiti da tutte le parti da agili navigli inglesi, che con precisi colpi d’artiglieria distruggevano l’alberatura, i timoni e massacravano le truppe ammassate sui ponti, sfuggendo, con mosse guizzanti, agli abbordaggi, sui quali gli Spagnoli contavano di vincere.

pesante, per questo motivo la scelta tattica inglese nel combattimento navale fu di tenersi a distanza del tiro delle artiglierie leggere spagnole, bersagliando il nemico con il fuoco di cannoni con gittata superiore. Le navi inglesi, più veloci, più manovranti, eseguivano rapide virate, andature da bolina, navigazioni controvento tutte manovre che richiedevano un lungo addestramento collettivo. Certi della superiorità del tiro delle loro lunghe colubrine, le squadre inglesi, si diedero a uno stillicidio continuo. Il perfetto affiatamento tra l'equipaggio e i suoi comandanti era garantito da ex corsari come Drake, Hawkins, Frobisher, Raleigh, abituati alle regole democratiche della vita piratesca. Gli attacchi improvvisi di Lord Howard, l'indecisione di Medina-Sidonia e l'impossibilità d'Alessandro Farnese nel prendere contatto con la flotta spagnola contribuirono a far fallire l'impresa. L'azione inglese, salvo le perdite d'uomini inflitte al nemico, ebbe pochi effetti: l'incendio del *San Salvador* (ma trasportava il tesoriere della spedizione e il tesoro) e la cattura di due navi restate in retroguardia. Gli Inglesi, paghi del risultato ottenuto, non inseguirono la dispersa *Armada* e la lasciarono in balia delle tempeste, che iniziarono a falciarla non appena essa tentò di doppiare le isole Orcadi.

Il viaggio di ritorno fu un vero calvario aggravato dalla mancanza di viveri e di acqua: alcune navi affondarono davanti le coste scozzesi e irlandesi, altre sparirono senza lasciare tracce. Gli Spagnoli approdarono infine a Santander il 12 settembre 1588. Delle 125 navi partite durante l'impresa 58 erano andate perdute con 15.000 uomini imbarcati. Dopo questo insuccesso la supremazia marittima spagnola cominciò a decadere essendo gradualmente sostituita da quell'inglese.<sup>11</sup> Esteriormente la Spagna continuò ad apparire come una gran potenza fino alla seconda metà del XVII secolo. Dal 1630 le rimesse di metalli preziosi dall'America si fecero sempre più rare e la Spagna nella quale contingenze economiche, sociali e religiose avevano impedito il formarsi di una classe borghese numerosa e attiva, perse le sue ultime

---

11 G. Mattingly, *L'Invincibile Armada* (Mondadori: Milano, 1967), 313-17. J. Tinchey-R. Hook, *The Armada campaign 1588* (London: Osprey Book, 1988), 4.

possibilità di ripresa. L'impegno crescente nei conflitti terrestri, volto a conseguire l'egemonia sul vecchio Continente portò la Spagna a finanziare le armate di terra impegnate sullo scacchiere europeo a detrimento della flotta, con effetti devastanti per il potere marittimo spagnolo. Nel Mediterraneo, Napoli era con Messina la base delle squadre delle galere spagnole dei regni di Napoli e di Sicilia posto avanzato della cristianità con la formidabile fortezza di Malta.

In Olanda il potere marittimo sorse con lo sviluppo del commercio e si sviluppò rapidamente nel Seicento, grazie alla politica d'espansione coloniale della Compagnia olandese delle indie Orientali, corroborata dalla costituzione di un'imponente flotta. La distribuzione e la diversificazione territoriale del suo colonialismo, che puntò al controllo di aree strategiche in America e in Africa e in Estremo Oriente, la diceva lunga sulle nuove dimensioni dell'economia mondiale dove i mercati si integravano in uno scambio planetario. L'Olanda diventò così una delle più potenti forze navali del mondo. La sua Marina diede prova della sua forza e della sua qualità in un grande numero di battaglie navali contro la Spagna, l'Inghilterra, la Francia e la Svezia nei mari europei, Mediterraneo compreso, ma non in Asia, salvo sporadicamente sull'emisfero ovest. Le ostilità presero avvio con la guerra degli Ottant'anni, anche detta d'indipendenza olandese durò dal 1558, fu interrotta nel 1609 da una tregua di dodici anni, e riprese nel 1621 per terminare con la pace dell'Aia e il trattato di Westfalia nel 1648. A Westfalia le Sette Province Unite furono riconosciute come paese indipendente e come nuova potenza europea. Nei mari settentrionali, l'ascesa olandese trovò nell'Inghilterra un formidabile avversario, gelosa della sua supremazia in quel mare. Le guerre anglo-olandesi dal 1652 al 1654, dal 1664 al 1667, dal 1672 al 1674, prolungata dalla fase francese, dal 1674 a 1679, determinarono il declino olandese come potenza marittima. Nel 1679 le Province Unite anche se ottennero una vittoria diplomatica, che permisero loro di mantenere la propria indipendenza, sparirono tra le principali potenze marittime europee. L'organizzazione della flotta non era centralizzata, ma esistevano ben cinque ammiragliati indipendenti uni dagli altri, in

Zelanda a Middelburg, in Olanda a Rotterdam, Amsterdam e a Horn/Enkhuizen, in Frisia a Dokkum e dal 1645 a Harlingue.

Nati durante la prima fase della guerra d'indipendenza contro la Spagna, gli ammiragliati erano incaricati di eseguire le decisioni prese dagli Stati Generali, che concernavano gli affari marittimi. Fra questi il più importante era quello di Amsterdam, poiché era situato nella più gran città commerciale, dalla quale si traevano le maggiori imposte che erano riscosse e amministrare dai suoi funzionari. L'Ammiragliato di Amsterdam grazie a questo privilegio fiscale poteva allestire più di un terzo dell'equipaggiamento dei vascelli da guerra. Il resto era fornito dai restanti ammiragliati, che disponevano tutti, quasi, di un cantiere navale per la costruzione o per la riparazione delle navi. La marina da guerra olandese fu costituita nel corso della prima guerra contro l'Inghilterra (1652-1654). Dopo la delibera degli Stati Generali, nel febbraio 1653 furono costruiti trenta vascelli per una spesa di due milioni di fiorini, presi dal pubblico bilancio, diventati sessanta nel dicembre dello stesso anno, numero che aumentò in seguito. Dal 1682 al 1700, il numero dei vascelli costruiti arrivò a 95 con un armamento di almeno 50 cannoni per nave. Il comando della marina spettava agli Stati Generali, che decidevano sullo stato di guerra e la nomina del comandante in capo, che era lo *stadhouder* delle province d'Olanda e di Zelanda, questi delegava la funzione a un luogotenente ammiraglio. I conflitti contro l'Inghilterra portarono alla costituzione di una marina da guerra permanente, ma i mercantili e le baleniere offrendo condizioni di lavoro migliori rendevano difficile il reclutamento volontario dei marinai, per questo motivo fu istituita la leva marittima, che durava durante l'anno dalla primavera all'autunno. Durante questo periodo e per tutta la durata della guerra era proibito di prendere il mare ai mercantili, alle baleniere, ai pescherecci e ai corsari, con esclusione della flotta della Compagnia delle Indie orientali. Il numero dei marinai non imbarcati durante l'inverno presidiava la *Waterline*, la linea difensiva terrestre. Nel campo delle costruzioni navali risultò vincente la scelta delle chiglie piatte per molte navi olandesi, dovendo navigare in fondali poco profondi. Ciò però era causa di vari inconvenienti sia per la stabilità, sia



per la capacità di tiro con l'artiglieria imbarcata; identica situazione si verificava anche per i vascelli veneziani per gli stessi motivi. Dopo la presa di potere di Cromwell, come atto d'amicizia la nuova Repubblica inglese, offrì un'alleanza difensiva e offensiva all'Olanda, ma quando questa fu rifiutata perché non più corrispondente alle esigenze d'autonomia delle Province Unite, abituate alla più ampia libertà di movimento, l'Inghilterra rispose con la guerra economica.

Nei conflitti coloniali, che opposero l'Olanda all'Inghilterra, non fu l'embargo economico a decidere le sorti della guerra, ma la possibilità di ottenere la superiorità strategica su un punto del teatro delle operazioni, per mezzo di una concentrazione di forze navali e/o terrestri. Dal 1672 al 1678 anche la Francia alleata con l'Inghilterra fu impegnata in una dispendiosa guerra contro l'Olanda, causata dal fallimento della politica tariffaria di Colbert contro il commercio olandese. Sul mare l'Olanda dovette misurarsi per la terza volta contro l'Inghilterra, in guerra dal marzo 1672, come previsto dal trattato segreto di Dover firmato con la Francia nel 1670. Il piano d'invasione degli alleati anglo-francesi prevedeva una manovra a tenaglia, contro il territorio olandese. Un attacco frontale francese congiunto a uno sbarco di un'armata inglese, forte di 20.000 uomini, che doveva prendere gli Olandesi alle spalle. La mobilitazione olandese avvenne nel giugno 1673. La Marina da guerra era forte di cinquantadue vascelli di linea, dodici fregate e trentanove navi minori, per un totale di 18.000 uomini. Il 21 agosto, la flotta combinata anglo-francese si scontrò a Texel con le navi olandesi che imbarcavano 17.368 marinai e 2.092 soldati, ripartiti su sessanta vascelli di linea, quindici fregate e quaranta unità minori, armate con 4.233 cannoni. In questo caso il genio degli ammiragli olandesi Michiel de Ruyter e Cornelis Tromp fu d'imporre alla flotta nemica una serie di combattimenti d'incontro, volti a ritardare la sua avanzata. Dopo aver subito ingenti perdite, per non essere inseguita dalle navi avversarie, la flotta olandese si rifugiò sui bassi fondali della costa, dove davanti al litorale riuscì a impedire le operazioni di sbarco dell'armata inglese.

La guerra marittima coinvolse anche il Mediterraneo, dove

nel febbraio 1675 un contingente militare francese sbarcò a Messina, agli ordini del maresciallo de Vivonne e in seguito, una squadra di 20 vascelli comandata dall'ammiraglio francese Abraham Duquesne. La Spagna, non avendo la forza necessaria per ristabilire la propria autorità nell'isola, si rivolse all'alleata Olanda, che alla fine del 1675 inviò nel Mediterraneo una squadra di 18 vascelli agli ordini dell'ammiraglio Michiel Adriaenszoon de Ruyter. L'8 gennaio 1676 all'isola di Alicudi l'ammiraglio francese Abraham Duquesne intercettò la flotta olandese, ma lo scontro che ne seguì si concluse in un nulla di fatto. Comunque il 22 aprile, al largo d'Augusta, Duquesne riuscì a sconfiggere la flotta di De Ruyter, che nel corso del combattimento fu mortalmente ferito. In conclusione, il 22 giugno, la flotta dei coalizzati ispano-olandesi si fece sorprendere dentro la rada di Palermo dalla squadra francese di Tourville e finì incendiata quasi per un terzo. Questo fu il primo successo della Marina da guerra di Luigi XIV, che il ministro Colbert seppe sapientemente ricostruire, ma la vittoria tattica non fu strategicamente sfruttata. La Francia duramente impegnata sulla sua frontiera nord-est fu incapace di inviare truppe per conquistare la Sicilia. L'isola fu evacuata dai Francesi e la campagna militare finì senza risultati. Con la pace di Nimega, il 10 agosto 1678, le Province Unite ottennero dalla Francia la restituzione dei territori occupati (Maastricht, Orange) e l'abrogazione delle tariffe doganali del 1667. La pace determinò il ritiro in una stretta neutralità dell'Inghilterra, già alleata della Francia dal 1672 al 1674. Per l'Olanda, la pace comportò la cessione alla Francia di alcuni suoi insediamenti coloniali nella Guayana e nell'Africa occidentale. Nel 1688, con l'ascesa al trono inglese di Guglielmo III d'Orange, il blocco protestante nel mare del Nord tornò a essere militarmente una grande potenza. Rilevante fu il ruolo politico svolto dall'Olanda, che non solo ottenne significativi successi militari, ma nel 1689, con la Lega d'Augusta (Augsburg), seppe altresì coalizzare una grande alleanza anti-francese costituita dai due nemici tradizionali dell'Olanda, Spagna e Inghilterra.

In Francia il potere marittimo fu una conseguenza naturale e spontanea dello sviluppo economico della nazione 'gli abitanti dei

distretti marittimi, abili nel commercio e nell'industria e animati da spirito marinaresco erano pienamente coscienti che la loro prosperità non poteva essere ottenuta che sul mare'.<sup>12</sup> Risolti i gravi problemi d'ordine interno con gli Ugonotti, il cardinale Richelieu, grande ministro di Luigi XIII, in mezzo ad affari puramente politici non tralasciò i problemi economici, fece ricominciare le opere di rifacimento e di ingrandimento dei porti di Marsiglia, Le Havre e Brest. Come prima azione per garantire alla Francia una flotta da guerra Richelieu ricorse all'opera di costruttori olandesi<sup>13</sup> e sostenne i nuovi sforzi di insediamento nel Canada, nelle Antille e in Guayana, nonché lungo le coste dell'Africa occidentale.<sup>14</sup> Fu un buon inizio, ma si dovette attendere Jean-Baptiste Colbert per avere in Francia la massima spinta del progresso economico, durante il primo ventennio della monarchia di Luigi XIV.<sup>15</sup> Dopo la disastrosa gestione del cardinale Giulio Mazzarino, succeduto a Richelieu al governo della Francia, Colbert tenne le redini dell'amministrazione economica, risanò le finanze e raddoppiò nel giro di dieci anni le entrate dello Stato.

---

12 H. Richmond, *Il potere marittimo*, 63.

13 R. G. Albion, *Forests and sea power* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1926), 75. C. La Roncière, *Histoire de la Marine Française*, (Paris: Plon, 2<sup>e</sup> édition, 1920), 70.

14 Luzzatto, *Storia Economica*, 325-56.

15 Dal 1659 la Francia ebbe suo il momento di massimo prestigio in Europa, raggiungendo una posizione di preminenza sul continente che si protrasse fino al 1668, quando si delineò una forte reazione europea che arrestò la politica francese d'espansione di Luigi XIV, fautore dell'assolutismo monarchico esercitato mediante un'accorta politica accentratrice. Questo sovrano viveva in una splendida reggia a Versailles a poca distanza da Parigi, circondato da una corte fastosa ed era orgogliosamente chiamato il "Re Sole". La grande nobiltà, pur acquistando in onori, perse ogni potere politico e ogni possibilità di controllare la vita del paese. L'unico a governare, senza limiti al suo volere, era il re stesso che aveva assunto personalmente la direzione e la responsabilità della politica francese, riorganizzando in chiave assolutistica la struttura politica, amministrativa e finanziaria del regno, avvalendosi dell'opera di un Consiglio "segreto" e di ministri costituenti il Gabinetto (*cabinet*, "piccola stanza privata"). Luigi XIV aveva ereditato da Mazzarino un gusto pronunciato per il segreto e per garantire il proprio potere si serviva di mezzi coercitivi quali le *lettres de cachet* (ordini di carcerazione), la polizia segreta e la Bastille (la prigione di Stato), sotto il suo impulso tutte le energie di cui disponeva la Francia furono utilizzate per creare la grandezza del paese. R. Mousnier, *Le Conseil du Roi de Louis XII à la Révolution*. (Paris: PUF, 1967).

Per potenziare la ricchezza della Francia, promosse lo sviluppo della produzione (manifatture reali), del commercio (compagnie delle Indie), della navigazione e dell'espansione economica francese all'estero. Con la creazione di industrie e di compagnie commerciali di Stato,<sup>16</sup> Colbert fornì al potere gli strumenti economici finanziari capaci di sorreggere il grande sforzo che la Francia fu costretta a sostenere. Grazie a lui la politica fiscale si rivelò in grado di influire in modo decisivo non solo allo sviluppo della ricchezza nazionale, ma su tutto il complesso della politica estera. In effetti, i motivi d'attrito con le altre potenze furono gli alti dazi doganali imposti nel 1664 e nel 1667 a scopo protezionistico.

La politica mercantilista di Colbert mirando principalmente a finanziare la gloria e la potenza del sovrano portò a concepire la potenza marittima francese solo in funzione delle colonie, vale a dire come condizione d'autarchia. In Francia così venne promulgata una normativa costituita da un organico di provvedimenti legislativi diretti a riservare alla bandiera nazionale tutto il commercio marittimo. La forza navale divenne indispensabile come il possesso delle colonie lo era per l'esercizio del potere marittimo, che doveva difenderle. La Francia per la prima volta nella sua storia fu proiettata verso il mare, il commercio marittimo e le imprese coloniali. Aveva tutti elementi per divenire una potenza marittima di primo piano: dei porti molto attivi sulle coste atlantiche e mediterranee, una gran marina, decine di migliaia di marinai e numerosi insediamenti oltremare. Colbert, preoccupato dal contributo finanziario versato ogni anno alla Marina olandese, che assorbiva da solo più dei tre quarti del movimento marittimo dei porti francesi, fece ogni sforzo per creare una marina nazionale, che liberasse il paese dalla dipendenza olandese. Ciò produsse uno spontaneo incremento della flotta mercantile, dando all'economia francese la possibilità di imporsi sul piano internazionale. In un trentennio con l'incremento del commercio coloniale la marina mercantile francese riuscì a raddoppiare

---

16 Montchretien de Wattenville nel *Traité de économie politique* (1615) esplicitamente fu a favore dell'impiego dell'avanzo della bilancia commerciale per le spese militari, per garantire un futuro politico di gran potenza al regno di Francia. E. Silberman, *La guerre dans la pensée économique du XVI<sup>e</sup> au XVIII<sup>e</sup> siècle*. (Paris: Sirey, 1939).

il proprio tonnellaggio complessivo,<sup>17</sup> grazie alla creazione nel 1664 delle compagnie delle Indie orientali e delle Indie occidentali. Alla prima fu assicurata la proprietà di tutte le isole conquistate a oriente di Capo di Buona Speranza fino allo Stretto di Magellano, e il monopolio di tutto il commercio delle Indie orientali con la Francia; alla seconda furono date tutte le colonie francesi in America con il monopolio della navigazione e del commercio con questi territori per 40 anni. Le compagnie commerciali francesi ispirate al modello olandese s'irradiarono nel Mediterraneo orientale, nel Baltico e nel Senegal.

Più difficile fu la penetrazione in Indonesia, in India e in America, per la presenza e concorrenza di portoghesi, inglesi e soprattutto olandesi, le cui relazioni amichevoli per un secolo, peggiorarono rapidamente. I navigatori francesi inoltre si diedero alla ricerca di nuove vie d'accesso, più eccentriche e meno esposte, poiché le vie classiche degli Alisei per le Indie e la Cina erano dominate dai Britannici. Lo sforzo fu immenso, poiché il dominio marittimo si rivelò per loro più fragile e meno tangibile di quello terrestre. Per la Francia disporre di una potente flotta divenne indispensabile. Colbert di conseguenza fece una politica economica per reperire le risorse necessarie alla costruzione di una *Marine Royale* capace di proteggere le rotte con le colonie e di aprire, con l'uso della forza, nuove prospettive al commercio francese. Riuscì nell'impresa in meno di vent'anni. La Marina fu in grado di sfidare le marine d'Inghilterra e Olanda. Dal 1661 al 1677 la flotta atlantica passò da 18 a 116 vascelli e il suo armamento aumentò da 1.045 a 6.487 cannoni; la flotta mediterranea passò da 15 galere nel 1661 a 40 nel 1688.<sup>18</sup> La costruzione degli arsenali ebbe un notevole impatto urbanistico sulle città. Tolone aveva una rada ideale per la

---

17 L'opera del Colbert in favore del commercio francese fu coronata dalla pubblicazione, nel 1673, dell'*Ordonnance du commerce*, considerata come il primo codice di commercio degli Stati moderni, che fu completata nel 1681 dall'*Ordonnance de la Marine* (codice della Marina Mercantile).

18 Colbert nel 1679 al *général des galères*: 'Considérez s'il vous plait quelle gloire le Roy et vous recevrez d'être entièrement maitre de la Méditerranée et de n'avoir jamais aucune puissance dans cette mer qui puisse ni égaler ni balancer celle du Roy'. See Coutau-Bégarie, *Seapower in the Mediterranean*.

*Marine Royale*, grazie alla sua facilità d'accesso.

Colbert aveva pianificato a lungo, tra il 1665 al 1680, i lavori dell'arsenale, che doveva essere imponente, degno di un gran re, ma costruito in maniera economica, con il minimo indispensabile di decorazioni. Il risultato fu quello di un moderno arsenale. Sull'Atlantico vi erano le tre grandi basi di Brest, Tolone, Rochefort, alle quali si aggiunsero Dunkerque e Le Havre, che ebbero anche attività di porti commerciali o di pirateria. Per la Francia il dover dividere le proprie forze navali nelle flotte dell'Atlantico e del Mediterraneo, con poche possibilità di riunirle nel corso dell'anno a causa dei venti contrari dell'Atlantico, implicò delle scelte radicali nell'ambito della nuova strategia difensiva continentale. Imperativi di carattere geostrategico portarono a riconsiderare la politica navale, dal 1683, anno della morte di Colbert, quando solo il 9,5% del bilancio generale fu destinato alla Marina rispetto al 47% assegnato all'Esercito. Il lavoro di Colbert sfumò quando la strategia marittima fu posta in secondo piano rispetto a quella terrestre e la Francia divenne estranea all'indirizzo politico che spingeva le altre grandi potenze a rivaleggiare per la conquista d'imperi coloniali. Infatti, Luigi XIV decise di seguire la politica continentale del ministro Louvois,<sup>19</sup> il creatore dell'esercito francese, consigliato dagli alti gradi dell'Esercito, invidiosi del prestigio assunto dalla *Marine Royale* e preoccupati dell'alto dispendio finanziario, che il costo delle grandi navi da guerra aveva fino allora comportato per il bilancio statale.

La nuova strategia difensiva poggiò da allora sulla 'cintura di ferro' delle fortezze di Sébastien Le Prestre de Vauban abbandonando il programma colbertiano della costruzione di una flotta oceanica

---

19 Il ministro Louvois diede all'esercito un preciso ordinamento gerarchico, delle norme disciplinari, dei regolamenti amministrativi, impose l'uso obbligatorio delle uniformi per distinguere le varie unità, migliorò l'armamento introducendo nella fanteria l'uso della baionetta e creò armi distinte (fanteria, cavalleria e artiglieria). A. Corvisier, *L'armée française de la fin du XVII<sup>e</sup> siècle au ministère de Choiseul. Le soldat*. (Paris: P.U.F., 1964). Idem., *Armées et sociétés en Europe de 1494 à 1789*. (Paris: P.U.F., 1976).

d'alto bordo.<sup>20</sup> Per finanziare le opere murarie per la difesa costiera Louvois propose di ridurre da novanta a cinquanta i vascelli di linea, utilizzando il denaro risparmiato per costruire dei porti fortificati con torri difensive armate. Vauban conservò modernizzandole alcune difese di punto, continentali o insulari, già esistenti. I porti di tutte le coste furono riparati e armati sviluppando sia le infrastrutture indispensabili (arsenali, darsene, raddoppi, corderie, laboratori di carpenteria), sia l'estensione della loro urbanizzazione (nuovi quartieri), il tutto inserito in una cinta muraria fortificata. Questi nuovi orientamenti influenzarono negativamente i conflitti contro Inglesi e Olandesi degli anni 1689-1697, che per la Marina francese furono portatori di sciagure. Il fallimento fu causato soprattutto dalla mancanza di un ammiraglio, istituzione sconosciuta in Francia poiché Luigi XIV fu sempre contrario alla sua creazione. Le decisioni prese sulla politica marittima erano lasciate ai burocrati civili, non sempre competenti in materia navale. Durante l'*Ancien Régime* nessun ministro della Marina fu mai un marinaio, per contro i ministri della Guerra furono sempre dei militari. L'assolutismo monarchico impediva poi la soddisfazione delle esigenze della borghesia dei mercanti, come avveniva oltre Manica. A Londra invece i collegamenti tra la Marina e i politici erano assicurati in modo magistrale dal Primo Lord dell'Ammiraglio. Nel 1689 la Lega d'Augusta causò una guerra che ebbe un teatro mondiale. Le operazioni si svolsero in Europa, nelle Americhe, nell'Africa occidentale e nell'Estremo Oriente. Decisiva per le sorti del conflitto fu la battaglia navale dell'Hougue, combattuta il 19 maggio 1692 davanti alla punta di Barfleur all'estremità nord orientale della penisola del Cotentin (Manica), tra l'ammiraglio de Tourville e gli Anglo-Olandesi. La sconfitta francese convinse Luigi XIV ad annullare il progetto di sbarco in Inghilterra. Due anni dopo Vauban inviato in Bretagna dovette

---

20 Un magnifico sistema di fortezze fu creato alle frontiere della Francia per renderla inespugnabile. Louvois, ministro della Guerra dal 1668, portò gli effettivi dell'Esercito permanente a 170.000 uomini (su 18 milioni d'abitanti) e Vauban rivoluzionò la tecnica delle fortificazioni creando i bastioni a stella senza angoli morti, modificando di conseguenza la tecnica dell'assedio.

opporli agli sbarchi che gli Anglo-Olandesi progettavano lungo le coste, e il 18 giugno 1694 respinse completamente il nemico nella baia di Camaret, ma non poté impedire il bombardamento di Dieppe, Havre, Dunkerque e Calais.<sup>21</sup>

Nelle sue corrispondenze, Vauban scrisse spesso sull'impiego tattico delle galere, ritenendole utili a svolgere il ruolo di bastimenti leggeri (vedette). Non solo ma si cimentò anche in dotte dissertazioni sull'armamento dei vascelli con i mortai e sui sistemi per accrescerne la manovrabilità. Le squadre delle *'forteresses flottantes'* Vauban volle ripartirle fra i porti di Dunkerque, Brest e Tolone, con i compiti di scorta ai convogli transoceanici. Vauban infine diede impulso, per l'attacco del traffico marino nemico, alla 'guerra di corsa' ritenuta compatibile con le spese causate dalla difesa delle frontiere terrestri. Arrivò perfino a raccomandare la nomina a capitano di fregata del famoso corsaro Jean Bart. In effetti, le azioni dei corsari contro il traffico marittimo consentivano d'infliggere ai mercantili inglesi forti perdite. Il vantaggio della vicinanza geografica al nemico o all'obiettivo dell'attacco, non fu mai tanto evidente quanto in quella forma di guerra *'commerce-destroying'* e che i Francesi chiamarono *'guerre de course'*, in cui vi erano impegnati armatori privati, autorizzati dallo Stato mediante appositi documenti chiamati 'lettere di corsa' o di 'marca', a catturare i mercantili del nemico, da non confondere con i pirati. La Francia solo con questo mezzo riuscì a provocare delle consistenti perdite al nemico, ma non poté rovesciare le sorti della guerra sul mare, né impedire il blocco dei porti messo in atto dalla *Royal Navy*, con grave danno per l'economia francese, già debilitata da lunghi anni di guerra. Nel 1697 Luigi XIV fu costretto a firmare la pace di Rijswijk, restituiva alla Spagna Barcellona e la Catalogna invasa durante il conflitto e rinunciava a ogni

---

21 Vauban, *Mémoire des dépenses de la guerre sur lesquelles le roi pourra faire quelque réduction*, 1693 ms. BNP. Association des amis de la Maison Vauban, *Vauban sa vie – son œuvre*, (Saint-Léger-Vauban, 1984), 15-16. M. Acerra, «Les arsenaux et leurs réseaux. XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles», in *Du bois dont on fait les vaisseaux...bois et marine de l'arbre en sa futaie à la figure de la proue sculptée 1650-1850*, (SHM, Vincennes, 1997), 17-20.



(altro ingrandimento oltre i limiti fissati dalla pace dei Pirenei (1659). Alle Province Unite rendeva le piazzeforti occupate ed esentava inoltre i mercanti olandesi dal pagamento del diritto di 50 soldi per tonnellata di merce, applicato alle navi straniere nei porti francesi. Dei territori dell'Impero annessi con la politica delle camere di riunione, Luigi XIV mantenne l'Alsazia, la valle della Saar e Strasburgo. Infine riconobbe Guglielmo III d'Orange come legittimo sovrano d'Inghilterra.

In Inghilterra concluse le contese per le successioni dinastiche (guerra delle Due Rose) e ristabilito l'ordine interno, il quadro geostrategico incominciò a modificarsi nel momento in cui il potere marittimo assurse a vero fattore di politica internazionale. Enrico VII primo sovrano della dinastia Tudor creò la *Royal Navy* e diede il via alla costruzione dei grandi arsenali, situati sulla costa in posizioni strategiche: Portsmouth nel 1495, Chatham nel 1547 e Plymouth nel 1689.<sup>22</sup> Erano cantieri dotati d'installazioni che concentravano e ridistribuivano una grande quantità di approvvigionamenti,<sup>23</sup> i primi centri industriali, prima della grande rivoluzione economica del XVIII secolo, dove le varietà dei mestieri e dei commerci legati agli opifici non trovavano equivalenti in altri luoghi.<sup>24</sup> Il regno d'Enrico VIII d'Inghilterra (1509-1547) coincise cronologicamente con lo slancio dei navigatori portoghesi e spagnoli del Cinquecento. Lo sforzo inglese per divenire una potenza marittima modificò profondamente l'organizzazione statale, le finanze pubbliche e la politica estera; influenzò l'economia del paese e inevitabilmente anche la società.<sup>25</sup> Enrico VIII, successore del padre Enrico VII, influenzato dal suo primo ministro, il cardinale Wolsey, perseguì una politica ostile alla Francia e alla Scozia, rompendo il modello geopolitico inglese, che fino allora

---

22 Devonport dal 1823.

23 R. J. B. Knight, *Construction et entretien de la flotte anglaise durant les guerres anglo-françaises (1688-1815)*. In Acerra, Merino e Meyer (a cura di), *Les Marines de guerres européennes XVII-XVIII*, 48.

24 J. G. Coad, *Histoire de l'architecture de la Royal Navy (1650-1850)*. In *ibid.*, 21.

25 M. Duffy, *The foundation of naval British power*. In M. Duffy (a cura di), *The Military Revolution and the State 1500-1800* (Exeter: Exeter Studies in History, 1980), 56-60.

era stato ‘introverso’ e ‘autista’ ispirazione platonica della ‘città ideale’. Enrico VIII conscio che il futuro dell’Inghilterra si sarebbe giocato sui mari, potenziò la *Royal Navy* fino a far costruire 53 vascelli, per circa centomila tonnellate di stazza, alla conclusione del suo regno (1547). Sempre nello stesso periodo entrarono in funzione gli arsenali di Deptford e di Woolwich, che furono utilizzati solamente come cantieri di costruzione, sebbene svolgessero le funzioni essenziali di ‘corderie’, luogo di fabbricazione e distribuzione di funi, vista la loro prossimità ai mercati londinesi.<sup>26</sup>

Dopo la morte di Enrico VIII, l’ascesa al trono di Elisabetta I (1558-1603) vide il sorgere della ‘talassocrazia’ inglese.<sup>27</sup> La regina inglese per garantirsi il monopolio commerciale su tutte le rotte e sui territori ricchi di materie prime diede avvio all’attività dei corsari, incaricati dal governo inglese con ‘lettere di corsa o di marca’ di ostacolare il più possibile il traffico marittimo delle nazioni concorrenti. Il più famoso fra questi fu Francis Drake che, fra il 1577 e il 1580, secondo al mondo dopo Magellano fece la seconda circumnavigazione del globo. Drake, che come già visto fu tra i protagonisti della vittoria inglese contro l’*Invincible Armada*, nel 1586 si scontrò con gli Spagnoli nell’America centrale, e diede avvio a una redditizia attività corsara contro il traffico degli schiavi e la flotta spagnola dell’argento. La ‘guerra di corsa’ inglese pervenne allora a essere un vero fattore di politica internazionale, rivolgendosi direttamente contro le fonti di ricchezza del nemico.<sup>28</sup> Fu grazie ai corsari Drake, Hawkins e Frobisher che nacque in quel periodo il principio dell’inviolabilità della Manica, ostacolo contro il quale si infranse ogni successivo progetto d’invasione dell’Inghilterra fino alla seconda guerra mondiale. Drake fu la massima espressione di uno spirito marinaro e avventuroso ampiamente diffuso nel popolo, mentre altri audaci seguivano le sue orme, anche i traffici incominciarono a prosperare dal 1567, anno d’inizio dell’ascesa della potenza navale inglese, in cui si formarono le compagnie commerciali

---

26 Knight, *Construction et entretien de la flotte anglaise*, 48-49.

27 Neologismo mutuato dall’inglese supremazia navale o commerciale sui mari.

28 Richmond, *Il potere marittimo*, 65.

del Baltico, del Levante e delle Indie orientali. Quest'ultima, fondata il 31 dicembre 1600, era una 'società' privilegiata per il commercio con l'Asia, retta da 24 direttori e da un governatore eletti dagli azionisti. Il centro della sua attività divenne ben presto l'India. Nel 1612 la compagnia stabilì prima a Surat, il suo primo caposaldo, e poi a Madras, a Bombay e a Calcutta.<sup>29</sup> La Compagnia gestiva la ripartizione degli utili e il buon andamento delle operazioni commerciali, ma anche un'organizzazione completa in grado di esercitare sulle colonie i poteri legislativi, militari e amministrativi, disponendo di un esercito e di una marina propri. L'intensificazione del programma di colonizzazione oltremare avvenne alla fine dell'età elisabettiana quando l'Inghilterra perse i suoi porti d'esportazione tradizionale (Anversa e Bruges nelle Fiandre spagnole, Calais in Francia e Amburgo della Lega anseatica).<sup>30</sup> La creazione delle compagnie delle Indie e il progressivo diminuire della crisi economica, disegnarono un nuovo paesaggio geopolitico rivolto questa volta verso l'esterno, orientato sempre di più verso l'idea di una 'supremazia mondiale'.<sup>31</sup> A differenza delle talassocrazie dell'età antica, caratterizzate da organizzazioni commerciali prive di un reale *background*, quella inglese si basò su un'economia in espansione alla ricerca di sbocchi commerciali nei territori d'oltremare.

L'Inghilterra non fu fuorviata da ambizioni e timori di carattere continentale, la sua posizione geografica fu uno dei fattori decisivi, poiché gli permise il controllo delle vie di comunicazione sul mare usando il territorio metropolitano come base strategica, da dove la sua marina agiva simultaneamente per la difesa delle coste e per il blocco dei porti continentali, sollevando il governo dalla necessità di mantenere in servizio un grande esercito, con evidenti benefici per le

---

29 *Il Cinquecento*. In Umberto Eco (a cura di), *Encyclomedia*. (Roma: Gruppo Editoriale L'Espresso, 1999).

30 In America settentrionale approdò nel 1584 Walter Raleigh fondatore della Virginia prima colonia inglese.

31 I. Loucas, *La géopolitique de l'Occident et l'hellénisme au de-bout des temps modernes*. In Comissão portuguesa de história militar, *A Guerra e o Encontro de Civilizações, a partir di Século XVI* (Lisboa, 1998), 102.

finanze pubbliche.<sup>32</sup> Nel momento in cui l'economia inglese s'innalzava a una dimensione mondiale a nuovi insediamenti vennero effettuati nelle colonie, aumentarono i traffici nel Baltico, nel Mediterraneo e in tutti gli oceani. In questo modo l'Inghilterra divenne la prima potenza commerciale, navale e coloniale, riuscendo a raddoppiare il numero delle navi della Marina mercantile negli ultimi quaranta anni del Seicento e ad aumentare la Marina da guerra da 20 e 30 unità dei primi re della dinastia Tudor, fino a un massimo di 30 e 40 durante il regno d'Elisabetta I.<sup>33</sup> Questo incremento proseguì con il suo successore Giacomo Stuart, asceso ai troni di Scozia e Inghilterra coi nomi, rispettivamente, di Giacomo VI di Scozia e Giacomo I d'Inghilterra. Il nuovo sovrano, riunendo nella sua persona i regni d'Inghilterra e di Scozia, decise che il congiungimento dovesse essere rappresentato da una nuova bandiera, consistente nella sovrapposizione della croce rossa d'Inghilterra alla croce bianca di Scozia sullo sfondo blu della bandiera scozzese. La prima bandiera dell'unione fu chiamata '*Union Flag*', che d'allora sventolò su tutte le navi britanniche.

La politica estera di Giacomo I fu il degno seguito di quella elisabettiana, mirando a garantire al paese in tutti i mari la supremazia coloniale, commerciale e navale.<sup>34</sup> Il potenziamento della *Royal Navy* (50 navi) fu continuato anche durante il successivo regno di Carlo I Stuart che ricorse nel 1640 all'odiata tassa *ship money*, dichiarata illegale dal Parlamento, per la costruzione del vascello *Sovereign of the Seas*, celebrato dal poeta John Dryden<sup>35</sup> come la piena espressione

32 Richmond, *Il potere marittimo* 66.

33 Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, 64-66. Edward Mead Earle, *Makers of modern strategy*. (Princeton, New Jersey: Princeton University Press, 1943). Edizione francese *Les maîtres de la stratégie*. (Paris: Flammarion, 1987).

34 Nel 1604 dopo la pace con la Spagna, l'Inghilterra non poté trarre i frutti commerciali che sperava. L'Olanda negava alle navi inglesi il diritto di penetrare nella foce del fiume Schelda e di commerciare con i Paesi Bassi spagnoli. Inoltre esercitava il diritto di pesca delle aringhe nelle acque territoriali inglesi, fatto questo che fu visto in Inghilterra come una menomazione dei diritti sovrani, e come una grave sottrazione della ricchezza nazionale.

35 E. Ward, *The life of John Dryden* (Chapel Hill: University of Carolina Press, 1961), 250. J. A. Winn, *John Dryden and His World*. (New Haven: Yale University Press, 1987).

della gloria dell'Inghilterra e l'emblema della potenza assolutista della monarchia inglese. Il successo dell'organizzazione logistica inglese ne fece divenire un esempio per le altre marine europee. La resistenza opposta da Carlo I a qualunque vincolo che limitasse il suo potere assoluto costrinse le forze parlamentari a imbracciare le armi e a scatenare la guerra civile. Fu in questo frangente che emerse la figura d'Oliver Cromwell, un proprietario terriero della contea di Huntington che assunse il comando delle forze parlamentari contro l'esercito realista di Carlo I. La guerra durò sette anni e finì con la vittoria del Parlamento. Il re sconfitto fu processato, condannato a morte e decapitato il 30 maggio 1649. Pochi giorni dopo la Camera dei Comuni abrogò la monarchia e proclamò '*la libera repubblica d'Inghilterra*'. Non vi furono grandi battaglie navali durante la guerra civile: i racconti d'azioni di vascelli isolati sono rari e restano generalmente molto vaghi sulle tattiche messe in opera.<sup>36</sup> Con l'avvento del *Commonwealth* (1649-1658), guidato dal Lord protettore Cromwell, l'Inghilterra ritornò a essere una grande potenza navale, riprendendo con vigore la politica del precedente governo inglese. La flotta di Cromwell in pochi anni passò da 102 navi (1552) a 158 (1558)<sup>37</sup> e diede battaglia ai realisti inglesi, ai Francesi, agli Spagnoli e agli Olandesi. Cromwell, dapprima ideatore di una confederazione anglo-olandese, passò molto presto con l'*Atto di navigazione* (*Navigation Act*), a una politica di aperta ostilità verso l'Olanda. Votato il 9 ottobre 1651 dalla Camera dei Comuni l'atto raccoglieva e completava in un codice organico tutte le precedenti disposizioni in materia di commercio marittimo con l'estero (degli anni 1381, 1485, 1488, 1532, 1540). L'*Atto di navigazione* fu la più importante manifestazione dell'indirizzo mercantilistico della politica economica inglese, le rigorose limitazioni, dirette a colpire in particolare la supremazia marittima olandese, furono all'origine di una

36 B. Lavelly, *The British Navy and its Bases 1793-1815*. In SHM, *Français et Anglais en Méditerranée de la Révolution française à l'indépendance de la Grèce (1789-1830)*. (Vincennes, 1992), 189.

37 Cromwell non si occupò solo della Marina, ma anche dell'Esercito creando nel 1645 il *New Model Army*, il primo esercito nazionale inglese, accorpando le truppe che avevano partecipato alla guerra civile.

serie di vittoriose guerre dalle quali uscì rinvigorito il potere marittimo inglese che, dopo la parentesi stuardista, era divenuto protagonista.

Quello dell'innovazione tecnologica fu l'altro fattore di cambiamento. Sui mari della seconda metà del Cinquecento l'uso di nuove e potenti artiglierie navali ebbe dei decisivi effetti sulla tattica di combattimento e sulla struttura delle navi e degli equipaggi. La galera (o galea) perse il ruolo di protagonista delle battaglie, dall'antichità greca alla fine del XVI secolo per duemila anni era stata una nave perfetta per le acque costiere con deboli venti, con pochi porti in grado di ricevere grandi navi, un ottimo strumento della guerra mediterranea caratterizzata dalla stretta integrazione tra operazioni navali, anfibia e d'assedio.<sup>38</sup> In genere davanti a un veliero armato con artiglieria pesante la galera era quasi sempre perdente se combatteva isolata, ma nelle acque del Mediterraneo, calme per la maggior parte dell'estate, essa poteva tenere testa a qualsiasi imbarcazione a vela. I punti di forza della galera erano la grande mobilità, la propulsione a remi, che permettevano la navigazione sui bassi fondali e in assenza di vento. Un incremento delle dimensioni dello scafo e del numero dei galeotti e degli equipaggi

---

38 Il modello della galera, che non variò molto nel corso dei secoli, permetteva ai combattenti di prendere la posizione su ciascun bordo sopra le *bellatorie* (posti da combattimento *ballatoi*) dette anche *balestriere* cioè 'posti dei balestrieri', che coprivano con delle tavole i *baccalari*, le lunghe scalmiere sorrette da mensole alquanto sporgenti dalla coperta. Importanti modifiche strutturali avvennero, quando furono imbarcate le artiglierie pesanti, che fecero sparire lo sperone di prua sostituito da una speciale piattaforma di prora, di forma quadrata costituita da due piani rettangolari affiancati, detti *rembate*, avente al centro i pezzi d'artiglieria (un cannone pesante fiancheggiato da pezzi leggeri) disposti *in caccia*, cioè puntati sul piano diametrale non brandeggiabile, che sparavano proiettili del peso di 60-70 kg a una distanza variabile da mille a tremila metri, con una traiettoria tesa estremamente pericolosa. Quindi la formazione in battaglia delle galere era per 'linea di fronte' e l'avanzamento avveniva su due ranghi, per evitare l'eventuale tentativo nemico di sfondare lo schieramento. Questa fu la formazione adottata dai due avversari a Lepanto. Le manovre in battaglia si riducevano allo speronamento o all'accostamento di fianco per spezzare i remi e immobilizzare così l'avversario. Dopo l'abbordaggio, il combattimento non differiva molto da uno scontro terrestre di fanterie con l'uso di archibugi e balestre. F. Frasca, *La guerra sul mare: mutazione, tecnologia, tattica e strategia*. Relazione presentata al convegno *Geostrategia e potere marittimo nel Mediterraneo in età moderna: Venezia, Malta e Impero ottomano*. (Venezia: Istituto di Studi Militari Marittimi, 27 ottobre 2001).

indusse nella galera l'uso di grandi remi mossi da tre o più uomini, che sostituirono i banchi di tre remi, azionati ciascuno da un rematore. Per il numero d'uomini imbarcati (alcune ne trasportavano fino a 400) occorre stivare gran quantità d'acqua e viveri, quindi doveva tenersi spesso sotto costa per rifornirsi; di conseguenza la navigazione era limitata nel migliore dei casi a qualche giorno d'autonomia. Ciò spiega le ridotte capacità operative, cui concorrevano anche il mediocre rendimento della voga dei galeotti. Con mare calmo e vento nullo la velocità massima della galera era di 7 nodi, quando nella voga si facevano alternare le due metà della ciurma (*mezza voga*) la velocità si riduceva a meno di 5 nodi. Se si alzavano le enormi vele latine, si poteva navigare con buon vento alla media di 7 nodi. La galera tuttavia quando il vento spirava nella direzione contraria alla sua andatura poteva navigare solo andando *all'orza* e per questo era obbligata a disporre le sue due antenne una a dritta e una a manca, eseguendo due faticose e rischiose manovre per far passare le antenne da un bordo all'altro.<sup>39</sup>

Un tipo di nave da guerra sempre a remi ma più imponente della galera e fornita sia di più grande artiglieria sia di velatura più ampia fu la galeazza, costruita per la prima volta a Venezia. Nel 1533 per i primi prototipi si utilizzarono gli scafi di alcune *galere grosse* alle quali fu rafforzata la remata, costruiti massicci castelli e montati tre alberi a vele latine. Le galeazze misuravano circa 44,95 m di lunghezza e 7,80 m di larghezza. Erano mosse da cinquanta remi, manovrati ciascuno da 5 galeotti e potevano coprire fino a 240 miglia marine in 24 ore. Oltre che sulle strutture di prua e poppa il loro armamento era posto sulle fiancate su una specie di corsia laterale sopraelevata che proteggeva i rematori. Le galeazze erano delle vere e proprie fortezze galleggianti che, come vedremo, ebbero un gran peso nella prima parte della battaglia di Lepanto nel corso della quale dimostrarono tutta la loro potenza.<sup>40</sup> Ognuna di queste navi da guerra era armata con 60

---

39 G. Santi-Mazzini, *La marina e le armi navali dal Rinascimento al 1914. Militaria, storia, battaglie, armate*, vol. 1. (Milano: Electa Mondadori, 2007), 16.

40 P. Pantera, *L'Armata Navale*. (Roma, 1614.)

cannoni di grosso calibro, oltre ad artiglierie minori, che con alzo zero sparavano sino a 600 m proiettili da 13 kg in coperta e da 23 da sottocoperta, con un'inclinazione di 15 gradi la gittata aumentava a ben 3 km.<sup>41</sup> Il basso costo di costruzione, un quarto di un normale vascello, e il ridotto numero di marinai impiegati nella navigazione furono le qualità che determinarono nella storia il lungo uso della galera.<sup>42</sup> Purtroppo questo strumento della guerra navale non poteva affrontare le tempeste oceaniche; così restò in uso, per ancora molti anni, nei mari chiusi e poco profondi come il Baltico e il Mediterraneo, relegato al ruolo di difesa costiera o a strumento di pirateria.<sup>43</sup> La galera, da secoli la principale nave da guerra nel Mediterraneo, lungo il tempo aveva subito importanti modifiche strutturali con l'introduzione delle artiglierie pesanti; lo sperone fu sostituito da una speciale piattaforma di prora, che ospitava al centro un cannone pesante, fiancheggiato da pezzi leggeri, che tiravano fino a proiettili di 60-70 chilogrammi a distanze che raggiungevano dai 1000m ai 3000m. Un incremento delle dimensioni dello scafo, del numero dei galeotti e degli equipaggi indusse l'uso di grandi remi mossi da tre o più uomini, che sostituirono i banchi di tre remi, azionati ciascuno da un rematore. Il gran numero d'uomini imbarcati (alcune navi ne trasportavano fino a 400) causò, una minore capacità d'imbarcare acqua e viveri. La galera, doveva navigare spesso sotto costa per facilitare i rifornimenti a terra. La sua operatività era limitata, nel migliore dei casi a qualche giorno d'autonomia. Il suo lungo impiego trovò spiegazione nel poco utilizzo di marinai e nel

---

41 M. A. Bragadin, *La vittoria di Lepanto*. In 'Rivista Marittima' (1972). M. Morin, *La battaglia di Lepanto: il determinante apporto dell'artiglieria veneziana*. In 'Diana Armi' (1975), 54-61. T. Argiolas, *Armi ed eserciti del Rinascimento italiano* (Roma: Newton & Compton editori, 1991), 203.

42 J. S. Levy, *War in the Modern Great Power System, 1495-1975* (Lexington, University Press of Kentucky, 1983), 139-141. A. Corvisier, *Guerre et mentalités au XVIIe siècle*. In 'XVIIe siècle' 38 (1985), 220-22. J. R. Hale, *War and society in Renaissance Europe 1450-1620* (London: Fontana, 1985), 81. traduzione italiana *Guerra e società nell'Europa del Rinascimento* (Bari: Laterza, 1987), 12.

43 A. Zysberg, *Gloire et misère des galères*. (Paris: Gallimard, 1987) e *Les Galériens: vies et destines des 60 000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*. (Paris: Seuil, 1987.)



mediocre costo di costruzione.

Dal 1300 al 1400 i paesi affacciati sull'Atlantico per essere in grado di affrontare lunghe navigazioni nelle acque oceaniche avevano utilizzato la cosiddetta cocca, una nave di origine guascona, molto più agile dei navigli sino allora in uso. Sul suo schema fu costruita la caravella, dotata di alte fiancate atte ad affrontare le onde oceaniche e a portare dei pezzi d'artiglieria, che possedeva doti notevoli di manovrabilità in quanto la disposizione di vele quadre consentiva di sfruttare tutti i venti, anche navigando controvento. Poi l'evoluzione dell'architettura navale generò un nuovo tipo d'imbarcazione derivata dalla caracca per affrontare le lunghe e imprevedibili navigazioni: il galeone strumento e mezzo principale dell'espansione europea negli altri continenti. Se i primi galeoni furono costruiti molto probabilmente nei cantieri iberici attraverso un continuo affinamento qualitativo delle navi precedenti,<sup>44</sup> i vascelli rappresentarono un momento di rottura rispetto al passato, in quanto navi più rapide e leggere, che avevano dalle tre alle cinque vele montate su quattro alberi e, date le dimensioni ridotte, potevano eseguire manovre che erano precluse al pesante e lento galeone. Questa tendenza fu confermata nella prima metà del Seicento; d'allora i vascelli presero una fisionomia conservata con piccole modifiche fino alla fine dell'età della vela (*age of sail*). Non può essere individuata una data di nascita del primo vascello né stabilire quale sia stata la prima nave di questo genere ma probabilmente i primi modelli furono costruiti in Inghilterra: *Henry grace à Dieu* (1418),<sup>45</sup> *Great Michel* (1511), *Mary Rose* (1511)<sup>46</sup> e *Great Harry* (1514). A partire dalla metà del Seicento

---

44 A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età moderna* (Roma: USMM, 1998), 30, 37.

45 La nave *Henry grace à Dieu* era un grosso veliero a quattro alberi costruito da Willam Bond nel 1514 con una nuova tecnica, che portava a bordo non meno di 186 cannoni tra i quali vi erano due colubrine in bronzo di circa 4.500 libbre ciascuna e una carronata di bronzo di circa 3.000 libbre. Fu seguita nel 1527 dalla francese *Grand François*, nel 1534 dalla portoghese *Sao João* con 366 cannoni e nel 1554 dalla svedese *Elefanten* con 71 pezzi. C. M. Cipolla, *Velieri e cannoni d'Europa sui mari del mondo* (Torino: Unione tipografico-editrice torinese, 1969), 65-66.

46 M. Rule, *The Mary Rose*, Portsmouth, 1992. G. Parker, *La rivoluzione militare, le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente* (Bologna: Il Mulino, 1990), 159-

lo sviluppo di una scuola europea d'architettura navale segnò una svolta nell'arte della costruzione. Tra tutti i cambiamenti sopravvenuti, a lungo termine, nelle pratiche legate alla costruzione navale, una tendenza dominò ogni altra durante i due secoli che precedono la Rivoluzione industriale, cioè l'abbandono dell'empirismo dei mastri carpentieri del secolo precedente per un approccio scientifico, che prese sempre di più il carattere di un'impresa industriale.<sup>47</sup>

La forte concorrenza fra le marine fece sì che la scienza delle costruzioni navali desse dei risultati spettacolari. Le navi ebbero una sicurezza di tenuta del mare e una velocità mai prima raggiunta grazie al rivestimento delle carene con lamine di rame, ottima soluzione contro la micidiale azione divoratrice della teredine, o tarlo marino, sulle parti immerse.<sup>48</sup> Sui vascelli scomparvero gradatamente gli elementi di ornamento e una maggiore manovrabilità fu resa possibile grazie alla sostituzione del timone a barra con il timone a ruota. Introdotta alla fine del Seicento e adottata in tutte le grandi navi all'inizio del Settecento, questa innovazione permise al timoniere di far funzionare il timone anche alle massime angolazioni.<sup>49</sup> L'attrezzatura normale di tre alberi fu mantenuta, ma la velatura si frazionò in unità più piccole, manovrabili indipendentemente l'una dall'altra. L'uso delle vele di fiocco fissate sull'albero di bompresso permise infine una maggiore manovrabilità rispetto al vento. Negli anni 1668-1670, in Inghilterra fu adottato un sistema che permetteva di designare tutti i principali vascelli della *Royal Navy*. Si trattava del metodo che era apparso circa alla metà del XVII secolo. Sarebbe essere derivato dal bisogno di classificare la scala

161. G. Regan, *The Guinness book of naval blunders* (London: Guinness, 1995), 118-122.

47 R. W. Unger, *Conception et construction des vaisseaux de guerre européens aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*. In Acerra, Merino e Meyer (a cura di), *Les Marines de guerres européennes XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup>*, 29.

48 A. Santoni, *Rivoluzione francese e potere marittimo*. In *Studi storico-militari* (1991), 20.

49 F. Surdich, *Finalità scientifiche e obiettivi politico-economici nelle grandi spedizioni della seconda metà del Settecento*. In R. Giura Longo e P. Rossi (a cura di), *Con Malaspina nei mari del sud* (Bari: B. A. Graphis, 1999), 14. A. Bianchi, *Storia della scienza e della tecnologia, Il secolo dei lumi* (Firenze: La Nuova Italia, 1999), 46.

delle remunerazioni dei capitani dei vascelli in funzione dell'anzianità e delle capacità. Evidentemente le navi di maggiore stazza erano date in comando ai capitani più esperti, che erano meglio pagati. Così il 'rango' o la 'classe' (*rate*) si definì in funzione delle dimensioni della nave. La Marina inglese fu divisa in sei ranghi, esempio poi seguito da altri paesi. Dal 1713 la classificazione fu definita in una forma che restò sua fino alla fine dell'età della vela. Le navi armate con 100 e più cannoni appartenevano al primo rango, con 90-98 al secondo, con 60-80 al terzo, con 50-58 al quarto, con 32-44 al quinto e con 20-28 al sesto. Anteriormente i vascelli più piccoli erano inclusi nel sesto rango, ma a partire dal quel momento, per una nave comandata da un capitano di vascello il limite fu di 20 cannoni.<sup>50</sup> Verso il 1670 fu definita nelle costruzioni navali la forma classica del vascello.

Nei cento anni che seguirono gli unici cambiamenti furono la riduzione dell'inclinazione all'indietro in rapporto alla chiglia degli alberi<sup>51</sup> e la diminuzione costante della dimensione dei castelli o la loro totale sparizione. Infine le prue si arrotondarono permettendo d'istallarvi un numero maggiore di cannoni.<sup>52</sup> L'artiglieria sui vascelli fu disposta in batterie laterali. L'aumento del numero dei cannoni imbarcati portò alla creazione sottocoperta dei ponti di batteria, su cui erano allineati dei pezzi e l'apertura sulle fiancate di sportelli attraverso i quali far passare le bocche da fuoco. La rientranza delle murate finì per accentuarsi onde consentire di stabilizzare la nave senza toglierle la capacità idrodinamica. La messa a punto di prototipi diede origine a delle serie omogenee di vascelli da 50, 64, 74 e 80 cannoni. I grandi tre-ponti da 90 e da 100 cannoni di oltre mille tonnellate di stazza, che imbarcavano 800 uomini, divennero rari, perché troppo costosi e poco manovrabili.<sup>53</sup> Le ricerche empiriche sui rapporti fra lunghezza,

---

50 D. J. Lyon, *Les vaisseaux de guerre britanniques. Modèles et politique de construction (1688-1830)*. In Acerra, Merino e Meyer (a cura di), *Les Marines de guerres européennes*, 162-63.

51 G. Fournier, *Hydrographie* (Paris: M. Soly, 1643), 12.

52 R. Hough, *Fighting Ships* (London, Michael Joseph, 1969), 134.

53 Nel 1670 la Marina inglese fu divisa in sei ranghi esempio poi seguito da altri paesi. Entrarono a far parte del primo rango le navi armate con più di 90 cannoni, del

larghezza, vuoto e pescaggio furono influenzate dall'evoluzione della tattica e della strategia navale. Le modificazioni strutturali apportate alla costruzione del vascello portarono a un cambiamento nella tattica navale. Venne abbandonata la conclusione del combattimento con il classico arrembaggio, basato sul coraggio individuale e sull'abilità nella manovra. Visto che il grosso delle artiglierie era posto sulle fiancate, e solo pochi cannoni venivano piazzati a prua (da caccia) e a poppa (di ritirata), uno schieramento in 'linea di fronte' diveniva impossibile, poiché le navi amiche si sarebbero colpite fra loro.<sup>54</sup> Con lo schieramento per 'linea di fila' invece si realizzava il massimo della protezione possibile. In questa maniera il combattimento navale si presentava come un duello d'artiglieria fra due linee di vascelli contrapposte che, mantenendo un'opportuna distanza una dall'altra, sparavano rivolgendo al nemico una delle due murate, sulle quali si aprivano esternamente i portelli delle cannoniere.<sup>55</sup>

Gli effetti delle innovazioni tecnologiche introdotte nelle costruzioni navali furono evidenti nel corso dei conflitti veneto-turchi.<sup>56</sup> Il controllo del Mar Egeo era essenziale per il sultano. L'isola di Creta, in mano veneziana, era un coltello puntato al fianco dei Turchi. Quando i paesi europei furono coinvolti nella guerra dei trent'anni e nei suoi strascichi, come il conflitto ispano-francese, il sultano si trovò con le

---

secondo con 80-90, del terzo con 50-80, del quarto con 38-50, del quinto con 18-39, del sesto con meno di 18.

- 54 Questa innovazione tattica fu mal recepita nei paesi mediterranei, infatti, quando l'*Invincible Armada* entrò nella Manica mantenne una formazione compatta quasi circolare, tipica la tattica della nave mercantile armata. J. F. Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century* (Oxford: Oxford University Press, 1974). G. Parker, *The military revolution. Military innovation and the rise of the West 1500-1800* (Cambridge: Cambridge University Press, 1988). traduzione italiana *La rivoluzione militare, le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente* (Bologna: Il Mulino, 1990). J. Meyer, *La guerre sur mer au XVII<sup>e</sup> siècle*. In Bély, Bercé, Meyer e Quatrefages, *Guerre et paix dans l'Europe du XVII<sup>e</sup> siècle*, 178-79.
- 55 F. Botti, *Il pensiero militare e navale italiano dalla Rivoluzione francese alla Prima Guerra mondiale (1789-1915)* (Roma, USSME, 1995), 931-38.
- 56 R. C. Anderson, *Naval wars in the Levant, 1559-1853* (Liverpool: Liverpool University Press, 1952).

mani libere per invadere Creta. L'impresa ottomana incominciò nel maggio 1645, con obiettivo i punti d'appoggio dei corsari cristiani, che intercettavano i flussi del commercio marittimo del Mediterraneo diretti alla capitale dell'Impero ottomano. Nell'agosto 1645 i Turchi sbarcarono a Canea sulla costa occidentale di Creta e s'impadronirono poco a poco delle diverse fortezze. La Canea, maggiore piazzaforte e porto più importante dell'isola dopo la capitale Candia, cadde dopo due mesi d'assedio. Nell'arco di un paio d'anni gli Ottomani presero quasi tutta Creta, salvo le roccaforti marittime di Suda, Spinalonga e Grabusa, arrivando a stringere d'assedio la fortezza di Candia (Héraklion). Venezia era la sola potenza navale italiana capace di arginare l'espansione marittima turca nel Mediterraneo.<sup>57</sup>

La potente Marina veneziana aveva a più riprese bilanciato uno schiacciante rapporto di forze, infliggendo pesanti perdite ai corsari barbareschi. Nel 1638, per esempio una squadra di 28 galere comandata da Marino Capello catturò 16 navi nella rada di Valona. I Veneziani cercarono di ottenere la superiorità navale con una battaglia risolutrice. Avevano per la prima volta una squadra di 24 velieri, dei quali 12 ricevuti dagli Olandesi, che affiancavano le consuete galere. La Marina turca fu sempre sfuggente, solo in alcune occasioni vi furono degli scontri nel Mar Egeo, che volsero a favore dei Veneziani: il 27 gennaio 1647 nelle acque di Negroponte, il 12 maggio 1649 a Focea<sup>58</sup> presso Smirne, i giorni 7-10 luglio 1651 a largo di Santorini, il 21 giugno 1655 presso Imbros.<sup>59</sup> Questi successi non riuscirono a impedire i flussi dei rifornimenti turchi diretti a Creta.<sup>60</sup> Si rese necessaria impostare una

---

57 J. R. Hale, *Military Academies and the Venetia Terra Ferma in the XVII<sup>th</sup> century*. In *Studi Veneziani* (1973), 273-95. M.-E. Mallet and J. R. Hale, *The military organization of a renaissance state: Venice, 1400-1671*, (Cambridge: Cambridge University Press, 1984), 525.

58 Il 12 maggio 1649 presso Smirne, a Focea, 19 navi veneziane comandate dal capitano Giacomo da Riva, sconfissero infliggendo notevoli perdite una squadra turca costituita da 72 galere, 10 maone e 20 navi.

59 Il capitano generale Alvise Lunardo Mocenigo riuscì a catturare o affondare 30 navi turche, parte di una flotta di 116 tra galere e vascelli, perdendone solo 3.

60 La flotta turca impegnata nella guerra di Candia era mista, con vascelli e galere, che continuavano ad avere un importante ruolo. Gli arsenali turchi erano specializzati

strategia di rottura logistica. Il 26 giugno 1656 e il 17 luglio 1657, all'imboccatura dello stretto dei Dardanelli tre convogli turchi su quattro riuscirono a forzare lo sbarramento, pur pagando un carissimo prezzo, con una perdita di 100 navi. Le vittorie veneziane sul mare anche questa volta non riuscirono a interdire le vie di comunicazione del nemico, e questo fu una delle cause della disfatta strategica della Serenissima.<sup>61</sup>

I Veneziani ottennero la rivincita grazie ad una serie d'operazioni anfibe nella successiva guerra di Morea. Nel settembre 1683 Venezia decise di unirsi alla 'Lega Santa' antiturca costituita dall'Austria e dalla Polonia. Al comando di Francesco Morosini una flotta di galere partì nel giugno del 1684, con obiettivo il Peloponneso, area più vicina al Danubio, da dove era partito l'attacco degli eserciti imperiali contro i Turchi. Il piano di Morosini prevedeva la presa di punti d'appoggio sulle coste greche. Così sbarcò nel 1685, nel Golfo di Messenia. L'anno seguente, prese le cittadelle di Calamata e di Corone, con sbarchi di fanterie di marina nella baia di Navarino. Mettendo brillantemente a frutto l'esperienza acquisita nella guerra di Candia, Morosini coordinò strettamente l'armata navale con le forze di terra, facendo appoggiare gli sbarchi dal fuoco di copertura dell'armata 'sottile' (galere), che fu impegnata anche negli assedi dal mare, lasciando all'armata 'grossa' (vascelli)<sup>62</sup> il compito di tagliare le linee di comunicazione dei Turchi, intercettando i rifornimenti diretti agli assediati. Nel 1687, nell'arco di quattro campagne, la conquista del Peloponneso fu terminata (salvo Malvasia, che cadde nel 1690). Questa ultima impresa al Morosini valse il soprannome di *Peloponnesiaco*; poi nel 1688, morto Marcantonio Giustiniani, egli fu eletto doge, mentre ancora si trovava lontano da Venezia in zona di operazioni. Si accinse pertanto a rientrare in patria.

---

nella loro costruzione, al contrario dei vascelli di linea che erano, in realtà, derivati da modelli migliorati di galeoni.

61 N. Nani Mocenigo, *Storia della Marina militare veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Roma: USSRMM, 1935), 131-311.

62 G. Candiani, *Lo sviluppo dell'Armata grossa nell'emergenza della guerra marittima*. Relazione presentata al convegno *Geostrategia e potere marittimo nel Mediterraneo in età moderna: Venezia, Malta e Impero ottomano* (Istituto di Studi Militari Marittimi, 27 ottobre 2001).

Sulla via del ritorno (1689) tentò, con esito sfortunato, di prendere Negroponte. Nel 1693, già vecchio, fu di nuovo costretto a riprendere il mare perché più forte era la minaccia turca ai possedimenti veneziani in Oriente. Morì però l'anno successivo a Nauplia, e gli succedette Silvestro Valier.

I Turchi avevano riaperto le ostilità attaccando Chios, da loro presa dopo due confuse battaglie combattute il 9 e il 19 febbraio 1695. Seguirono una serie di scontri indecisi, nei quali emerse l'incapacità veneziana di conseguire una superiorità marittima: nel Mar Egeo, il 15 settembre 1695, ad Andros nell'agosto 1696, poi ancora altre due volte, nel settembre 1697 a Negroponte, e l'ultimo ai Dardanelli, il 20 settembre 1698. In questi combattimenti fu evidente l'inferiorità delle galere nei confronti dei vascelli. I Veneziani non vollero riconoscere la preminenza alla armata 'grossa', continuando a preferire in battaglia l'impiego dell'armata 'sottile'. Le due formazioni navali schierate in battaglia insieme causavano delle difficoltà di coordinamento, avendo differenti potenze di fuoco.<sup>63</sup> I Turchi avevano recuperato il loro ritardo tecnologico, e grazie all'apporto di rinnegati cristiani avevano costituito potenti flotte di vascelli armati da pesanti artiglierie.

La pace di Carlowitz, nel febbraio 1699, riconobbe a Venezia le coste della Dalmazia, d'Albania, le Isole Ionie e tutta la Morea, dando l'illusione di una restaurazione dell'impero marittimo di Venezia, ma in realtà fu l'inizio del declino militare ottomano. Nel corso della terza guerra veneto-turca (1714-1718), la fase che si svolse sul mare non ebbe operazioni anfibiae. Unità ausiliarie degli Stati italiani, dell'Ordine di Malta e una poderosa squadra di vascelli portoghesi giunsero per rafforzare l'armata 'grossa' veneziana. I combattimenti navali che seguirono impedirono alla Marina ottomana l'ingresso nel Mediterraneo occidentale.<sup>64</sup> Nelle acque di Corfù, l'8 luglio 1716, 27

---

63 G. A. Carrara Bora, *Il Morosini, ovvero la Morea conquistata dall'armi della Serenissima Repubblica di Venezia condotte dall'Illustrissimo & Eccellentissimo Cavalier Procurator etc. Francesco Morosini Capitano Generale e dopo Serenissimo Principe* (Trevigi, 1713). D. Stratico, *Relazione dell'assedio di Corfù successo l'anno 1716* (Venezia, Museo Correr, ms. P.D. 176 b, cc. IV-3).

64 V. Ilari, G. Boeri e C. Paoletti, *Tra i Borboni e gli Asburgo. Le armate terrestri*

navi dell'armata 'grossa' misero in fuga la retroguardia turca. A Imbros, il 12 giugno 1717, l'armata 'grossa' con 28 vascelli, 12 legni minori e 10.000 uomini, ebbe un primo scontro, seguito il 16 da un altro nelle acque tra il promontorio di Monte Santo (Athos) e l'Isola di Strati. A Capo Matapan, il 19 luglio 1717, vi fu un combattimento indeciso fra la flotta turca (36 sultane, 30 vascelli, 16 velieri barbareschi) e l'armata 'grossa'. Gli ultimi combattimenti avvennero nel Golfo di Pagania, il 20 e il 22 luglio 1718, dove l'armata 'grossa' (28 vascelli) respinse una squadra turca proveniente da Capo Matapan e da Dulcigno dove l'armata 'sottile' sbarcò 10.000 uomini. Sul fronte terrestre, le operazioni militari videro nel giro di pochi mesi le fortezze venete in Morea cadere tutte in mano turca, a causa dell'obsoleta concezione strategica del comando veneziano, che fece seminare l'armata di terra in decine di forti e castelli, invece di raggrupparla in poche grandi e sicure fortezze.<sup>65</sup> Fu con questa guerra che terminò il dominio veneto nel Levante. Il trattato di Passarowitz sancì la sconfitta per Venezia. I suoi successi tattici sul mare non le consentirono di vincere la guerra. La decisione strategica era restata in mano ai veri vincitori del conflitto.<sup>66</sup>

Venezia fu ridotta a potenza secondaria, perdendo il ruolo di protagonista nella lotta contro i Turchi. Non ottenne nemmeno vantaggi sostanziali dal crollo militare ottomano. Perse anche il monopolio del commercio in Adriatico, dove incominciò a incontrare la concorrenza degli Imperiali.<sup>67</sup> Il 2 giugno 1719 l'imperatore Carlo VI d'Asburgo con un'ordinanza 'rivendicava alla Marina imperiale non soltanto la libertà di traffico, sempre tollerata da Venezia, ma perfino l'armamento di

---

*e navali italiane nelle guerre del primo Settecento (1701-1732)* (Ancona: Nuove Ricerche, 1996), 415-25.

65 P. Del Negro, *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*. In *La Venezia barocca*, vol. 7 (Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma, 1997), 509-31.

66 Venezia perse: la Morea, Tino, Spinalunga, Suda, e Scrutari, Antivari, Zarine, Ottovo e Zurbi. Ottenne la restituzione di Cerigo e le piazze conquistate in Epiro (Butrinto, Prevesa e Vonizza), in Dalmazia, in Albania ed in Erzegovina ottenne le città d'Imoski, Tischwatz, Sternizza, Cinista, Rolok e Creano con quattro miglia di circondario.

67 F. Frasca, *Mediterraneo e Venezia (1645-1718). La strategia marittima della Serenissima nelle guerre del levante*. In *'Rivista Marittima'* (2008), 111-17.



flotte militari nelle proprie basi adriatiche'.<sup>68</sup> Fu costituita una squadra navale di 3 vascelli e 3 galere, al comando del viceammiraglio inglese Lord Corbey con base a Trieste; la città, che allora era una borgata, iniziò a essere oggetto d'importanti lavori portuali, con la costruzione di un arsenale. Una strada transalpina collegò la città giuliana a Vienna. Il 18 marzo 1719, l'imperatore emanò un editto con il quale conferiva lo *status* di porto franco alle città di Trieste e di Fiume (Rijeka), e nel 1722 diede alla Compagnia dei Paesi Bassi ex-spagnoli il privilegio di fare scalo a Trieste per i viaggi alle Indie.<sup>69</sup>

Le guerre di Venezia contro gli Ottomani per la supremazia nel Mediterraneo, dimostrarono che il controllo dello spazio marittimo non poteva essere ottenuto su una grande area e per lungo tempo, ma solo temporaneamente e localmente. I paesi rivieraschi mal compresero le mutazioni avvenute nelle marine atlantiche e le seguirono con ritardo.<sup>70</sup> Nella sua difficoltà ad adattarsi ai nuovi metodi di guerra navale, la Serenissima negli anni 1616-1619 dovette ricercare l'appoggio dei vascelli inglesi e olandesi, per resistere alla minaccia spagnola. Questo introdusse un nuovo carattere di cambiamento. Navi mercantili inglesi (1570) e olandesi (1590) entrarono nel Mediterraneo, segnando il definitivo tramonto della potenza marinara e commerciale degli Italiani. Fernand Braudel faceva dell'apparizione delle navi inglesi e olandesi nei circuiti commerciali il simbolo della grande svolta economica del Mediterraneo,<sup>71</sup> confermando la realtà di una nuova area dell'economia europea in forte espansione, che si estendeva dall'Atlantico al Baltico e alle zone renane, che aveva i suoi poli finanziari ad Anversa e ad Amsterdam.<sup>72</sup> Si vide l'ingresso della Marina da guerra olandese negli anni 1672-1679 durante il conflitto contro la Francia, la squadra dell'ammiraglio de Ruyter si schierò a difesa della Spagna,

---

68 R. A. Kann, *Storia dell'impero asburgico (1556-1918)* (Roma, 1988), 115.

69 R. Finzi, *Trieste, perché*. In G. Borruso, R. Finzi and G. Panjek (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste* (Trieste: Lint), 1-10.

70 C. M. Cipolla, *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa (XIV-XVII)* (Bologna: Il Mulino, 1990), 156.

71 F. Braudel, *Il Mediterraneo* (Milano: Bompiani, 2002).

72 AA. VV., *Atlante Storico del Mondo* (Roma: Touring Editore, 1997), 235.

ma fu l'Inghilterra a divenire la potenza commerciale e marinara preponderante nell'area. Nei porti italiani l'Inghilterra esportava molti prodotti: stagno, piombo, pesce salato e panni di lana di vario tipo; e importava seta, spezie, uva passa, malvasia greca, vino, lana e olio d'oliva. Gli Inglesi navigavano nel Mediterraneo con navi di elevato tonnellaggio e potentemente armate. Durante la crisi degli anni sessanta i grandi velieri scomparvero e il traffico con l'Inghilterra fu assicurato da vascelletti, che erano esposti ai corsari. L'Ammiragliato britannico dovette di conseguenza organizzare dei convogli mercantili scortati da fregate e da vascelli. Il traffico mercantile d'Inghilterra fu quindi garantito dalla marina da guerra inviata nel Mediterraneo per difendere gli interessi economici. Le prime azioni furono nel febbraio 1655 con l'attacco dell'ammiraglio Blake di Porto Farina presso Tunisi e nel 1665 una crociera di otto galeoni, quattro fregate e cinque avvisi.<sup>73</sup> Poi gli interventi inglesi mirarono a occupare i punti strategici: Tangeri (1662-1683) Gibilterra (1704), Minorca (1708-1783) e anche la Sardegna fu utilizzata come base (1708-1714). Analoghe necessità determinarono l'Inghilterra a porre in atto una politica d'amicizia con il Portogallo, per disporre di una base sul Tago.<sup>74</sup> Dopo la crisi commerciale degli anni 1619-1622, Venezia non fu più il grande emporio mondiale. La funzione del suo porto, che cominciò ad avere un carattere regionale, ebbe tuttavia, dal 1675, una ripresa dei traffici sufficiente per mantenere in vita una Marina mercantile per tutto il secolo successivo.<sup>75</sup> Genova restò un mercato finanziario internazionale e conservò rapporti con tutti i porti del Mediterraneo occidentale. Livorno, dopo la franchigia completa nel 1675, diventò uno scalo internazionale utilizzato soprattutto da Inglesi, Olandesi e Francesi, che vi depositavano tutte le merci di provenienza occidentale o levantina.<sup>76</sup> I cambiamenti intervenuti innovarono tattiche

---

73 C. M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La "Sanità" toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo* (Bologna: Il Mulino, 1975), 9-15.

74 Richmond, *Il potere marittimo*, 78.

75 G. Delille, *Economie, démographie et comportement sociaux*. In Y.-M. Bercé, G. Delille, J. M. Sallmann, J. C. Waquet, eds., *L'Italie au XVIIe siècle* (Paris: SEDES, 1989), 144. J. Georgelin, *L'Italie à la fin du XVIIIe siècle*. (Paris: SEDES, 1989), 55.

76 Luzzatto, *Storia Economica*, 186-211, 348-49.

e strategie navali nel Mediterraneo, ma non ne determinarono la decadenza, come spesso affermato da certa storiografia secondo cui, dal Cinquecento, l'antico '*Mare Nostrum*' iniziò a subire gli effetti negativi dello spostamento dell'asse dei commerci sugli oceani. In realtà un nuovo modello emerse, che progressivamente diventò simile a quello atlantico, ma se si eccettua il declino della Spagna spesso sovrastimato, l'area mediterranea rimase dinamica nel sistema dei grandi poteri. Le crisi internazionali o le guerre che si combatterono, non ne ridussero mai la vitalità, né l'attrattiva economica per le potenze marittime, che ne determinarono nella storia l'evoluzione.<sup>77</sup>

---

77 Frasca, *Mediterraneo e Venezia*, 117.