

Guido Candiani

## Lo sviluppo dell'Armata grossa nell'emergenza della guerra marittima

Testo della relazione tenuta al convegno *Geostrategia e potere marittimo nel Mediterraneo in età moderna: Venezia, Malta e Impero Ottomano*, VII giornata di studio, Venezia 27 ottobre 2001

Il XVII secolo vide un profondo cambiamento nella struttura della marina veneziana. Fino allora, se si eccettua la guerra con i turchi del 1499-1503, la Repubblica aveva sempre affidato il suo potenziale navale alle unità a remi, di cui la galeazza rappresentava l'ultima e più originale evoluzione.<sup>1</sup> Dagli inizi del '600 questo quadro secolare cominciò a mutare, e le navi da guerra a vela acquisirono un'importanza sempre maggiore fino a divenire l'elemento centrale della flotta.

L'introduzione di navi da guerra nella marina veneziana presenta tre momenti successivi. Una prima fase, che può essere definita dei noleggi, fu originata dal conflitto che oppose nel 1617-1620 la Serenissima al Viceré di Napoli, Duca di Ossuna.<sup>2</sup> La necessità di affrontare i galeoni ispano-napoletani penetrati in Adriatico spinse la Repubblica ad affiancare alla tradizionale *Armata sottile* di galee e galeazze una *Armata grossa* formata da mercantili armati noleggiati. Poiché le navi private reperibili a Venezia non erano in numero sufficiente, la Repubblica ingaggiò durante le ostilità una trentina di unità straniere, due terzi delle quali olandesi e il resto inglesi. Dopo aver trasportato le truppe mercenarie destinate alle operazioni terrestri contro gli Asburgo, queste navi andarono man mano ad aggregarsi alla flotta in azione nel basso Adriatico.

L'impiego dell'armamento privato - praticato all'epoca da tutte le potenze marittime<sup>3</sup> - era un modo rapido e relativamente economico di mobilitare e smobilitare importati forze navali. Le ancora limitate differenze costruttiva e di capacità operative tra i mercantili

<sup>1</sup> Sul conflitto del 1499-1502 e sul precoce impiego di navi a vela nelle flotte veneziana e ottomana cfr. F.C. Lane, *Le operazioni navali e l'organizzazione della flotta, 1499-1502*, in *Le navi di Venezia*, Einaudi, Torino 1983, pp. 251-283; J. Glete, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Routledge, London-New York 2000, pp. 93-95; J. F. Guilmartin Jr., *Gunpowder and Galleys. Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, Cambridge University Press, London-New York 1974, p. 83.

<sup>2</sup> Riguardo a questo confronto cfr. A. Battistella, *Una campagna navale veneto-spagnola in Adriatico poco conosciuta*, in «Archivio Veneto-Tridentino» vol. II (1922) pp.58-119, vol. III (1923) pp.1-78.

<sup>3</sup> Cfr. Glete, *Warfare at Sea...*, pp. 60 e sgg.; ib., *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America. 1500-1860*, Acta Universitatis Stockholmiensis, Stockholm 1993, vol. I, pp. 13-15, 51-55 e 123 e sgg.

armati e le navi da guerra lo rendevano non solo credibile ma anche particolarmente interessante per chi - come Venezia - aveva capitali, competenze e relazioni per operare con facilità sul mercato. Di conseguenza, quando nel 1629 si dovette rinforzare la flotta in vista di nuove complicazioni con gli Asburgo, vennero subito noleggiate 10 navi,<sup>4</sup> mentre nel 1638 due dei tre galeoni armati dopo lo scontro di Valona con i barbareschi furono inglesi.<sup>5</sup>

Questa politica raggiunse il culmine con l'inizio della guerra di Candia, nel 1645. In pochi mesi una quarantina di mercantili armati raggiunsero il Levante e il loro numero, benché oscillante, si mantenne elevato per tutta la durata del conflitto. Il risultato più importante ottenuto grazie alle unità noleggiate fu il blocco dei Dardanelli, una riuscita simbiosi tra le capacità strategiche veneziane e quelle operative di olandesi e inglesi: particolarmente efficace nel 1648-49, il blocco provocò a Istanbul una crisi politica che portò alla caduta del sultano Ibrahim.

Nel 1651 si aprì una seconda fase, che potrebbe essere chiamata - paradossalmente - "ottomana". Nel luglio di quell'anno i veneziani catturarono alla battaglia di Paro tre grandi navi da guerra turche. Portate a Venezia e raddobbate, le tre unità vennero immesse in servizio nel 1652 con la classificazione di navi pubbliche,<sup>6</sup> andando a costituire il primo nucleo di un'Armata grossa nazionale e permanente. Altre unità ottomane furono catturate negli anni seguenti, in particolare da Lazzaro Mocenigo, che propugnava la necessità di una forte squadra di navi da guerra a vela appartenenti allo stato. La sua prematura scomparsa nel 1657 rallentò bruscamente il processo, ma un nucleo compreso tra le tre e le cinque navi pubbliche rimase in servizio fino alla fine del conflitto e nell'immediato dopoguerra. Furono queste unità ad incanalare anche la Serenissima nel processo evolutivo che in tutta Europa stava portando alla definitiva affermazione di moderne marine da guerra statali.<sup>7</sup>

La pratica dei noleggi lasciò però un retaggio negativo alla costituenda Armata grossa nazionale. Invece di gestire direttamente gli equipaggi, come avveniva nelle marine inglese e francese, Venezia scelse di imitare gli olandesi,<sup>8</sup> le cui unità erano giudicate le più

<sup>4</sup> A.S.V., *Provveditori e Patroni all'Arsenale*, registro 14, c.196r, 22.8.1629.

<sup>5</sup> A.S.V., *Senato Mar*, registro 96, cc.157r-v.

<sup>6</sup> La prima, chiamata *S. Alvise*, entrò in servizio nel giugno 1652. A.S.V., *PTM*, filza 1094, dispacci Capitano Generale da Mar Leonardo Foscolo, n. 71, 10.7.1652.

<sup>7</sup> Per questa evoluzione cfr. Glete, *Navies and Nations...*, pp. 158 e sgg.

<sup>8</sup> Su ingaggio e salari nella marina olandese cfr. J.R. Bruijn, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, University of South Carolina, Columbia 1993, pp. 56-58 e 129-142; J.R. Bruijn-E.S.

efficienti tra quelle noleggate. Su di esse era il capitano che s'incaricava, dietro un compenso pattuito, di arruolare e mantenere l'equipaggio. Il Senato della Repubblica fissò quindi un contributo di 12 ducati per persona (scesi a 10 dopo la guerra di Candia), una somma con la quale il capitano doveva ingegnarsi ad arruolare e mantenere un numero determinato di ufficiali e marinai. Era un sistema che delegava ai privati uno dei compiti più impegnativi per le flotte dell'epoca - i marinai erano una merce rara ed estremamente mobile; ma proprio per il suo carattere contrattualistico esso impedì il formarsi sul lungo periodo di un corpo di equipaggi autenticamente nazionale. I marinai dipendevano non tanto dalla Serenissima quanto dai loro capitani, e sebbene questi fossero sovente sudditi, ciò lasciò sempre un senso di incompiutezza verso la costituzione di una autentica flotta di stato, dando ai contemporanei l'immagine di un'Armata grossa di impronta meno veneziana rispetto a quella sottile e quasi mercenaria. Il problema, pur affrontato in più occasioni, non trovò mai piena soluzione fino alla caduta della Repubblica.

Le unità catturate ai turchi rimanevano comunque troppo poche per le necessità della flotta e continuarono ad essere affiancate dai mercantili armati - alla fine della guerra di Candia questi erano ancora una ventina. Non vi è dubbio però che a Venezia si avvertisse sempre più la necessità di svincolarsi dalla pericolosa e talvolta opprimente dipendenza dal mercato dei noleggi. I problemi principali erano due: da un lato contingenze politico-militari, quali le guerre anglo-olandesi, distoglievano i mercantili armati stranieri dal servizio obbligandoli a raggiungere le proprie flotte in azione nel Mare del Nord o nel Mediterraneo Occidentale; dall'altro i costi per mantenere anno dopo anno le unità noleggate. Calcoli ufficiali indicano che la Repubblica spese durante la guerra di Candia per i noli circa 17 milioni di ducati,<sup>9</sup> in massima parte destinati ai mercantili armati ingaggiati ad uso di guerra. Il costo medio annuo per uno di essi si aggirava sui 25.000 ducati, approssimativamente equivalente a quello di un'eventuale nuova costruzione in Arsenal: ed era denaro che in gran parte usciva dallo stato, contro ogni buon principio di politica mercantilistica. A queste difficoltà si sommava la sfiducia sempre più forte verso i mercantili armati, che la Seconda Guerra Anglo-Olandese stava dimostrando non all'altezza delle navi da guerra espressamente progettate secondo la nuova tattica della linea di fila,

Van Eyck Van Heslinga, *Seamen's Employment in the Netherlands*, in «Mariner's Mirror», vol. 70 (1984), pp. 17-19 (7-20).

<sup>9</sup> A.S.V., *Senato Mar*, filza 643, 8.7.1682, all. Inquisitori all'Arsenale 4.7.1682. Non ci sono indicazioni precise sul costo totale del conflitto, che comunque superò certamente i 100 milioni di ducati e forse arrivò a 125-150 milioni. Cfr. B.N.M., Ms. It. cl. VII, 1594 (7710), c. 29v; A. Zannini, *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI-XVIII)*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti, Venezia 1993, p. 255.

introdotta dagli inglesi a metà del secolo.<sup>10</sup> Il Senato della Repubblica decise quindi di passare ad una terza fase, ordinando la costruzione di navi da guerra a vela in Arsenal.

L'inizio fu relativamente in sordina - due vascelli da 64 cannoni impostati nel 1666, seguiti negli anni 1672-1674 da quattro unità più piccole (44-50 cannoni) - ma nel 1675 vi fu una notevole accelerazione. I timori suscitati dall'aggressiva politica navale francese in Mediterraneo - era allora in corso la spedizione di Messina - e dalla nuova strategia impiegata dai corsari barbareschi, che agivano adesso in grosse formazioni di sei-otto navi, spinsero il Senato ad approvare la costruzione di nove navi da guerra,<sup>11</sup> seguite da altre sei nel 1679.<sup>12</sup> Contemporaneamente fu presa l'ancor più importante decisione di ristrutturare gli scali coperti dell'Arsenale, impiegati fino allora per le galee, in modo che potessero essere utilizzati per la costruzione di vascelli. Ne risultò la creazione di un complesso cantieristico al coperto unico al mondo, dove potevano essere contemporaneamente impostate, ed eventualmente conservate, fino a 13 unità.

Appena iniziato l'importante programma, il Senato indirizzò le iniziali motivazioni anti-francesi e anti-barbaresche contro il tradizionale nemico ottomano. La Porta non aveva una effettiva squadra di navi da guerra e si limitava a costruire velocemente una serie di unità di fronte alle necessità immediate, abbandonandole poi ad una rapida decadenza. I nuovi vascelli veneziani avevano il compito di riaffermare definitivamente la superiorità navale veneziana evidenziata dalla guerra di Candia sfruttando questa lacuna, che si riteneva non fosse facilmente recuperabile. Agli ottomani mancavano infatti - o almeno così pensavano i veneziani - le capacità tecniche per rispondere alla minaccia costruendo una potente squadra di vascelli, come invece avevano saputo fare nel corso del '4-500 con le più semplici galee. La tecnologia tutta occidentale rappresentata dal binomio vela-cannone, che già aveva aperto la strada alla supremazia europea sugli oceani, si sarebbe imposta anche in Levante, ridando alla Serenissima il predominio perduto nel corso del XV secolo.<sup>13</sup>

La prima guerra di Morea fu l'occasione per mettere alla prova questa politica. Nel 1684 Venezia dichiarò per la prima volta nella sua storia guerra all'Impero Ottomano, e lo fece soprattutto per il senso di superiorità che le veniva dalla nuova Armata grossa, formata

<sup>10</sup> Per i mercantili armati impiegati nella Seconda Guerra Anglo-Olandese cfr. F. Fox, *Hired Men-of-War, 1664-7*, in «Mariner's Mirror», vol. 84 (1998), pp. 13-25 e 152-172.

<sup>11</sup> A.S.V., *Senato Rettori*, filza 86, 30.5.1675

<sup>12</sup> *Ib.*, *Senato Mar*, filza 631, 20.12.1679.

<sup>13</sup> Questo spostamento di indirizzo fu dovuto alla relazione presentata dal Bailo Giacomo Querini al suo ritorno da Istanbul. Cfr. L. Firpo (a cura di), *Relazioni di Ambasciatori Veneti al Senato*, Vol. XIII, Costantinopoli (1590-1793), Torino 1984, rel. Giacomo Querini, 6.6.1676, pp. 966-967 (907-981)

allora da 13 navi pubbliche, alle quali furono aggiunti solo due mercantili armati noleggiati, a testimonianza di quanto fossero mutati i rapporti tra le due componenti.

I risultati non furono tuttavia all'altezza delle grandi aspettative. I vascelli erano uno strumento nuovo, con attitudini difensive superiori a quelle offensive e quindi di difficile uso per chi - come i Venezia - voleva e doveva cercare una rapida vittoria contro un nemico sfuggente. I limiti del mezzo erano amplificati dalla nuova tattica della linea di fila. Introdotta sia per massimizzare il fuoco dei cannoni - concentrati ora sui fianchi - sia per favorire il controllo e disciplina tattica da parte degli ammiragli, essa rendeva tuttavia arduo il compito dell'attaccante. Questi aveva infatti il difficile problema di avvicinarsi al nemico senza perdere la coesione delle proprie forze, e senza poter sfruttare appieno il suo armamento.<sup>14</sup>

Anche sul piano strategico le cose si rivelarono complicate. Solo una prolungata e costante pressione attraverso azioni di blocco come quello dei Dardanelli avrebbe potuto dare risultati decisivi. Ma le ammodernate fortificazioni degli Stretti e la situazione politico-diplomatica, nettamente meno favorevole rispetto alla guerra di Candia, rendevano molto difficile un'azione di blocco; inoltre tutti a Venezia si aspettavano una rapida e risolutiva vittoria navale, e pochi avevano la pazienza e la determinazione necessarie per una strategia di logoramento, soprattutto di fronte agli spettacolari risultati della guerra anfibia condotta in Morea da Francesco Morosini con l'ausilio della Armata sottile.

Le difficoltà emersero chiaramente quando l'Impero Ottomano raccolse la sfida, a dispetto delle previsioni veneziane e nonostante l'oggettiva inferiorità in campo marittimo. Dopo essersi a lungo appoggiati ai barbareschi con risultati deludenti, dal 1690 i turchi iniziarono a loro volta a costituire una propria squadra di navi di linea, che in pochi anni raggiunse le 20 unità. Dal 1694 essa cominciò ad opporsi apertamente all'Armata grossa, provocando una nutrita serie di scontri tra le due squadre da battaglia. Tra il 1695 e il 1698 le due flotte, salite progressivamente ad una trentina di navi ciascuna, si batterono nove volte, seguite da altre cinque nel successivo conflitto del 1714-18:<sup>15</sup> in questa fase l'Egeo divenne l'area di più intensa conflittualità navale di tutto il globo.

Come sperimentato negli altri mari d'Europa, l'esito di questi scontri fu raramente risolutivo, confermando anche in Levante i limiti offensivi delle navi impiegate nella linea

<sup>14</sup> Per questi aspetti cfr. B. Tunstall, *Naval Warfare in the Age of Sail. The Evolution of Fighting Tactics 1650-1815*, ed. by N. Tracy, Conway, London 1990; W. Maltby, *Politics, Professionalism, and the Evolution of Sailing-Ship Tactics, 1650-1714*, in J.A. Lynn, *Tools of War. Instruments, Ideas and Institution of Warfare, 1445-1871*, Urbana 1990, pp. 53-73.

<sup>15</sup> Un elenco completo in A. Secco, *Un ciclo di battaglie navali del XVII secolo al Museo Correr*, in «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti», CLVI (1997-1998), II, p. 416 (pp. 415-429).

di fila. Solo le prime due battaglie ebbero un risultato immediato - e sfavorevole alla Serenissima, costretta ad abbandonare nel 1695 l'isola di Chio appena conquistata.<sup>16</sup> Fu un duro colpo al prestigio della Repubblica, e segnò la fine di un cinquantennio di supremazia navale. Successivamente, grazie alla capacità difensiva dell'Armata grossa, Venezia poté mantenere di fronte alla controffensiva ottomana le conquiste fatte in Morea da Francesco Morosini; ma ciò non poté nascondere il fatto che i turchi si fossero mostrati in grado di rispondere alla nuova minaccia, vanificando le speranze di aver trovato nel vascello l'arma risolutiva per assicurare alla Serenissima l'indiscusso predominio sul mare.

Paradossalmente, se la sfortunata guerra di Candia si era conclusa con un'affermazione di larga superiorità navale della Repubblica, la pur vittoriosa guerra di Morea terminava in una situazione di stallo. Con un mezzo e una tattica tendenzialmente difensivi le maggiori attitudini navali veneziane non riuscivano a tradursi in una vittoria decisiva, un risultato non troppo sorprendente considerando che neppure i poderosi vascelli britannici avevano potuto assicurare all'Inghilterra un successo definitivo nelle tre guerre contro l'Olanda, pur vincolata a linee marittime di maggior interesse e vulnerabilità rispetto a quelle dell'Impero ottomano.<sup>17</sup> Nel contempo quest'ultimo non aveva le disponibilità tecniche e umane per raggiungere anche con le navi la netta superiorità numerica goduta sovente con le galee e che sola avrebbe potuto rompere l'equilibrio a suo favore.

I limiti reciproci vennero confermati nella seconda guerra di Morea, dove i turchi poterono riconquistare il Peloponneso solo grazie alle notevoli difficoltà in cui si dibatteva l'Armata grossa, trascurata negli anni precedenti e impegnata in una difficile riorganizzazione. Appena essa fu rinsaldata, la bilancia tornò in equilibrio, e gli ottomani non furono in grado di portare a buon fine il loro attacco a Corfù, validamente sostenuta dalle navi pubbliche. I veneziani ripresero anzi l'iniziativa e nel 1717, per l'ultima volta nella sua storia, la flotta della Repubblica si portò ai Dardanelli.

L'offensiva non ebbe però maggior successo di quella turca, e i vascelli della Repubblica dovettero ripiegare a protezione dello Ionio. Dopo essere stata a cavallo tra 6 e '700 il principale strumento di quello che Gaetano Cozzi ha definito «l'inestituibile sogno di dominio» della Repubblica,<sup>18</sup> l'Armata grossa trovò così il proprio ruolo su di un piano

<sup>16</sup> Sulle vicende navali delle due guerre di Morea cfr. R.C. Anderson, *Naval Wars in the Levant. 1559-1853*, University Press, Liverpool 1952; M. Nani Mocenigo, *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Filippi, ristampa anastatica, Venezia 1985, (ed. originale Ministero della Marina, Roma 1935. Sull'impresa di Chio cfr. P.P. Argenti, *The Occupation of Chios by the Venetians (1694)*, London 1935.

<sup>17</sup> Cfr. A. Lambert, *War at Sea in the Age of Sail. 1650-1850*, Cassel, London 2000, p. 77.

<sup>18</sup> G. Cozzi, *Dalla riscoperta della pace all'inestituibile sogno di dominio*, in *Storia di Venezia*, vol. VII, *La Venezia barocca*, a cura di G. Benzoni, G. Cozzi, Istituto dell'Enciclopedia italiana, Roma 1997, pp. 3-104.

difensivo, fornendo anche nei decenni successivi la copertura avanzata a quanto rimaneva del dominio marittimo della Serenissima.

In definitiva, se il XVI secolo aveva visto il predominio navale ottomano basato su grandi flotte di galee, e il XVII quello della Repubblica, che aveva saputo riprendere il sopravvento con squadre miste di navi e unità a remi, il XVIII secolo vide le due potenze, con le loro grandi e costose squadre di vascelli, in una posizione di stallo, che rendeva vano ogni tentativo di prevaricare l'una sull'altra. Fu questo equilibrio sul mare ad essere una delle principali cause dell'estinguersi dei conflitti veneto-turchi dopo il 1718.

Su di un piano più generale la Repubblica di Venezia era comunque riuscita a dotarsi una moderna flotta da battaglia, esempio unico tra gli stati dell'Italia preunitaria. Al di là dello stretto bilancio militare, pur sempre in attivo, il suo sviluppo ridiede alla Serenissima un ruolo nella bilancia generale del potere marittimo, posizionandola alle spalle di Inghilterra, Francia e Olanda. In seguito alla grave crisi che aveva colpito la marina francese dopo la guerra di Successione Spagnola, nel 1718 l'Armata grossa era anzi la più forte squadra da battaglia tra quelle mediterranee, permettendo alla marina veneziana di occupare un sorprendente - sebbene momentaneo - terzo posto assoluto.