

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 15. Giugno 2023
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGLIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare

Direttore scientifico Virgilio Ilari
Vicedirettore scientifico Giovanni Brizzi
Direttore responsabile Gregory Claude Alegi
Redazione Viviana Castelli

Consiglio Scientifico. Presidente: Massimo De Leonardis.

Membri stranieri: Christopher Bassford, Floribert Baudet, Stathis Birthacas, Jeremy Martin Black, Loretana de Libero, Magdalena de Pazzis Pi Corrales, Gregory Hanlon, John Hattendorf, Yann Le Bohec, Aleksei Nikolaevič Lobin, Prof. Armando Marques Guedes, Prof. Dennis Showalter (†). *Membri italiani:* Livio Antonielli, Marco Bettalli, Antonello Folco Biagini, Aldino Bondesan, Franco Cardini, Piero Cimbolli Spagnesi, Piero del Negro, Giuseppe De Vergottini, Carlo Galli, Marco Gemignani, Roberta Ivaldi, Nicola Labanca, Luigi Loreto, Gian Enrico Rusconi, Carla Sodini, Gioacchino Strano, Donato Tamblé,

Comitato consultivo sulle scienze militari e gli studi di strategia, intelligence e geopolitica: Lucio Caracciolo, Flavio Carbone, Basilio Di Martino, Antulio Joseph Echevarria II, Carlo Jean, Gianfranco Linzi, Edward N. Luttwak, Matteo Paesano, Ferdinando Sanfelice di Monteforte.

Consulenti di aree scientifiche interdisciplinari: Donato Tamblé (Archival Sciences), Piero Cimbolli Spagnesi (Architecture and Engineering), Immacolata Eramo (Philology of Military Treatises), Simonetta Conti (Historical Geo-Cartography), Lucio Caracciolo (Geopolitics), Jeremy Martin Black (Global Military History), Elisabetta Fiocchi Malaspina (History of International Law of War), Gianfranco Linzi (Intelligence), Elena Franchi (Memory Studies and Anthropology of Conflicts), Virgilio Ilari (Military Bibliography), Luigi Loreto (Military Historiography), Basilio Di Martino (Military Technology and Air Studies), John Brewster Hattendorf (Naval History and Maritime Studies), Elina Gugliuzzo (Public History), Vincenzo Lavenia (War and Religion), Angela Teja (War and Sport), Stefano Pisu (War Cinema), Giuseppe Della Torre (War Economics).

Nuova Antologia Militare

Rivista interdisciplinare della Società Italiana di Storia Militare
Periodico telematico open-access annuale (www.nam-sism.org)
Registrazione del Tribunale Ordinario di Roma n. 06 del 30 Gennaio 2020



Direzione, Via Bosco degli Arvali 24, 00148 Roma
Contatti: direzione@nam-sigm.org ; virgilio.ilari@gmail.com

©Authors hold the copyright of their own articles.

For the Journal: © Società Italiana di Storia Militare
(www.societaitalianastoriamilitare@org)

Grafica: Nadir Media Srl - Via Giuseppe Veronese, 22 - 00146 Roma
info@nadirmedia.it

Gruppo Editoriale Tab Srl -Viale Manzoni 24/c - 00185 Roma
www.tabedizioni.it

ISSN: 2704-9795

ISBN Fascicolo 978-88-9295-712-1

NUOVA **ANTOLOGIA** 
MILITARE
RIVISTA INTERDISCIPLINARE DELLA SOCIETÀ ITALIANA DI STORIA MILITARE

N. 4
2023

Fascicolo 15. Giugno 2023
Storia Militare Moderna

a cura di
VIRGILIO ILARI



Società Italiana di Storia Militare



Ultima Ratio Regum (Estrema ragione dei Re) iscrizione su un cannone all'ingresso del Museo di Storia Militare di Budapest. Foto O. Mustafiri, CC0 1.0 Universal Public Domain Dedication (Wikipedia commons).

Il celebre motto fu apposto sulle canne delle artiglierie francesi fuse dal 1650 al 1793, e anche su parte delle coeve artiglierie sabaude. La variante *ultima ratio regis* (estrema ragione del re) fu usata a partire dal 1742 sulle artiglierie prussiane e successivamente anche sui cannoni spagnoli, mentre l'analogo *regis ultima ratio* è tuttora il motto dell'artiglieria belga.

L'Ordine di Malta
nella Seconda guerra di Morea
attraverso i diari di viaggio del cavaliere
fra' Afranio Petrucci, maggiore dei vascelli
(1715-1717)

di MAURO DIFRANCESCO
Università degli Studi di Genova

ABSTRACT. Throughout the Modern Age, there was a small but fierce navy created specifically to fight the 'Infidels', organized around the chivalric Order of St. John. Although the galley had been the capital ship of the Mediterranean for centuries, starting from the Seventeenth Century numerous States set up substantial formations of heavily armed sailing ships which gradually replaced the ancient rowing units in the role of main battleships of the fleets. The Order of St. John was no less, and at the beginning of the Eighteenth Century it formed a squadron of vessels that operated successfully both in the Western Mediterranean and in the Levant. Afranio Petrucci, an Italian knight-officer of the Order, has left to posterity a direct narration of the events that saw Maltese knights and vessels as protagonists since the first missions of the new Sailing Ships Squadron. At the same time he has made, perhaps unintentionally, a wonderful portrait of Mediterranean society of *Ancien Régime*.

KEYWORDS: KNIGHTS OF ST. JOHN, SAILING SHIP, SECOND MOREAN WAR, OTTOMAN-
VENETIAN WARS, NAVAL WARFARE, CORSAIRS OF THE MEDITERRANEAN

Premessa

In Via Ghibellina, a Firenze, esiste un sobrio ma elegante palazzo, attualmente proprietà del Comune, appartenuto un tempo al nobile casato dei Vivarelli-Colonna. Il grande complesso (circa quattromila metri quadrati di superficie) ospitava un tempo l'archivio privato della famiglia, composto da un imponente fondo di circa seimila fra carte, registri e filze. La grande alluvione di Firenze del 1966, tuttavia, danneggiò buona parte del materiale cartaceo, co-

stringendo le autorità a trasferire i documenti presso l'Archivio di Stato di Pistoia nel 1977¹. Fra le carte dei Vivarelli-Colonna, a seguito di matrimoni e eredità, confluirono alcuni documenti appartenenti alla dinastia senese dei Petrucci, definita «una delle più illustri, se non la più illustre, tra le famiglie di Siena, non tanto per l'antichità delle origini, quanto per la fama di Pandolfo, signore di Siena, che la elevò al rango di famiglia sovrana»². Tra queste carte sono presenti alcuni trattati di arte marinaresca e, in particolare, una serie di 'giornali di viaggi' risalenti al XVIII secolo. La sommaria descrizione contenuta nella Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani riporta la generica definizione di «giornali di viaggi fatti da galere toscane», ma in realtà, com'è verificabile grazie ad un esame più approfondito, non si tratta di galere – se non per quel che riguarda il primo giornale –, tantomeno appartenenti al granducato di Toscana o all'Ordine di Santo Stefano: i viaggi furono invece compiuti dalla squadra dei vascelli dell'Ordine di San Giovanni³. Questi documenti furono tra i pochi a beneficiare di una minima sistemazione da parte del Gabinetto dei Restauri dell'Archivio di Stato di Firenze prima di essere trasferiti a Pistoia, restauro che ha reso possibile una discreta lettura del testo e la possibilità di studiare documenti di eccezionale valore storico.

La marina da guerra maltese fra tradizione e rinnovamento

L'Età Moderna costituisce un periodo di grandi trasformazioni in ambito navale. Fino a tutto il XVI secolo, la principale imbarcazione delle flotte da guerra fu sicuramente la galea, erede di un'antica tradizione navale, sottoposta ad un'opera di sviluppo e perfezionamento plurisecolare che raggiunse uno stadio pressoché definitivo fra il XVIII secolo e l'inizio del XIX, quando era ancora impiegata da un certo numero di marine⁴. Come tutte le altre marine del Mediterraneo,

- 1 Giulio PRUNAI, «Gli Archivi Toscani e i Danni Del Quattro Novembre», *Archivio Storico Italiano*, vol. 124, n. 4 (452), 1966, pp. 625, 627-628.
- 2 Vittorio SPRETI, *Enciclopedia storico-nobiliare italiana. Famiglie nobili e titolate viventi riconosciute dal Regio Governo d'Italia. Compresi: città, comunità, mense vescovili, abazie, parrocchie ed enti nobili e titolati riconosciuti*, I, Milano, Edizioni Enciclopedia storico-nobiliare italiana, 1928, a. VII, vol. I, p. 515.
- 3 *Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani*, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, vol. III, *Archivi di famiglie e di persone*, p. 779.
- 4 Francia e Spagna cessarono di impiegare le proprie squadre di galee, come entità indipendente, solo nel 1748; il regno di Napoli abolì la propria squadra nel 1779 e Venezia nel 1797, quando cadde la vecchia repubblica aristocratica; la Svezia cessò di costruire galee nel 1749, sostituendole però con altre tipologie di imbarcazioni a vela e remi; la Russia



Palazzo Vivarelli-Colonna oggi, dove sono ospitati alcuni assessorati del comune di Firenze, fra i quali quelli dedicati al turismo, alla cultura e ai musei (fonte e luogo: Wikimedia Commons; via Ghibellina 30, Firenze)

anche quella dell'Ordine di Malta venne organizzata intorno all'impiego della galea, che ne rimase la principale imbarcazione militare almeno fino alla fine del Seicento. Fu nei primissimi anni del XVIII secolo che i vertici dell'Ordine, sotto la guida dal gran maestro Raimondo Perellos y Roccaful, cavaliere di comprovata esperienza militare e con una spiccata sensibilità all'ammodernamento della marina maltese, decisero la costituzione di una nuova squadra interamente composta da vascelli che avrebbe affiancato le galee, anche se le due squadre si trovarono ad operare congiuntamente assai di rado. L'impiego di navi a vela da parte della

tenne in servizio alcune galee fino ai primi dell'Ottocento; il regno di Sardegna mantenne operativa una galea fino al 1810, costruendo ancora due mezze galere nel 1815 e mantenendole in servizio fino al 1836. Otto VON PIVKA, *Navies of the Napoleonic Era*, Newton Abbot, Devon, 1990, pp. 196-197, 206-210, Ciro PAOLETTI, «La marina sabauda dal 1798 alla Restaurazione», *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, (2011), p. 5, Biblioteca Civica Berio, Genova (BCB), Giuseppe Tommaso SPINOLA, *Cronaca delle principali memorie relative all'Arsenale marittimo di S.M. Sarda in Genova*, Genova, 1837, p. 38.

marina maltese risaliva in realtà al XVI secolo, con il saltuario utilizzo di alcune grandi caracche pesantemente armate ma impiegate principalmente per il trasporto di merci e derrate alimentari⁵. Durante il XVII secolo vennero anche allestiti alcuni galeoni, ma i compiti specifici della marina maltese – guerra di corsa e polizia marittima – rendevano inadatte queste pesanti unità, alle quali erano preferite le agili galee⁶. La scelta di costituire una componente di vascelli fu il necessario punto di arrivo di un’evoluzione tecnologica e militare intrapresa da quasi tutte le principali potenze mediterranee durante il Seicento: i primi a realizzare uno stuolo di navi a vela con compiti militari furono le reggenze barbaresche del Nordafrica, principali avversari dei cavalieri di Malta⁷; se questi ultimi volevano continuare a competere su un piano di parità, era fondamentale l’adeguamento del proprio strumento navale alle più moderne scelte tecniche e costruttive. Dopo aver ricevuto l’appoggio del papa, il 31 marzo del 1700 Perellos nominò una commissione che avrebbe deciso l’allestimento della nuova squadra, ottenendo parere favorevole nel gennaio del 1701.

Per realizzare i propri vascelli, le autorità dell’Ordine si rivolsero inizialmente

5 Francesco FRASCA, «La squadra dei vascelli dell’Ordine di Malta», *Rivista Marittima*, 6, (2016), pp. 68-74.

6 «*Before 1701 the Order’s navy had already had sailing warships in commission, but these were few and single units, never organised into a squadron; and although they were heavily armed, their presence had mainly been for transport rather than bellicose purposes.*» Anton QUINTANO, *The Maltese-Hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798*, PEG, San Gwan, 2003, p. 12.

7 Nei primi anni del XVII secolo, i barbareschi cooptarono maestranze nord europee, specialmente olandesi, acquisendone il *know-how* navale; il risultato fu la progressiva ma sostanziale evoluzione delle loro flotte verso un numero di navi a vela – le fonti veneziane le definiscono ‘bertoni’ – decisamente maggiore rispetto alle imbarcazioni a propulsione remica. Ciò si tradusse in un impiego operativo prolungato anche alla stagione invernale e in un raggio d’azione molto più ampio rispetto alle imbarcazioni remiche precedentemente impiegate, fortemente condizionate dall’impiego litoraneo e da buone condizioni atmosferiche. La sola flotta di Algeri – la più grande fra quelle barbaresche – contava trentacinque galee e trenta galeotte nel 1571, mentre nel 1624 annoverava un centinaio di ‘vascelli ton-di’ a fronte di sole sei galee. Altre fonti ci parlano di una flotta algerina che poté arrivare a disporre, tra il Cinquecento e il Seicento, di uno stuolo navale composto da vari tipi di imbarcazioni compreso fra le sessanta e le ottanta unità; Alberto TENENTI, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Roma, Laterza, 1961, pp. 73, 88; Salvatore BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993, pp. 89-94; Marco LENCI, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006, p. 113.

alla famiglia Coulomb⁸ di Tolone, in Francia, commissionando la costruzione di due unità di terzo rango che ricevertero i nomi di *San Giovanni* e *San Giacomo*. Una terza unità, denominata *Santa Caterina*, venne allestita direttamente a Malta con il contributo di maestranze francesi⁹, mentre un vascello classificato come 'fregata magistrale' venne finanziato completamente dal gran maestro, realizzato a Malta e incorporato nella squadra nel 1704 con il nome di *Santissima Vergine del Pilar e San Giuseppe*¹⁰. I lavori di costruzione procedettero celermente, e già nel 1705 il gran maestro fu in grado di presiedere il cerimoniale di consegna delle navi al commendatore fra' François Castel de Saint Pierre, designato quale luogotenente generale (comandante) della squadra¹¹. I nuovi vascelli sarebbero stati completamente operativi in breve tempo, e presto avrebbero iniziato anch'essi a solcare le acque del Mediterraneo¹². Durante le prime uscite in mare, la squadra dei vascelli prese parte a numerose azioni degne di nota, fra le quali è rilevante la presa della nave corsara *La Rosa*, capitana (ammiraglia) della flotta tunisina, la cui cattura fruttò all'Ordine un nuovo vascello. Difatti *La Rosa*, dopo essere stata

8 La celebre famiglia Coloumb era rinomata per i suoi progetti di cantieristica navale, tanto da essere fra i principali costruttori di navi della marina francese. Francois Coulomb (1654-1717) fu l'ingegnere navale che progettò il *San Giacomo* ed il *San Giovanni*; Rif WINFIELD, Stephen S. ROBERTS, *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Pen and Sword, 2017, passim.

9 Giovanni SCARABELLI, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*, Centro Studi Melitensi, Taranto, 1997, pp. 39-46.

10 La fregata *San Giuseppe* venne realizzata a Malta da maestranze precedentemente addette alle galee. L'inesperienza dei costruttori nell'allestimento dei grandi vascelli fu causa di numerosi difetti che afflissero la fregata nel corso della sua attività operativa, come la disposizione dei portelli per i cannoni: la dotazione di artiglieria, che originariamente avrebbe dovuto comprendere circa quaranta pezzi, fu ridotta a venti in quanto la batteria del ponte inferiore non poté mai essere installata dal momento che i portelli risultavano troppo bassi rispetto alla superficie dell'acqua e aprirli avrebbe comportato il rischio di allagamento; Joseph MUSCAT, *The Maltese Vaxxell – The Third Rates of the Order of St. John 1700-1798*, Pietà, rist. 2000, p. 6.

11 L'organizzazione della nuova squadra ricalcava in parte quella adottata per le galee a partire dal 1596: già nel 1701 era stata costituita la Congregazione dei vascelli, parallela alla Congregazione delle galee. Similmente a quanto accadeva in altre marine mediterranee, anche quella maltese rimase fedele alle tradizioni, mantenendo il grado di capitano generale delle galee in una posizione gerarchica più elevata rispetto al luogotenente generale dei vascelli: quest'ultimo avrebbe svolto la funzione di comandante in seconda ogni qual volta le due squadre si fossero trovate ad operare congiuntamente; Scarabelli, cit., pp. 50-51.

12 Afranio PETRUCCI, Tommaso BRACCINI (a cura di), *Giornale di viaggi (1705-1709)*, Pistoia, Spazzavento, 2005, pp. 1, 36-37.

riallestita a Malta, fu riequipaggiata con trentasei cannoni da dodici libbre nella prima batteria e da otto libbre nella seconda, prendendo il nome di *Santa Croce* e sostituendo la poco efficiente fregata *San Giuseppe* a partire dal 1709.

I 'giornali di viaggio' di Afranio Petrucci

Nonostante l'archivio dell'Ordine registrasse, di volta in volta, azioni e avvenimenti che coinvolgevano le proprie forze navali, è possibile che alcuni cavalieri imbarcati si dimostrassero portati a scrivere le proprie memorie e annotassero in maniera personale gli eventi dei quali erano testimoni. Fra questi, uno in particolare fu autore di una vasta produzione letteraria comprendente trattati di marina, descrizioni di grandi battaglie navali e, soprattutto, una serie di 'giornali di viaggio' (diari) trascritti durante il periodo di servizio sulle galee e sui vascelli dell'Ordine. Afranio Petrucci, esponente del patriziato senese, fu ammesso nei ranghi dell'Ordine di San Giovanni il 25 luglio 1699 e, durante il periodo trascorso a Malta, partecipò attivamente a molte campagne navali, imbarcandosi inizialmente come semplice cavaliere 'carovanista' – grado corrispondente all'odierno cadetto di marina –, per essere poi nominato 'insegna' il 9 dicembre 1704, dopo aver concluso il previsto ciclo di almeno quattro campagne previsto dai regolamenti della marina maltese¹³. Il 14 dicembre 1714 fu nominato maggiore dei vascelli, ovvero comandante dei fanti di marina assegnati alla squadra nel numero di sessanta-ottanta per nave, e divenne secondo capitano il 7 aprile 1718, per arrivare ad essere, verso la fine della sua carriera, il 5 settembre 1719, provveditore di mare¹⁴. Fu sicuramente un uomo religioso e di profonda cultura, probabilmente appassionato di storia antica e romana, come dimostrato dalle numerose annotazioni sulle città di antica fondazione visitate durante i propri viaggi. Fra il XIV ed il XVIII secolo, furono undici i Petrucci a militare nell'Ordine di San Giovanni e la maggior parte di loro visse fra il Cinque ed il Settecento, un periodo in cui

13 Paolo GIACOMONE PIANA, «La squadra del Commendatore de Langon: cavalieri di Malta su vascelli genovesi nella guerra di Corfù (1716), in Riviera di Levante tra Emilia e Toscana. Un crocevia per l'Ordine di San Giovanni», Atti del convegno Genova-Chiavari-Rapallo, 9-12 settembre 1999, Genova-Bordighera 2001, p. 168; QUINTANO, cit., pp. 287, 289-292.

14 Le ultime righe del *Giornale di viaggi, 1718-1721* riportano la nota seguente: «Fine delle mie campagne. Restando in terra onorato dal gran maestro, mio signore, del posto di suo camarier maggiore» BRACCINI, «L'Ordine di Malta ed il Mediterraneo del XVIII secolo nelle carte Petrucci del fondo Vivarelli-Colonna dell'Archivio di Stato di Pistoia», *Bullettino Storico Pistoiese*, Società Pistoiese di Storia Patria, a. CIX, s. III – XLII, 2007, p. 20.

la nobiltà toscana fu progressivamente inserita nelle strutture amministrative del nuovo principato mediceo, comprendenti anche l'Ordine cavalleresco di Santo Stefano, fondato dal granduca Cosimo I nel 1562 ed emulo dell'Ordine melitense. Nelle intenzioni del suo fondatore e gran maestro, la creazione dell'Ordine aveva una duplice funzione: dotare lo Stato di una componente navale parzialmente svincolata dalle strutture amministrative pubbliche, sollevando quindi le finanze granducali dall'onere del suo mantenimento; affidarne la guida a ufficiali di origine patrizia, creando quindi un sistema sociopolitico clientelare posto saldamente nelle mani della dinastia de' Medici, che in questo modo legava a sé la nobiltà del nuovo Stato toscano¹⁵.

La presunta inclinazione dell'aristocrazia di Siena, la più antica rivale di Firenze, a privilegiare l'ordine gioannita rispetto a quello stefaniano è stata talvolta vista come un chiaro segno di antagonismo nei confronti del governo granducale; tuttavia, i dati raccolti circa la provenienza geografica dei cavalieri indicano tutt'altro. Il lavoro di Angelantonio Spagnoletti sull'Ordine di Malta in Età Moderna, relativamente al periodo compreso fra il 1600 e il 1718, evidenzia chiaramente che i cavalieri di origine senese ricevuti dall'Ordine di Santo Stefano fossero ben duecento ottantadue a fronte di soli cento ventitré cavalieri ordinati a Malta. Nonostante il numero dei nobili toscani divenuti cavalieri stefaniani fosse più che doppio rispetto a quelli ricevuti dall'Ordine di San Giovanni, la scelta di entrare a far parte di quest'ultima istituzione rappresentò, presumibilmente, un segno di distinzione rispetto alla tendenza generale, assumendo talvolta anche un carattere di sfida verso l'assolutismo mediceo¹⁶.

Tornando alla produzione letteraria di Petrucci, si può dire che i suoi principali scritti siano appunto i giornali di viaggio, redatti a partire dal 1702 – quando ancora si trovava imbarcato sulle galee dell'Ordine – e conclusi nel 1721, quando Petrucci divenne provveditore di terra e non salpò più a bordo delle navi maltesi. Non esiste un vero e proprio elenco, né sono presenti segnature, ma gli scritti 'petrucciani' possono essere elencati cronologicamente nel seguente ordine:

1. *Giornale delle galere, 1702-1703*
2. *Giornale di viaggi, 1705-1709*

15 Niccolò CAPPONI, *Lepanto 1571. La Lega Santa contro l'impero ottomano*, Milano, Il Saggiatore, 2010, p. 90.

16 Angelantonio SPAGNOLETTI, *Stato, aristocrazie e Ordine di Malta nell'Italia Moderna*, Roma, École Française de Rome, 1988, p. 79.

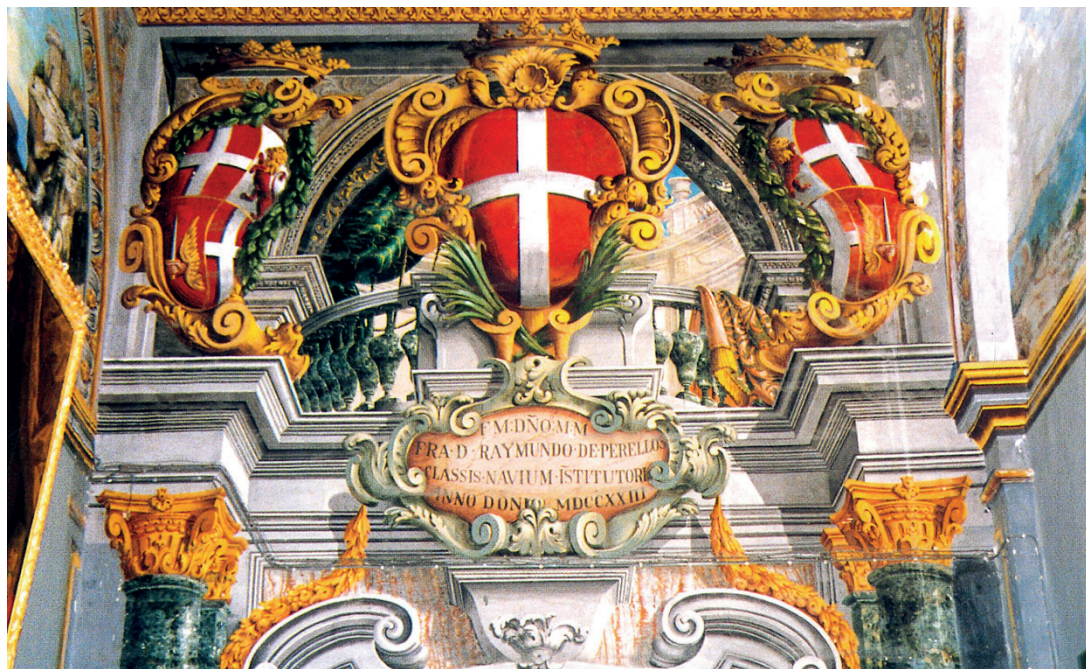
3. *Giornale di viaggi, 1710-1714*
4. *Giornale di viaggi, 1715-1717*
5. *Giornale di viaggi, 1718-1721*
6. *Trattato di marina (25 febbraio 1729)*
7. *Esatta, e sincera relazione della battaglia, successa fra le due armate gallispana, e inglese, nel mar di Provenza, a 8 leghe a mezzogiorno della rada di Tolone, il 22 di febbraio del 1744*
8. *Giornale di corsa, 1757-1762*

Le spedizioni, o ‘carovane’¹⁷, del 1702-1703 procurarono all’Ordine la cattura di un brigantino e di una tartana, per complessivi novanta schiavi da impiegare come rematori ma, come scrisse lo stesso Petrucci, si trattava di una «presa in verità poco considerabile, in quanto alla qualità dei bastimenti, et al numero delli schiavi, ma riguardevole solamente per non esser costata sangue di alcun christiano»¹⁸.

Il secondo documento, intitolato *Giornale di viaggi, 1705-1709*, ha la peculiarità di aver registrato le primissime spedizioni della nuova squadra dei vascelli. Agli scontri navali contro i corsari barbareschi si accompagnano i resoconti di alcune imprese terrestri, come il soccorso alla guarnigione spagnola di Orano, testa di ponte in terra algerina assediata dai barbareschi. Petrucci racconta della

17 Le celebri carovane dell’Ordine erano vere e proprie crociere addestrative, regolate da appositi statuti rigorosamente osservati: i giovani cavalieri, appena ammessi nell’Ordine, avevano modo di conoscere e impraticarsi nei tanti ‘mestieri del mare’ secondo un modello di formazione di tipo empirico, il cui studio avveniva direttamente sul campo e sotto la direzione di cavalieri-ufficiali veterani. Durante i lunghi mesi trascorsi in crociera, le reclute avevano modo di sperimentare la vita di bordo e le sue privazioni, così come i rischi di ingaggiare battaglia con i bastimenti corsari che infestavano le acque del Mediterraneo. Petrucci descrive i viaggi della squadra con dovizia di particolari: ruolo equipaggi, nazionalità dei cavalieri imbarcati, descrizione tecnica dei vascelli, dotazione di artiglieria e munizioni, sono annotati con regolarità e precisione; BONO, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019, p. 62.

18 PETRUCCI, BRACCINI (a cura di), *Giornale delle galere (1702-1703)*, Pistoia, Spazzavento, 2004, p. 31. Sulle modalità impiegate per ‘ciummare’ le unità a remo delle marine mediterranee, tanto ponentine quanto levantine, nonché sull’impiego degli schiavi, vedasi Luca LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2004; ID., *Schiavi, forzati e buonavoglie*. «La gestione dei rematori delle galere dell’Ordine di Santo Stefano e della Repubblica di Venezia. Modelli a confronto», *L’Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno, Pisa 11-12 maggio 2001, pp. 169-232; BONO, *Schiavi musulmani nell’Italia moderna. Galeotti, vu’ cumprà, domestici*, Napoli, ESI, 1999.



Affresco commemorante la fondazione della Squadra dei Vascelli da parte del gran maestro Raimondo Perellos y Roccaful (crediti e luogo dell'affresco: Anton Quintano; Palazzo Presidenziale, La Valletta, Malta);

partecipazione maltese alla difesa della città come reduce, descrivendo le forze dell'Ordine impiegate nelle operazioni d'assedio: un battaglione costituito da trecento cinquanta uomini fra cavalieri, «sargenti» e caporali, granatieri, fanti di marina, marinai e «servitori dei cavalieri» tratti dagli equipaggi dei vascelli e posti agli ordini del commendatore fra' Adrien de Langon, sperimentato ufficiale con un'ottima carriera marinaresca alle spalle¹⁹.

Gli eventi narrati risultano contemporanei alla Guerra di successione spagnola (1701-1714), tuttavia la narrazione di Petrucci non si limita a trattare aspetti puramente bellici e militari, ma spesso l'autore si sofferma ad approfondire altri

¹⁹ Il cavaliere fra' Adrien de Langon, originario dell'Alvernia, era stato ricevuto dall'Ordine di San Giovanni nel 1697. Diede buona prova di comandante e marinaio durante alcune crociere effettuate a bordo del vascello *Santa Caterina*, in particolare va ricordata un'azione del 22 ottobre 1714: navigando al largo delle coste provenzali, intercettò il vascello corsaro algerino *Sole d'oro*, di cinquantasei cannoni e cinquecento uomini d'equipaggio, affondandolo dopo sette ore di combattimento; GIACOMONE PIANA, cit., p. 251.

elementi, quali la vita quotidiana a bordo delle navi, le particolari situazioni incontrate durante la navigazione e, soprattutto, la complicata etichetta e i cerimoniali in uso nella società europea d'*ancien régime*, insieme alla vivace mondanità della nobiltà d'inizio Settecento, con accenni a balli, feste, ricevimenti, cacce e ai costumi dei ceti agiati dei quali Petrucci faceva parte.

Le spedizioni descritte in questo primo diario si concludono nel novembre del 1709, con il disarmo stagionale dei vascelli nel Porto Grande di Malta, oggi *Grand Harbour*. I *Giornali* proseguono poi con la narrazione delle campagne del 1710-1714 – ancora da esaminare –, che si svolsero nelle fasi conclusive della Guerra di successione spagnola e poco prima dello scoppio dell'ultimo conflitto turco-veneziano: la Seconda guerra di Morea, combattuta tra il 1714 ed il 1718 e oggetto del *Giornale di viaggio, 1715-1717*.

Quanto alle restanti 'carte Petrucci', oltre al *Giornale delle galere* e al primo dei *Giornali di viaggio*, risulta pubblicato anche il *Giornale di corsa, 1757-1762*²⁰. Quest'ultimo resoconto venne scritto dal cavaliere fra' Leonardo Petrucci, nipote di Afranio, e tratta di un periodo tradizionalmente considerato di decadenza per la marineria maltese; difatti, l'unico combattimento cui prese parte Leonardo, prima di fare definitivamente rientro a Siena nel 1762, avvenne nel 1758 in acque spagnole contro uno sciabecco algerino affondato a cannonate²¹.

L'intero *corpus* documentario dei Petrucci risulta essere una preziosa fonte per la Storia Moderna e navale: i resoconti di Afranio e Leonardo costituiscono una vera e propria rarità documentaria, in quanto testimoniano direttamente l'attività marinaresca dell'Ordine di San Giovanni attraverso uno sguardo esperto, spesso rivolto anche ad altre realtà marittime del Mediterraneo come l'*Armata grossa* veneziana, la piccola marina stefaniana di Livorno e alcuni esempi genovesi e pontifici. Si tratta di un'opera diaristica, a tratti riconducibile alla letteratura di viaggio, redatta in maniera particolarmente pregevole, semplice e lineare ma al contempo precisa, esaustiva e ricca di informazioni²².

20 QUINTANO, *Leonardo Petrucci: Giornale di corsa (1757-1762). Sailing with the Maltese Navy of the Knights of St. John*, Malta, Attard, 2014.

21 Attualmente, mancano ancora all'appello il secondo ed il quarto dei *Giornali*, insieme con la *Battaglia di Tolone* ed il *Trattato di marina*, depositati presso l'Archivio di Stato di Pistoia. Per un iniziale approccio specialistico ai materiali pistoiesi: QUINTANO, *The Corona Ottomana / San Salvatore incident in the context of Maltese naval history*, in *Sacra Militia*, V (2006), pp. 15-20.

22 Dalle carte iniziali del *Giornale delle galere*, primo in ordine cronologico, si evince che

Il Giornale di viaggio, 1715-1717

Se la fine del lungo conflitto per il trono di Spagna, sancita attraverso le paci di Utrecht (1713) e Rastatt (1714), pareva aver consegnato all'Europa occidentale un relativo periodo di pace, nubi cariche di tempesta si andavano addensando nel Levante del Mediterraneo, e due antichi rivali stavano per incrociare le armi ancora una volta. Il 6 ottobre 1714 il console genovese a Venezia, Antonio Tuvo, scriveva a Genova, con una certa nota di preoccupazione, circa i nuovi preparativi militari ottomani che, si sospettava, sarebbero stati indirizzati una volta ancora contro la repubblica di Venezia: «Qui si teme qualche turbine dalla parte di Levante. [...] Voglia il cielo che i sospetti non passino più oltre»²³.

Nel 1699 la pace di Carlowitz aveva riconosciuto a Venezia il regno di Morea, corrispondente all'attuale penisola del Peloponneso, conquistato dalle armi del capitano generale da mar²⁴ Francesco Morosini fra il 1684 ed il 1687, con quella che viene tradizionalmente ricordata come l'ultima grande impresa militare veneziana. Le devastazioni subite durante la guerra avevano costretto la repubblica ad investire ingenti capitali per installare un'efficiente amministrazione nel nuovo dominio e promuovere la ripresa economica del territorio, oltre alla modernizzazione delle fortificazioni per adeguarne le difese. Le spese sostenute, tuttavia, finirono per gravare in maniera eccessiva sulle finanze della repubblica, già stremata dal conflitto appena sostenuto, senza che questa ottenesse apprezzabili vantaggi economici nell'immediato. La grave situazione finanziaria venne

Petrucci avesse iniziato a raccogliere ed organizzare i resoconti dei propri viaggi con l'intento di dedicare l'opera al vice cancelliere dell'Ordine, fra' Ferdinando Contreras: «A(d) M(aiorem) D(ei) G(loria). Diario, e giornale esattissimo di quattro campagne, che fecero le galere sotto il comando del venerando generale fra' Antonio Vaini nel biennio del 1702 – 1703. Con la descrizione dei viaggi di corso, fatti dalla nuova squadra delle navi da guerra della Santa Religione Gerosolimitana, che eresse l'eminentissimo gran maestro Perillios l'anno 1704, sotto il comando del signor commendatore di Saint Pierre. Dedicati al merito impareggiabile del signor commendatore fra' D. Ferdinando Contreras, v.(ice) cancelliere della detta Religione dal cavaliere Afranio Petrucci in tempo che era ufficiale sopra la nave comandante». PETRUCCI, BRACCINI (a cura di), *Giornale delle galere*, Pistoia, Spazzavento, 2004, p. 3.

23 ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (ASGe), Archivio Segreto, n. 2704, Lettere consoli, Venezia (1547-1762), dal console Tuvo (1714 a 6 ottobre), in GIACOMONE PIANA, cit., p. 231.

24 La massima carica militare veneziana, istituita solamente in tempo di guerra, cui veniva destinato un membro del patriziato cittadino eletto dal maggior consiglio, supremo organo politico della Serenissima; Guido CANDIANI, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Genova, Città del Silenzio, 2012, p. 30.

ulteriormente accentuata dalla Guerra di successione spagnola, in quanto Venezia fu obbligata a mantenere un forte contingente militare per proteggere e garantire l'integrità territoriale dei suoi domini sulla terraferma italiana. La situazione internazionale aveva inoltre reso la repubblica pericolosamente isolata sul piano diplomatico, a seguito della decisione del Senato di non schierarsi con nessuno dei due blocchi contrapposti – gallo-ispani da una parte, inglesi, olandesi, austriaci e piemontesi dall'altra –. A tutte queste difficoltà si aggiunse, al principio del XVIII secolo, una grave crisi alimentare che mise definitivamente in luce la debolezza veneziana²⁵. Sul versante opposto dell'Adriatico, per contro, l'impero ottomano sembrava essersi ampiamente ripreso dalle sconfitte subite nel secolo precedente, e grazie alla netta vittoria riportata nel conflitto russo-turco del 1710-1711 era stato in grado di recuperare il controllo sulla città di Azov e sul Mar Nero, riguadagnando nel contempo un notevole prestigio internazionale.

La serie di congiunture politiche, militari ed economiche che si erano venute a creare, suggerì ai vertici politici e militari di Istanbul che fosse venuto il momento di riprendere le armi contro Venezia e strapparle il controllo della Morea: nella primavera del 1714 vennero avviati poderosi preparativi terrestri e navali, terminati celermente già nel dicembre dello stesso anno. Il pretesto per aprire le ostilità venne dalla cattura, operata da unità veneziane, di un'imbarcazione turca accusata di praticare la pirateria, alla quale il Sultano Ahmed III reagì con la dichiarazione di guerra e l'avvio delle operazioni militari contro il regno di Morea e le ultime piazzeforti veneziane dell'Egeo meridionale.

La campagna del 1715 vide le forze militari ottomane prendere decisamente l'iniziativa, e mentre l'esercito – calcolato fra gli ottantamila e i centoventimila uomini – entrava in Morea attraverso l'istmo di Corinto, la marina garantiva le comunicazioni e l'appoggio alle truppe dal mare. Come ha scritto Dionysios

25 Gli anni fra il 1709 ed il 1715 furono contraddistinti da un rilevante peggioramento climatico determinato dalla formazione di un'area di alta pressione artico-continentale sulla Russia. Spostandosi verso sud-ovest, l'anticiclone arrivò a mostrare i suoi effetti particolarmente sull'Europa centrale e mediterranea, generando un periodo di gravi mutamenti climatici che ebbero ripercussioni su tutta l'area. La distruzione delle coltivazioni (olivi, viti e soprattutto cereali, base alimentare per la popolazione) e la diffusione di malattie infettive nel bestiame, provocarono un enorme e irreparabile danno economico e alimentare alla popolazione; Rino CIGUI, «La congiuntura degli anni 1709-1715 tra aberrazioni climatiche, patologie e crisi agricole», *Atti del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XLVI, (2016), p. 267.



Ritratto del gran maestro Raimondo Perellos y Roccaful
(crediti e luogo del ritratto: Anton Quintano, Statuti del 1631,
Borgonovo 1719; National Library of Malta, La Valletta, Malta)

Hatzopoulos, «The Ottoman Navy, under efficient command, imposed its presence in the Aegean...»²⁶ annichilendo, con la sua sola forza numerica, qualsiasi tentativo della flotta veneziana di opporsi all'invasione.²⁷ Le città della Morea, protette da moderne fortificazioni ma difese da un numero insufficiente di soldati e mercenari, non ressero l'urto e caddero una dopo l'altra: il 2 luglio venne presa Corinto, il 20 toccò a Nauplia, mentre fra agosto e settembre caddero anche Modone e Malvasia (rispettivamente il 17 agosto e il 7 settembre), mentre altre città e fortezze vennero semplicemente abbandonate. Sul fronte marittimo, la prima fortezza veneziana ad essere investita fu l'isola di Tine, dove venne sbarcato un forte contingente di truppe il 5 giugno, ottenendo la resa della guarnigione dietro la promessa di immunità; le isole di Egina e Cerigo caddero poco dopo. Nella speranza di ricevere soccorsi via mare, le fortezze di Suda e Spinalonga, ultimi bastioni dell'antico dominio veneziano sull'isola di Candia, si prepararono a reggere l'assedio, ma dovettero arrendersi rispettivamente il 23 settembre e il 7 ottobre, senza che nessuna nave veneziana fosse comparsa all'orizzonte. Il pieno successo delle operazioni terrestri e navali del 1715 fu il chiaro segno di una strategia ottomana adeguatamente preparata e realizzata: mentre l'esercito conquistava le fortezze veneziane in Morea, la flotta doveva impegnarsi nel garantire i rifornimenti alle truppe, il trasporto degli equipaggiamenti pesanti e dei contingenti assegnati all'occupazione delle isole, mantenendo nel contempo aperte le linee di comunicazione e conservando il dominio del mare contro eventuali incursioni

26 Dionysios HATZOPOULOS, «An Overview of Naval Strategy during the 1714-1718 War between the Ottoman Empire and the Venetian Republic», *Nuova Antologia Militare*, 3, 1 (2022), p. 317.

27 Non è sicuramente facile ricostruire l'entità della forza navale che Istanbul schierò durante il conflitto, soprattutto perché, oltre alla fotta imperiale, bisogna aggiungere un certo numero di mercantili armati e le navi provenienti dalle Reggenze Barbaresche del Nordafrica: Roger C. Anderson riporta le cifre di cinquantotto navi di linea, trenta galee, settanta galeotte e cinque navi incendiarie; Mario Nani Mocenigo, storico della marina veneziana, indica gli stessi numeri con qualche trascurabile differenza nel numero di galee e galeotte; Candiani menziona invece quaranta vascelli (sultane), dodici mercantili armati e altrettante navi barbaresche e cinque navi incendiarie, alle quali vanno sommate circa venti galee, trenta galeotte e sessanta fuste; Roger C. ANDERSON, *Naval Wars in the Levant. From the Battle of Lepanto to the Introduction of the Steam (1559-1883)*, Princeton, Princeton University Press, 1952, p. 244; Mario NANI MOCENIGO, *Storia della Marina Veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Roma, Ufficio Storico della Regia Marina, 1935, p. 318; CANDIANI, *I vascelli della Serenissima: Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, 2009, p. 498-499.

della flotta veneziana.²⁸ Per contro, Venezia cercava di salvaguardare la flotta da battaglia impegnandola il meno possibile, ma non era in grado di proteggere i suoi possedimenti nel momento in cui questi venivano attaccati. Sembrò subito chiaro che la repubblica, da sola, non avrebbe potuto resistere, ma nonostante le richieste di aiuto l'Austria esitò ad intervenire, esaurita dallo sforzo compiuto durante la Guerra di successione spagnola e preoccupata di un possibile colpo di mano di Madrid, desiderosa di recuperare i suoi antichi possedimenti italiani. Per contro, papa Clemente XI armò immediatamente la sua squadra di galee, formata da quattro legni, nonostante anche gli stati pontifici fossero alle prese con la carestia; si aggiunse quindi la squadra dell'Ordine di San Giovanni il quale, fedele alla tradizionale lotta contro i nemici della Cristianità, mise a disposizione una squadra composta da almeno cinque galee.

I preparativi ottomani del 1714 non erano sfuggiti alla rete di spionaggio di cui le potenze rivierasche disponevano normalmente nei vari porti e scali del Mediterraneo, e ancora nel 1715, sebbene l'offensiva in Morea fosse ormai un dato di fatto, sembrava comunque possibile che gli ottomani potessero, da un momento all'altro, mobilitare la loro potente flotta verso il Mediterraneo centrale con l'obiettivo di sbarcare un esercito sull'isola di Malta e porre d'assedio la roccaforte degli ospitalieri. Ciò che maggiormente preoccupava i vertici dell'Ordine era la possibilità che si ripetessero i fatti del Grande Assedio del 1565, quando cavalieri e soldati maltesi dovettero resistere da soli per mesi prima che un contingente cristiano di soccorso, salpato dai porti della Sicilia, costringesse il nemico ad abbandonare l'assedio e a reimbarcarsi²⁹.

Nel quadro generale sopra descritto si inserisce il terzo *Giornale di viaggio* di Petrucci il quale, nel marzo 1715, aveva annotato: «Seguita la citazione generale dentro al mese di gennaio, stante il formidabile armam(en)to di Costantinopoli, partimmo dentro al mese di marzo con tutta la squadra, e con noi anche il vascello Santa Croce, per passare ai porti d'Italia, Francia, e Spagna, e trasportare i cavalieri in convento, et attrezzi militari che ci bisognavano». La prima spedizione del 1715 portò i vascelli maltesi a toccare numerosi porti del Mediterraneo occidentale, tra i quali Livorno, Genova, Tolone, Barcellona, per

28 «Strategically and traditionally, the Ottoman Navy operated as an independent unit, it did collaborate but did not subordinate itself to the Army ...» HATZOPOULOS, cit., p. 309.

29 Sul Grande Assedio di Malta vedasi Anne BROGINI, *1565, Malte dans la tourmente: Le Grand Siècle de l'île par les Turcs*, Saint-Denis, Bouchène, 2011.

rifornire di armi e attrezzature belliche le fortificazioni dell'isola (Luigi XIV di Borbone-Francia aveva anche promesso l'invio di due battaglioni di fanteria, ma al momento dell'imbarco, mentre le navi maltesi si trovavano nel porto di Tolone, arrivò l'ordine di trattenere i soldati francesi in patria). Una volta che la minaccia d'invasione si palesò come inverosimile, nel giugno dello stesso anno la squadra venne impiegata per ricondurre in patria i quattrocentodieci cavalieri ai quali era stata «revocata la citatione generale». L'invio della squadra maltese nel Levante, in soccorso alla flotta veneziana impegnata contro le superiori forze ottomane, fu poi richiesto a gran voce da papa Clemente XI, e i vascelli fecero rotta per il Levante nel mese di agosto. Facevano parte della squadra tre navi di terzo rango e una fregata: le già citate *San Giovanni* (sessantaquattro cannoni e quattrocentoquaranta uomini di equipaggio), *San Giacomo* (cinquantotto cannoni e trecento novantadue uomini) e *Santa Caterina* (cinquantasei cannoni e trecento novantadue uomini), alle quali si aggiunse la nuovissima fregata *San Raimondo*, armata con quaranta cannoni e con un equipaggio di trecento sette uomini, che aveva sostituito la *Santa Croce* nel 1714. La squadra era posta agli ordini del commendatore fra' Jean-François de Chevestre Cintray, e al momento del suo congiungimento con la flotta veneziana a Zante, il 4 settembre 1715, le navi vennero giudicate «ben guarnite di soldati e marinai» dagli stessi ufficiali veneziani. Nonostante l'arrivo di nuove forze, il capitano generale da mar veneziano, Daniele IV Dolfìn, non pareva incline a intraprendere azioni offensive, sebbene avesse comunicato ai maltesi di avere «gran disegni subito che i vascelli della Religione si fossero uniti all'armata». Il mancato contatto con la flotta ottomana, ormai al sicuro delle proprie basi nello stretto dei Dardanelli, unito alle forti tensioni generatesi fra i vertici militari veneziani e i comandanti dell'Ordine, finirono per pregiudicare l'esito di una campagna navale che, in ogni caso, sarebbe terminata di lì a poco con un netto successo ottomano. Petrucci non mancò di annotare, fra le altre cose, il disagio di navigare insieme ad una flotta «che di giorno, e di notte navigava in confuso senza segnali, senza ordine». L'episodio che forse più di tutti sorprese i maltesi fu l'abbandono preventivo della munita isola di Santa Maura (oggi Lefkada), deciso da Dolfìn per il timore di non riuscire ad offrire un adeguato supporto alle difese terrestri: «Sorprese veram.(en)te ognuno la resolutione del capitano generale, perché come osservammo da noi medesimi [...] che con tutto no(n) si trovasse in stato perfetto per fare una valida difesa, né per sé stesso il forte di gra(n) consideratione, nondimeno riguardo al vantaggio del sito



1° aprile 1705: prima uscita in mare della nuova Squadra dei Vascelli (crediti e luogo dell'affresco: Anton Quintano; lunette del Palazzo Presidenziale, La Valletta, Malta)

potete riescirne difficilissima l'intrapresa ai nemici senza la necessaria assistenza di un'armata di mare».

Un estremo tentativo di ingaggiare la flotta nemica venne comunque compiuto in ottobre quando Dolfin, d'accordo con la consulta dei capi da mar veneziani, diede inizio ad un'incursione che doveva portare la flotta congiunta veneziano-ausiliaria nell'Egeo meridionale. La stagione ormai avanzata, oltre agli insidiosi venti dell'Egeo, sconsigliò però di proseguire oltre l'isola di Cerigo, dove peraltro i maltesi abbandonarono la campagna per fare rientro in patria. È bene fare chiarezza su quest'ultimo punto, in quanto le fonti veneziane e maltesi (nella fattispecie il diario di Petrucci) differiscono sulle modalità con le quali avvenne lo sganciamento dalla flotta veneziana: verso la metà di ottobre la squadra maltese si trovava pericolosamente vicina ad esaurire le scorte alimentari, così, in mancanza degli approvvigionamenti promessi dai veneziani, il giorno 14 venne riunito un consiglio di capitani e ufficiali a bordo del vascello *San Giovanni*. Il commendatore de Cintray, dopo aver ascoltato il parere dei convenuti, fra i quali si trovava anche Petrucci in qualità di comandante dei fanti di marina, decise di

rimanere con la flotta veneziana per i successivi otto giorni, fino al 22 ottobre, termine dopo il quale le rimanenti scorte di viveri ed acqua a bordo delle navi non avrebbero permesso di continuare la campagna. Nonostante ciò, le navi maltesi misero alla vela per Malta già il 18 ottobre, anticipando di quattro giorni la data prevista per il rientro.

Mentre le fonti veneziane riportarono l'episodio nei termini di un abbandono inaspettato, dal resoconto di Petrucci si desume che il congedo dei maltesi fosse stato largamente annunciato da vari colloqui avvenuti fra il capitano generale veneziano e il commendatore de Cintray, di cui l'ultimo il giorno stesso in cui i vascelli maltesi, infine, si ritirarono. Durante gli incontri fra i due comandanti, de Cintray aveva inoltre espresso più volte il proprio fastidio per il mancato coinvolgimento maltese nell'elaborazione dei piani di guerra e per la scarsa considerazione dimostrata verso i vascelli dell'Ordine; più volte Petrucci, in qualità di portavoce, venne inviato a bordo della nave ammiraglia veneziana, la *Corona*, per pretendere il rispetto dovuto al vessillo di San Giovanni, ingiungendo ai veneziani che se «no(n) avevano bisogno della [...] squadra [maltese,] si spiegassero con altri termini, non con sottigliezze, e doppiezze malitiosam.(en)te ricercate per ingannarci, [...] co' quali ci levavano il merito di servire alla loro republica con quel zelo che la Religione è stata sempre solita di servirla in altre importantissime occasioni», mostrando al capitano generale l'intenzione di rientrare a Malta entro il mese di ottobre, seguendo le istruzioni ricevute dal gran maestro Perellos³⁰.

30 «Il 13 ottobre, saputo che i Barbareschi e i mercantili armati si erano staccati dalla flotta e che il resto dell'armata ottomana era in procinto di rientrare alle basi, la Consulta diede il via alla progettata incursione in Egeo. La puntata servì però più a rinfocolare le tensioni con le forze ausiliarie – che il 19 ottobre abbandonarono a sorpresa i veneziani nelle acque di Cerigo – che non a ottenere qualcosa di concreto. Dopo aver toccato Milo e Andro, l'Armata grossa non riuscì a penetrare nell'Egeo centrale a causa dei venti contrari e dovette retrocedere nello Ionio.» CANDIANI, *I Vascelli della Serenissima*, p. 502; Candiani scrive basandosi principalmente su fonti veneziane, mentre dal diario di Afranio Petrucci possiamo constatare che l'intenzione di sganciarsi dalla flotta veneziana, quantomeno per quanto riguarda i vascelli maltesi, fosse stata precedentemente resa nota insieme con la richiesta di approvvigionamenti, peraltro mai forniti. Oltretutto, Petrucci accenna alla possibilità che il capitano generale veneziano avesse deliberatamente nascosto ai comandanti ausiliari la notizia sulla perdita delle ultime piazzeforti veneziane in Egeo, della quale era venuto a conoscenza ben prima degli ausiliari; Dolfin si guardò bene dal comunicare la terribile novità ai comandanti ausiliari prima di iniziare l'offensiva in quel mare, timoroso che questi ultimi si sentissero in qualche modo in diritto di rientrare alle proprie basi e abbandonare la campagna, dato che il motivo per il quale si erano impegnati nello sforzo



Veduta generale dei magazzini presso l'arsenale di Bormla, a Malta, dove venivano ormeggiati i vascelli della squadra dell'Ordine (fonte: Wikimedia Commons);

Come si può ricavare dalle pagine di Petrucci, i vascelli maltesi furono gli ultimi ad abbandonare la campagna: le galee toscane erano già partite il 7 settembre, seguite il 25 da quelle maltesi, mentre i pontifici ritardarono la partenza fino al 5 ottobre. L'autore non lesinò, inoltre, qualche commento personale sulla condotta della guerra da parte dei veneziani, asserendo che non ci fosse alcuna «politica³¹ che possa metterli al coperto d'una più che patente negligenza, et in conseguenza renderli illesi dalla taccia che potranno meritam.(en)te dargli gl'huomini di guerra, sì dentro come fuori dalla christianità».

bellico, la difesa della Morea, era ormai venuto meno. È plausibile che i comandanti veneziani – e il capitano generale Dolfin in particolare – abbiano poi trascritto i propri resoconti sulla disastrosa campagna del 1715 cercando di scaricare parte delle responsabilità per la fallita operazione sulle spalle degli ausiliari, i quali avrebbero abbandonato la campagna di propria iniziativa, lasciando la flotta veneziana alla mercé delle superiori forze turche.

31 Petrucci si riferisce forse al fatto che i veneziani portassero avanti l'azione diplomatica per porre termine al conflitto il prima possibile, piuttosto che fare davvero la guerra ai turchi.



Modello in scala del vascello di terzo rango *San Giacomo* (crediti e luogo: Anton Quintano; Malta Maritime Museum, Birgu, Malta);

La campagna di Levante del 1716 presenta la particolarità di essere stata condotta sia dai vascelli dell'Ordine, sia da una squadra formata *ad hoc* da mercantili genovesi «armati in guerra»³² e posti al comando di ufficiali maltesi. Grazie al paziente lavoro di Paolo Giacomo Piana, le navi della squadra pontificia-genovese sono state recentemente identificate come segue:

- *Nostra Signora del Monte e Sant'Antonio*, da cinquanta cannoni, del capitano Giovanni Antonio Oneto, destinata al cavaliere de Sabran;
- *Nostra Signora della Speranza e Sant'Antonio da Padova*, detta anche *Burlandina*, cinquanta cannoni, del capitano Giovanni Maria Isola,

affidata al cavaliere de la Groix;

- *Porco Spino*, quarantaquattro cannoni, capitano Pietro Maria Boero, al comando del commendatore Adrien de Langon;
- *Nostra Signora della Guardia*, detta anche *Molinari*, trentadue cannoni, del capitano Giovanni Battista Molinari, il cui comando venne preso dallo stesso Petrucci;

A queste prime quattro unità, di sicura provenienza genovese, si aggiunse poi un quinto vascello noleggiato forse a Venezia, stando al diario di Petrucci; si

³² Pratica, questa, comune fra le marine d'*ancien régime* quando la sola flotta statale da battaglia appariva in condizioni di netta inferiorità rispetto all'avversario.

trattava della *Fenice Risorta*, indicata anche come *Fenice d'Oro*, *Fenice Rinnovata* o *Radì*, da sessantadue cannoni, il cui comando venne poi assunto dal cavaliere de Sabran, mentre il cavaliere Tommasi lo sostituiva a bordo della *Sant'Antonio*.

Di questa squadra non è stato possibile ricostruire le condizioni di ingaggio, gli obblighi assunti dalle parti contraenti e le eventuali clausole assicurative per la copertura in caso di perdite, stante che i contratti vennero stipulati in forma privata e nei documenti ufficiali non vi sono indicazioni sulla dotazione di bordo dei vascelli e sui lavori eseguiti prima della partenza per rendere tali bastimenti adatti all'impiego bellico³³.



Queste navi, proprietà di armatori privati, furono noleggiate da papa Clemente XI, con Breve apostolico datato 20 gennaio 1716, grazie alla mediazione di Francesco Maria Ferretti³⁴, già comandante della marina pontificia, per cercare di arginare l'accresciuta potenza navale ottomana, la cui flotta contava molte navi d'alto bordo. L'allestimento delle navi fu completato ai primi di maggio 1716 e la squadra salpò da Genova il 9 o il 10 dello stesso mese, arrivando a Civitavecchia il 19. Proprio mentre la squadra si trovava alla fonda nel porto laziale, avvenne un episodio che rischiò di minare irrimediabilmente la convivenza, faticosa-

33 GIACOMONE PIANA, cit., pp. 247-248, 250, 253.

34 Gran priore dell'Ordine di Malta e governatore generale delle galee pontificie sotto Clemente XI; Alberto GUGLIELMOTTI, *Storia della marina pontificia: Gli ultimi fatti della squadra romana, da Corfù all'Egitto, 1700-1807*, Roma, Tipografia Vaticana, 1893, pp. 4-5.

mente tollerata, fra cavalieri maltesi e ufficiali genovesi: durante la permanenza all'interno di un porto era buona norma disporre dei turni di guardia a bordo di ogni nave, evitando in questo modo pericolose intrusioni o attacchi; sulla nave *Sant'Antonio* il responsabile della disciplina e dei turni per le sentinelle era il 'capitan dell'armi' Tomaso Bado che, in qualità di ufficiale, non riteneva di dover chiedere permesso ai cavalieri maltesi, ancorché imbarcati come comandanti, per disporre i turni di guardia e i relativi soldati, insistendo sul fatto che i cavalieri non dovessero immischiarsi negli affari di bordo. Questi ultimi, viceversa, erano di tutt'altro avviso e uno di essi arrivò a schiaffeggiare l'ufficiale genovese durante un alterco; ne scaturì una rissa che finì per coinvolgere tutto l'equipaggio, compreso il capitano Oneto, tornato precipitosamente a bordo dopo essere sceso a terra. Il governo pontificio si trovò costretto a prendere provvedimenti drastici, licenziando Bado ed il padre Mura, cappellano di bordo, e sostituendo i cavalieri coinvolti nella zuffa³⁵. Per molti giorni la *Sant'Antonio* e il suo equipaggio rimasero in quarantena per il «brutto affare ch'era successo fra [il] capitano Onetto, i suoi ufficiali, et i due cavalieri che vi erano restati al comando [...], con la peggio di questi, benché con poco male per il molto che poteva succederne».

Dopo aver imbarcato i contingenti di fanteria e completato le dotazioni di bordo, la squadra si mise alla vela il 1° giugno in direzione di Malta, dove attraccò il 28 successivo. Una volta che la squadra ebbe raggiunto l'isola di Corfù – dove era in corso l'assedio della fortezza da parte di un esercito turco di circa trentamila uomini –, i comandanti veneziani espressero opinioni particolarmente negative sulle navi genovesi, così come fecero anche i cavalieri maltesi posti al loro comando: Petrucci giudicò la squadra «veram.(en)te debole per mandarla in armata, sì per la qualità, come per la forza dei bastim.(en)ti propri più per la mercanzia, che per la guerra». Alla fine dell'assedio, Petrucci non poté fare a meno di notare

35 L'origine dall'incidente va ricercato nel diverso metodo di comando impiegato sui vascelli genovesi e maltesi: la tradizione ligure prevedeva che i vascelli privati noleggiati fossero affidati ad un esponente del patriziato (così come a Venezia), ma le funzioni di quest'ultimo si riducevano ad una generica supervisione, mentre il comando effettivo restava saldamente in mano al capitano della nave ed ai suoi ufficiali. Diversamente accadeva sui vascelli maltesi, dove ogni funzione di comando veniva esercitata dai cavalieri, i quali erano responsabili di tutti i servizi di bordo; il sistema, che ricalcava quello adottato dalle più grandi marine atlantiche, era reso possibile dalla notevole preparazione tecnica di molti membri dell'Ordine di San Giovanni, alcuni dei quali avevano alle spalle una lunga carriera militare nella marina francese o in quella spagnola; GIACOMONE PIANA, cit., pp. 240-241, 252-253.



3 maggio 1706: presa del vascello *La Rosa*, ammiraglia della flotta di Tunisi, nelle acque fra le isole di Strofhades e Sapienza, a sud del Peloponneso; olio su tela del XVIII secolo, scuola maltese (crediti e luogo: Aldo Antonicelli per Heritage Malta; Malta Maritime Museum, Birgu, Malta)

che i veneziani, ora sotto la guida del più energico capitano generale Andrea Pisani, continuavano a condurre la guerra in maniera fiacca e approssimativa: l'assedio di Corfù terminò soprattutto grazie ad una violenta tempesta che distrusse completamente le trincee ottomane, costringendo la flotta a reimbarcare le truppe; le navi veneziane avrebbero potuto approfittarne per attaccare e infliggere una sonora sconfitta al nemico, ma «...i signori veneziani parvero più inclinati a farli il ponte d'oro, et ad allargarli il passaggio, più tosto che attraversarli il ritiro».

Nonostante la bontà dell'iniziativa, l'esperienza maturata durante la campagna del 1716 lasciò notevoli strascichi fra papa Clemente XI, conscio che l'impegno profuso nella formazione della squadra di navi si fosse rivelato particolarmente costoso ma di scarsissima utilità, e i veneziani, i quali rimproverarono al pontefice di aver sperperato preziose risorse che avrebbero potuto essere meglio gestite nel sostegno finanziario alla Serenissima³⁶.

Il 1717, penultimo anno di guerra, fu il più ricco di scontri navali, e tuttavia la squadra dell'Ordine partecipò solo alle ultime, sanguinose battaglie svoltesi fra il

³⁶ *Ivi*, p. 258.

19 e il 24 luglio nelle acque fra capo Matapan/Maratonisi e l'isola di Cerigo. La flotta veneziana era composta dall'*Armata sottile* (le tradizionali galee e le galeazze) e dall'*Armata grossa* (i vascelli), mentre le squadre ausiliarie erano formate da vascelli maltesi e portoghesi, galee stefaniane, maltesi, genovesi e pontificie³⁷. Tutte le forze ausiliarie, insieme con il vascello veneziano *Fortuna Guerriera*, erano affidate al comando del bali dell'Ordine di San Giovanni fra' Jacques-Auguste Maynard de Bellefontaine, nominato luogotenente generale pontificio con un Breve datato 23 Aprile 1717³⁸. Sia alle navi portoghesi che ai due vascelli maltesi era stato inoltre concesso l'onore di inalberare il vessillo papale. La decisione di porre Bellefontaine al comando di tutte le forze ausiliarie, compresa quindi l'ottima squadra portoghese, suscitò non pochi attriti con il comandante lusitano Lopo Furtado de Mendoça, primo conte di Rio Grande. Petrucci annotò sul *Giornale* che una sera, rientrando a bordo del vascello maltese *Santa Caterina*, Bellefontaine trovò ad attenderlo «il solito capitano portoghese, quale espose da parte del suo comandante certe pretenzioni che non essendo troppo piaciute al signor baglio, lo rimandò bruscam.(en)te, dicendoli o che loro si soggettassero onninam.(en)te a' suoi ordini, o che egli non voleva saper niente di loro».

Purtroppo, il *Giornale* risulta illeggibile nella sua ultima parte, e la descrizione della grande battaglia di Matapan/Maratonisi risulta in questo modo perduta. Ad ogni modo, grazie ai numerosi dispacci di comandanti, provveditori, capitani ed altri ufficiali veneziani e pontifici, è noto l'esito della battaglia: nonostante gli scontri navali del 19-24 luglio avessero procurato gravi perdite in termini di materiali e di vite umane ad entrambe le parti in lotta, l'esito fu quantomeno inconcludente dato che nessuna delle due flotte riuscì a prevalere nettamente sull'altra.

L'ultima campagna navale del 1718 registrò l'assenza degli ausiliari al fianco delle navi veneziane per differenti ragioni di carattere militare, politico e materiale: i comandanti veneziani erano consci del fatto che, sebbene gli aiuti di altre potenze cristiane potessero servire ad impressionare i turchi, queste restavano

37 Due vascelli erano maltesi e undici portoghesi, ai quali si aggiungevano cinque galee maltesi, quattro pontificie, due-tre toscane e due genovesi; CANDIANI, *I vascelli della Serenissima*, p. 546.

38 Il grado di bali era attribuito ai titolari di importanti comandi militari. Bellefontaine aveva raggiunto il grado di luogotenente generale nella marina francese, mentre la sua nomina alla guida della squadra ausiliaria suscitò qualche apprensione da parte dell'ambasciatore del re di Francia a Costantinopoli, timoroso che i rapporti diplomatici fra le due potenze potessero in qualche modo incrinarsi; *Ivi*, p. 545.



Veduta della città e del canale di Corfù con le navi della flotta veneziana alla fonda
(fonte: autore sconosciuto; Wikimedia Commons)

comunque fuori dal controllo della Serenissima; temevano inoltre che le migliori condizioni degli equipaggi ausiliari, ben pagati e con una migliore qualità della vita a bordo, minassero la disciplina dei marinai veneti, sui quali gravava il maggior peso degli scontri. Da parte loro, i capitani ausiliari ritenevano di poter disporre di ampi margini di manovra all'interno della flotta congiunta, cosa poco gradita ai veneziani³⁹.

La pace di Passarowitz, siglata da Venezia, Vienna e Istanbul nel luglio del 1718, mentre i cannoni tuonavano ancora nell'Egeo meridionale, pose fine al conflitto e decretò la perdita veneziana della Morea, riconsegnata a Istanbul insieme ad un corridoio terrestre che congiungesse l'impero alla città vassalla di Ragusa, lungo la costa adriatica. Venezia, da parte sua, rientrò in possesso dell'isola di Cerigo e mantenne il controllo su alcune piazzeforti conquistate in Dalmazia nel corso del conflitto.

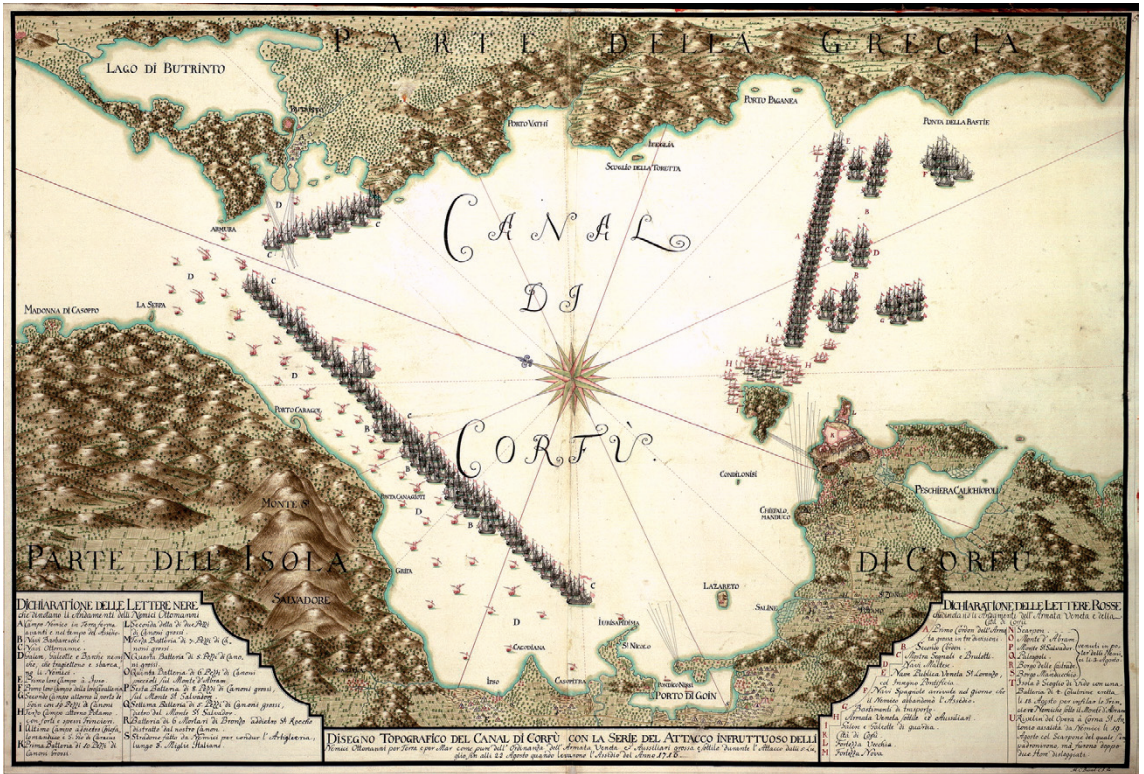
³⁹ *Ivi*, pp. 551-552.

Conclusioni

Il *corpus* documentario petrucciano, nel suo complesso, rappresenta sicuramente una fonte di grande interesse per due aspetti peculiari: la descrizione dell'attività operativa della nuovissima squadra di vascelli dell'Ordine di San Giovanni, insieme alla prospettiva di poter rispolverare lo studio del panorama mediterraneo d'età moderna, rinnovandone la concezione e il valore storico. Per lungo tempo, difatti, la storiografia tradizionale ha considerato il Mare Interno dei secoli XVII e XVIII come un'area periferica del contesto europeo, etichettandola come un insieme di Stati e regioni contraddistinte da una marcata arretratezza tecnologica unita alla decadenza del potere marittimo esercitato dalle statualità locali, incapaci di adeguare i propri strumenti ai progressi compiuti dalla cantieristica navale e nel modo di fare la guerra sul mare. In questo senso, i fattori evidenziati sono stati essenzialmente due: il declino e la conseguente stagnazione dell'economia marittima mediterranea, determinata dallo spostamento dell'asse commerciale a occidente dello stretto di Gibilterra, lungo le rotte oceaniche, e l'uso della galea come principale imbarcazione militare, segno tangibile di un ritardo evolutivo in un'epoca ormai dominata dalla superiorità tecnica e operativa del vascello. Negli anni Cinquanta del secolo scorso, Fernand Braudel dimostrò invece che il Mediterraneo moderno non era uno spazio immobile e insensibile ai mutamenti esterni, ma restava invece un'area contraddistinta da una spiccata vitalità marittima e da un permanente dinamismo commerciale che permaseero almeno fino alla metà del secolo XVII⁴⁰. Proprio a partire dal primo ventennio del Seicento le marinerie nordiche, specialmente quelle olandese ed inglese, ampliarono il raggio d'azione dei propri circuiti commerciali penetrando nel Mediterraneo.

La concorrenza dei prodotti dell'Europa settentrionale – frutto di un'elaborazione meno pregiata se confrontata con l'attività manifatturiera delle città italiane, ma dal costo decisamente inferiore – unita alla sicurezza dei trasporti offerta dalle navi d'alto bordo, rappresentò un duro colpo per l'economia mediterranea, che faticò a tenere il passo: «La decadenza, le crisi e i malesseri del Mediterraneo coincidono appunto con i guasti, le insufficienze, le fratture del sistema di circolazione che lo attraversa, lo travalica e lo circonda. [...] La decadenza verrà soltanto dopo il 1620, quando inglesi e olandesi si saranno impadroniti degli sbocchi

40 Fernand BRAUDEL, «Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo», in *Economia e Storia*, 2, 1955, pp. 126-132.



Carta topografica del canale di Corfù durante l'assedio ottomano del 1716: si possono notare la flotta ottomano-barbaresca a sinistra e quella veneziana, insieme con gli ausiliari, a destra; H.C. Bröckell, (fonte e luogo: Wikimedia Commons; Marburg Archives;)

più lontani del Mediterraneo invadendone anche lo spazio.⁴¹»
 La presenza delle potenze nordiche nel Mediterraneo crebbe, fra il XVII e il XVIII secolo, in conseguenza di diversi fattori, in primo luogo l'accresciuta proiezione da parte di inglesi e olandesi – ma anche di alcuni stati scandinavi come il regno di Svezia – del proprio formidabile strumento navale nelle acque del Mare Interno, tale da suggerire alle reggenze barbaresche del Nordafrica che fosse preferibile la via diplomatica alla predazione dei mercantili nordici. A seguito di alcuni trattati di pace stipulati con Algeri, Tunisi e Tripoli, ai bastimenti delle potenze settentrionali fu consentita la libera navigazione attraverso le rotte mediterranee,

41 Id., *Il Mediterraneo, lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano, Bompiani, 2017, p. 57.

il che causò sia un danno economico agli Stati rivieraschi come le repubbliche di Genova e Venezia, ma anche allo Stato pontificio e al granducato di Toscana, le cui navi continuarono ad essere razziate dalle veloci imbarcazioni corsare.

Nel primo decennio del XVIII secolo, le rotte commerciali del Mare Interno erano ormai saldamente nelle mani degli inglesi i quali, nel 1704, avevano preso anche il controllo della strategica Gibilterra, porta occidentale del Mediterraneo; gli olandesi e i francesi le controllavano in misura assolutamente minore.

Con la conclusione dell'ultimo conflitto per il regno di Morea, si chiuse anche la lunga storia dei conflitti turco-veneziani, lasciando spazio ad un'altra storia, con altri interpreti che avevano ormai fatto il loro ingresso sulla scena mediterranea e spodestato le marine locali da un secolare dominio del mare.

BIBLIOGRAFIA

- ANDERSON, Roger C., *Naval Wars in the Levant. From the Battle of Lepanto to the Introduction of the Steam (1559-1883)*, Princeton, Princeton University Press, 1952.
- BONO, Salvatore, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Mondadori, Milano, 1993.
- BONO, Salvatore, *Guerre corsare nel Mediterraneo. Una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019.
- BONO, Salvatore, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, ESI, 1999.
- BRACCINI, Tommaso, «L'Ordine di Malta ed il Mediterraneo del XVIII secolo nelle carte Petrucci del fondo Vivarelli-Colonna dell'Archivio di Stato di Pistoia», *Bullettino Storico Pistoiese*, Società Pistoiese di Storia Patria, a. CIX, s. III – XLII, 2007.
- BRAUDEL, Fernand, «Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo», in *Economia e Storia*, 2, 1955.
- BRAUDEL, Fernand, *Il Mediterraneo, lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano, Bompiani, 2017.
- BROGINI, Anne, *1565, Malte dans la tourmente: Le Grand Siège de l'île par les Turcs*, Saint-Denis, Bouchène, 2011.
- CANDIANI, Guido *I vascelli della Serenissima: Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna, 1650-1720*, Venezia, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, 2009.
- CANDIANI, Guido, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Genova, Città del Silenzio, 2012.
- CAPPONI, Niccolò, *Lepanto 1571. La Lega Santa contro l'impero ottomano*, Milano, Il Saggiatore, 2010.

- CIGUI, Rino, «La congiuntura degli anni 1709-1715 tra aberrazioni climatiche, patologie e crisi agricole», *Atti del Centro di Ricerche Storiche di Rovigno*, XLVI, (2016).
- FRASCA, Francesco, «La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta», *Rivista Marittima*, 6, (2016).
- GIACOMONE PIANA, Paolo, «La squadra del Commendatore de Langon: cavalieri di Malta su vascelli genovesi nella guerra di Corfù (1716)», in *Riviera di Levante tra Emilia e Toscana. Un crocevia per l'Ordine di San Giovanni*, Atti del convegno Genova-Chiavari-Rapallo, 9-12 settembre 1999, Genova-Bordighera 2001.
- GUGLIELMOTTI, Alberto, *Storia della marina pontificia: Gli ultimi fatti della squadra romana, da Corfù all'Egitto, 1700-1807*, Roma, Tipografia Vaticana, 1893.
- Guida Generale degli Archivi di Stato Italiani*, Roma, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, vol. III, *Archivi di famiglie e di persone*.
- HATZOPOULOS, Dionysios, «An Overview of Naval Strategy during the 1714-1718 War between the Ottoman Empire and the Venetian Republic», *Nuova Antologia Militare*, 3, 1 (2022).
- LENCI, Marco, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Carocci, Roma, 2006.
- LO BASSO, Luca, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene Edizioni, 2004; ID., *Schiavi, forzati e buonavoglie. «La gestione dei rematori delle galere dell'Ordine di Santo Stefano e della Repubblica di Venezia. Modelli a confronto»*, *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno, Pisa 11-12 maggio 2001.
- MUSCAT, Joseph, *The Maltese Vaxxell – The Third Rates of the Order of St. John 1700-1798*, Pietà, rist. 2000.
- NANI MOCENIGO, Mario, *Storia della Marina Veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Roma, Ufficio Storico della Regia Marina, 1935.
- PAOLETTI, Ciro, «La marina sabauda dal 1798 alla Restaurazione», *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare*, (2011).
- PETRUCCI, Afranio, BRACCINI, Tommaso (a cura di), *Giornale delle galere (1702-1703)*, Pistoia, Spazzavento, 2004.
- PETRUCCI, Afranio, BRACCINI, Tommaso (a cura di), *Giornale di viaggi (1705-1709)*, Pistoia, Spazzavento, 2005.
- PETRUCCI, Afranio, BRACCINI, Tommaso, (a cura di), *Giornale delle galere*, Pistoia, Spazzavento, 2004.
- PRUNAI, Giulio, «Gli Archivi Toscani e i Danni Del Quattro Novembre», *Archivio Storico Italiano*, vol. 124, n. 4 (452), 1966.
- QUINTANO, Anton, *The Corona Ottomana / San Salvatore incident in the context of Maltese naval history*, in *Sacra Militia*, V (2006).
- QUINTANO, Anton, *Leonardo Petrucci: Giornale di corsa (1757-1762). Sailing with the Maltese Navy of the Knights of St. John*, Malta, Attard, 2014.

- QUINTANO, Anton, *The Maltese-Hospitaller Sailing Ship Squadron 1701-1798*, PEG, San Gwan, 2003.
- SCARABELLI, Giovanni, *La squadra dei vascelli dell'Ordine di Malta agli inizi del Settecento*, Centro Studi Melitensi, Taranto, 1997.
- SPAGNOLETTI, Angelantonio, *Stato, aristocrazie e Ordine di Malta nell'Italia Moderna*, Roma, École Française de Rome, 1988.
- SPINOLA, Giuseppe Tommaso, *Cronaca delle principali memorie relative all'Arsenale marittimo di S.M. Sarda in Genova*, Genova, 1837.
- SPRETI, Vittorio, *Enciclopedia storico-nobiliare italiana. Famiglie nobili e titolate viventi riconosciute dal Regio Governo d'Italia. Compresi: città, comunità, mense vescovili, abazie, parrocchie ed enti nobili e titolati riconosciuti*, I, Milano, Edizioni Enciclopedia storico-nobiliare italiana, 1928, a. VII, vol. I.
- TENENTI, Alberto, *Venezia e i corsari, 1580-1615*, Roma, Laterza, 1961.
- VON PIVKA, Otto, *Navies of the Napoleonic Era*, Newton Abbot, Devon, 1990.
- WINFIELD, Rif, ROBERTS, Stephen S., *French Warships in the Age of Sail, 1626-1786. Design, Construction, Careers and Fates*, Barnsley, Pen and Sword, 2017.



Storia Militare Moderna

Articoli / Articles

- Nuove fonti veneziane sulla battaglia di Mohács
di MÁRTON SZOVÁK
- Cultural and Knowledge Exchange between Dubrovnik and Livorno at the Time of Ferdinando I de' Medici,
by MIRELA ALTIC
- Dall'armata a cavallo all'arma di cavalleria. Trasformazione militare e mutamento sociale attraverso la trattatistica italiana della prima età moderna,
di LUCA DOMIZIO
- Vittorioso ad Alessandretta? L'«impresa navale» di Kenelm Digby fra autopromozione, miti nazionali e frammenti di realtà,
di VIVIANA CASTELLI
- Due dispacci cifrati al veleno nella guerra di Candia,
di PAOLO BONA VOGLIA
- Breitenfeld and Montecuccoli. How to learn from a battle,
by MARCO MOSTARDA
- Guerre de course dans l'Empire des Habsbourg d'Espagne (1621-1697). Corsaires flamands, italiens, majorquins, basques et autres. Essai de synthèse,
par ROBERTO BARAZZUTTI
- La mobilitazione dei cittadini di Pavia in occasione dell'assedio del 1655,
di FABIO ROMANONI
- «Con questo candido, et ordinario stile dà soldato». *Il Diario dell'Assedio di Valenza* dell'ingegnere Gaspare Beretta,
di MARCO GIUSEPPE LONGONI
- Informazioni e spie negli stati sabaudi tra Seicento e Settecento: dinamiche, studi e prospettive di ricerca,
di FRANCESCO BIASI
- L'Ordine di Malta nella Seconda guerra di Morea attraverso i diari di viaggio del cavaliere fra' Afranio Petrucci, maggiore dei vascelli (1715-1717),
di MAURO DIFRANCESCO
- La battaglia di Petrovaradino. 1716,
di ADRIANO PAPO e GIZELLA NEMETH
 - «Una nazione assai ardata et azzardosa». Le forze navali inglesi nel bacino alto tirrenico al tempo della guerra di Successione austriaca,
di SAMUELE VIRGA
- Uomini che scrivono e parlano come operano, e come sentono. Eloquenza politica e retorica militare nelle riflessioni di Francesco Algarotti,
di DENISE ARICÒ
- People at arms and soldiers in Lefkada during the Septinsular Republic (1801-07),
by SEVASTI LAZARI
- La difficile mise sur pied des Tirailleurs du Pô,
par BRUNO PAUVERT
- Le gendarmerie dei principati di Lucca e Piombino e di Benevento e Pontecorvo,
di PIERO CROCIANI

Prospettive. • Nelson and the Naval Crisis of 1790s, by JEREMY BLACK

Recensioni / Reviews

- BÉATRICE HEUSER, *War A Genealogy of Western Ideas and Practices*
(by LUCA DOMIZIO)
- JEREMY BLACK (ed.), *Global Military Transformations: Change and Continuity, 1450-1800*
(di COMESTOR)
- MARK FISSEL (Ed.), *The Military Revolution and Revolutions in Military Affairs*
(di FEDERICO MORO)
- ALEXANDER QUERENGÄSSER, *Before the Military Revolution. European Warfare and the Rise of the Early Modern State 1300-1490*
(by MARK CHARLES FISSEL)
 - GIAMPIERO BRUNELLI (cur.), Dimensioni e problemi della ricerca storica, 2/2022. Sezione monografica: *La rivoluzione militare dell'età moderna*
(di MARCO MOSTARDA)
- SVANTE NORRHEM & ERIC THOMSON, *Subsidies, Diplomacy, and State Formation in Europe, 1494-1789. Economies of Allegiance*
(di STEFANO CATTELAN)
- GHEORGIOS THEOTOKIS and AYSYL YILDIZ, *A Military History of the Mediterranean Sea*
(by EIRINI VRETTOU)
- ALEXANDRE JOUBELIN, *Par le fer et par le feu. Combattre dans l'Atlantique (XVIe-XVIIe siècles)*
(di STEFANO CATTELAN; par ROBERTO BARAZZUTTI)
- FRANCESCO FRASCA, *Il sorgere delle potenze atlantiche. Mercantilismo e guerra*
(di ANTHONY CISFARINO)
 - ANTONIO VIOLANTE, *Giovanni Caboto. El gran armirante verso il sogno del Catai*
(di COMESTOR)
- OLIVIER CHALINE, *Apprendre la mer. Au temps de la voile en France XVIIe-XVIIIe*
(par ROBERTO BARAZZUTTI)
 - ALESSANDRO METLICA ed ENRICO ZUCCHI (cur.), *La res publica di Galeazzo Gualdo Priorato (1606-1678)*
(di CHIARA SILVAGNI)
 - MARIA DEL PILAR MESA CORONADO, *Fuerzas Terrestres del Reino de Sicilia 1665-1700*
(by CHRISTOPHER STORRS)
- BRUNO MUGNAI, *Armies of the Italian States 1660-1690*
(di COMESTOR)
 - CARLA BENOCCHI, *L'ultima Lega Santa 1683-1691. Dalla liberazione di Vienna alla Transilvania e alla riconquista cristiana della Morea e dei Dardanelli nel Diario romano di Carlo Cartari*
(di ANTHONY CISFARINO)
- STEFANO SANTAGATA, *I Montecuccoli. I Successioni feudali e patrimoniali*
(di PAOLO CARRARO)
- FABIO FIORENTIN, *Luzzara 1702. La battaglia di Ferragosto*
(di FRANCESCO BIASI)
 - RODOLFO TERRAGNO, *Maitland & San Martín - CESÁREO JARABO JORDÁN, El fin del imperio de España en América. El imperio inglés contra el español*
(por ISRAEL VIANA)
- JESÚS CHAPELA REY, *Medallas y órdenes de las guerras napoleónicas y revolucionarias 1792-1815*
(by JONATHAN IACOBO BAR SHUALI)
- PAOLO PALUMBO, *Da Venaria a Saumur. Gli ussari piemontesi e il 26° Cacciatori a cavallo*
(di VIRGILIO ILARI)
- AAVV, *La cartografia italiana in età napoleonica (1796-1815). Mappe atlanti e manuali per il disegno del territorio*
(di SIMONETTA CONTI)
- LUCA GANDINI, *Rivoli e il suo duca. André Masséna*
(di COMESTOR)
- LUCA GANDINI, *Rivoli Storia di un Monumento*
(di COMESTOR)