

di Mario Marzari

La "pirateria" e la "guerra di corsa" costituiscono «un insieme di episodi, che si inserivano dinamicamente all'interno dell'attività commerciale», come ben definisce Anna Unali<sup>1</sup>; si basavano infatti su efficaci e rapide azioni offensive, che arrecavano danno al commercio marittimo ed alle popolazioni costiere. La pirateria agiva nella sfera economico commerciale, del costume e del crimine mentre la guerra di corsa nel piano politico militare<sup>2</sup>. Le azioni di pirati e corsari, quando erano relative a nemici del proprio paese, venivano vissute da armatori, mercanti, capitani e marinai come possibilità di realizzare grossi guadagni. Veniva così a crearsi un clima di lotta in cui la brama di preda era mascherata da pretesti politici o religiosi: una vera e propria guerra camuffata.

L'appartenenza ad una nazione nemica conferiva infatti agli armatori di imbarcazioni "alla corsa" l'opportunità di assalire un bastimento e confiscare il suo bottino, pur rimanendo totalmente nella legalità, minando così lentamente la sicurezza delle rotte ed ostacolando il raggiungimento di alcuni porti. Quando uno Stato voleva intervenire contro una nazione nemica senza incidere profondamente nelle proprie economie, rilasciava le così dette «lettere di marca», che autorizzavano armatori privati alla guerra di corsa<sup>3</sup>. Vi era la possibilità, sia per gli organismi pubblici che per i privati, di ottenere grossi guadagni dall'armamento di imbarcazioni per la guerra di corsa.

Alcune città talvolta erano costrette ad unire le proprie forze per armare una nave da guerra nel tentativo di debellare un pirata o corsaro particolarmente temibile. Giuridicamente esisteva una netta distinzione tra "pirateria" e "guerra di corsa": la "corsa" aveva in sé una parvenza di legalità in quanto derivante da una dichiarazione di guerra, da un sovrano o da pubblici ufficiali con lettere di marca o patenti, mentre la "pirateria" si esauriva in azioni singole contro nemici della patria, o contro navi o persone appartenenti alla stessa nazione. Spesso però la "corsa" era vera pirateria benché si celasse sotto una veste legale<sup>4</sup>.

«Proposte e ricerche», fascicolo 43 (2/1999)

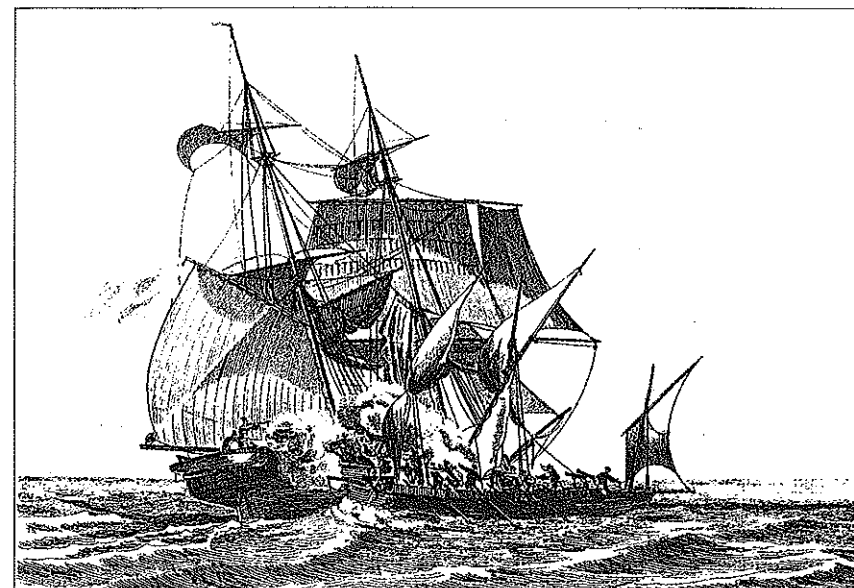


fig. 1 – Abbordaggio in mare di un brigantino da parte di una rapida imbarcazione di pirati in un'incisione di J.-J. Baugean (Raccolta di 150 Piccole Marine, Parigi 1817-1853)

In Mediterraneo lo stato permanente di tensione o di guerra tra città o nazioni per ragioni politiche o supremazia commerciale e territoriale, ha notevolmente favorito tali attività trasformando alcune città di mare in vere e proprie basi corsare, che, offrendo ai corsari stessi protezione e rifornimenti, divennero assai prospere. Da parte cristiana fu così per La Valletta, Livorno, Napoli, Palma de Maiorca, Almeria, Valenza, Segna, e da parte musulmana per Valona, Durazzo, Tripoli, Tunisi, Biserta, Algeri, ecc.; qui si trovavano manodopera specializzata per le costruzioni navali e mercati attivi per lo smerciare delle merci predate<sup>5</sup>. Tutto questo interessò anche l'Adriatico, in quanto via maestra per i traffici commerciali tra Oriente ed Occidente, strada naturale di collegamento delle regioni asiatiche e mediterranee con il mercato di Rialto e le fiere a Venezia, e quindi con i paesi dell'Europa centrale, con la indipendente Ragusa, la "scala" di Spalato ed i nuovi importanti empori commerciali, sorti all'inizio del XVIII secolo, come Trieste, Fiume e Ancona.

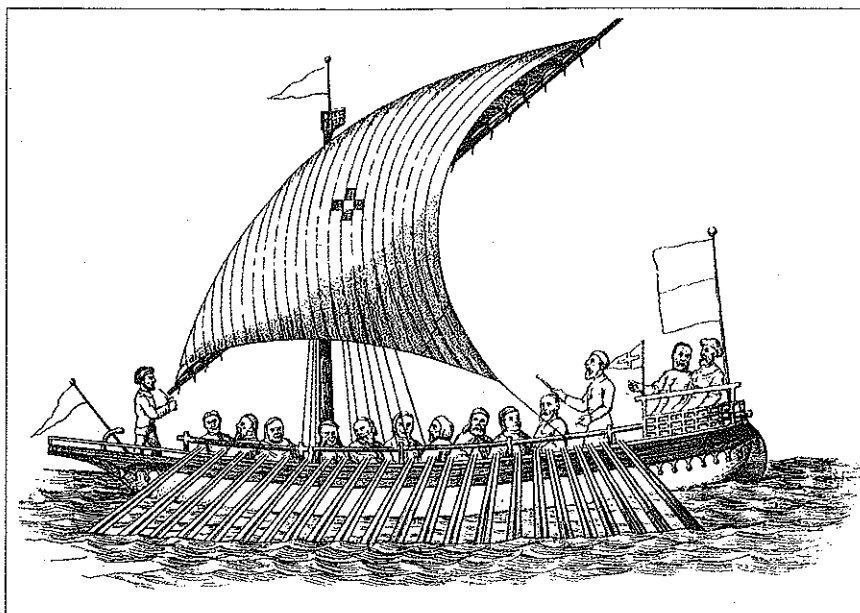


fig. 2 – La bireme disegnata nella carta nautica di Grazioso Benincasa, Ancona 1482 (da L. Fincati, *Le triremi*, cit.)

*Convogli, mude e flotte corsare.* La Serenissima, per rendere sicuri i traffici di mercanzie, fin dal XIII secolo obbligava le proprie navi a viaggiare in convogli scortati, detti “mude”<sup>6</sup>, che confluivano nella città a scadenze diverse in occasione dei mercati organizzati ed in particolare per la gran fiera di Natale. C’erano le *mude di Alessandria d’Egitto*, le *mude di Beirut* o per l’*Oltremare*, quelle di *Romania* che attaversato Egeo e mar Nero facevano scalo alla Tana e a Trebisonda; le *mude di Barbaria* andavano a commerciare proprio nelle città dei pirati, Tripoli, Tunisi, Algeri, fino a giungere in Spagna. C’erano inoltre le *mude di Aigues-Mortes*, il porto francese da dove i Veneziani proseguivano per giungere in Catalogna. Il viaggio più faticoso era quello delle *mude di Fiandra*; da Venezia si faceva rotta per Lisbona, quindi Southampton e Londra, da dove si proseguiva per Bruges ed Anversa. I convogli, in generale partivano in primavera e tornavano in autunno o in agosto e tornavano in primavera; le navi salpavano cariche di oro e lingotti per tornare con spezie, sete, schiavi e merci pre-

ziose delle ricche carovane provenienti dall’Asia, dal bacino del Nilo, dalla Persia e dall’Armenia per il mercato di Rialto.

Le *mude* organizzate dallo Stato e scortate militarmente diedero stabilità al commercio veneziano del XV secolo; venivano poste al comando di un patrizio incaricato dal Senato ed erano soggette al controllo della Repubblica. Il trasporto delle merci avveniva con tariffe ben stabilite e su *galee da traffico* o su capienti *navi atte* (riconosciute “adatte” a tale compito dal Senato), ben scortate e pertanto di non facile preda per i pirati non organizzati<sup>7</sup>.

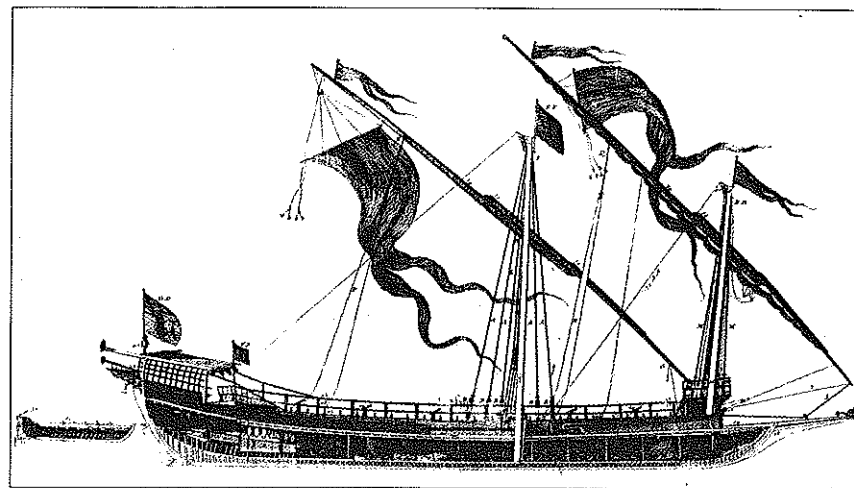


fig. 3 – Galea seicentesca, in sezione da poppa a prua, nell’incisione di Padre Coronelli, pubblicata nel 1697 a Venezia, nel volume *Navi o Vascelli*

Con le lunghe e veloci *galee* si crearono flotte corsare potentemente armate, che godevano di appoggio e protezione da parte di diverse nazioni mediterranee. Esse imperversavano con azioni in mare ma anche sulle città lungo la costa. Questa situazione raggiunse l’apice nel XVI secolo con le flotte (genovesi, pontificie, francesi e spagnole) dell’autonomo e volubile Andrea Doria, cui fece seguito il nipote Gian Andrea; con quelle turchesche e barbaresche di Khayr al Din (più noto come Barbarossa) e Dragut, poi seguiti da Uluch Alì, Karakoch e Kara Alì; con la flotta livornese composta dalle *galere* dell’Ordine di Santo Stefano; ma anche con la flotta dei Cavalieri dell’Ordine di San Giovanni, che

nel 1522 erano stati costretti dai turchi a spostare la loro base da Rodi a Malta. Infine c'erano i corsari uscocchi che agivano indisturbati sotto la protezione dell'imperatore d'Austria; colpivano infatti le flotte veneziane con le loro piccole e veloci *fuste* e *galeotte*, partendo dalla base fortificata di Segna, sfruttando le opportunità di agguato offerte dalla costa dalmata disseminata di isole<sup>8</sup>.

Il combattimento veniva portato con un assalto frontale, teso a speronare a mezza nave gli avversari, per poi retrocedere lasciando affondare il nemico; o si cercava di colpire con i cannoni di prua sparando a bruciapelo sullo scafo avversario, mentre sul castello di prua - sopra le artiglierie -, entravano in azione gli arcieri (solitamente da 20 a 30) che scagliavano i loro dardi. Una volta entrate in contatto le navi, la massa degli uomini di bordo - rematori compresi -, si gettava all'arrembaggio ed il combattimento si trasformava in un corpo a corpo.

*Galere*<sup>9</sup>. Dal XIII al XVII secolo la *galea* fu il natante maggiormente utilizzato nei combattimenti navali in Mediterraneo; all'epoca era lo strumento di guerra più perfezionato, unendo la propulsione a remi a quella velica. Era adatta solo al trasporto di merci pregiate del commercio con il Levante, visto che il suo costo di esercizio risultava molto elevato, dato il numeroso equipaggio (che comprendeva anche i rematori) ed il limitato spazio di carico che offriva; le merci di minor valore venivano infatti imbarcate sulle più economiche *navi tonde*, *cocche* o *caracche*.

Tutte le galere avevano una piattaforma a prua, affinché arcieri e moschettieri potessero agire rialzati; a prua era inoltre sistemato il cannone corsiero centrale di grosso calibro, caricato solitamente a mitraglia, micidiale a distanza ravvicinata. Ai suoi lati i cannoni di minor calibro; a poppa e sui lati due colubrine girevoli su perno avevano il compito di respingere gli attacchi e gli abbordi da quei lati. L'ampia struttura poppiera, riservata a capitano e timoniere, era coperta da una tenda di protezione; da qui poi con un tamburo veniva data la cadenza della voga. La galere erano timonate con una barra per agire sull'ampio timone a mezzaluna, che scendeva oltre la ruota di poppa<sup>10</sup>.

I remi facevano perno su scalmiere piazzate sul buttafuori, che correva lungo le fiancate esterne per tutta la lunghezza della galea, sporgendo di circa un metro. Due terzi dei remi risultavano fuoribordo oltre il fulcro, perciò essi dovevano essere bilanciati con contrappesi di piombo per rendere più agevole la manovra; erano lunghi da 9 a 11 metri e pesavano circa 50 chili. I rematori sedevano a destra e sinistra dell'imbarcazione, su banchi simmetrici posti "non in

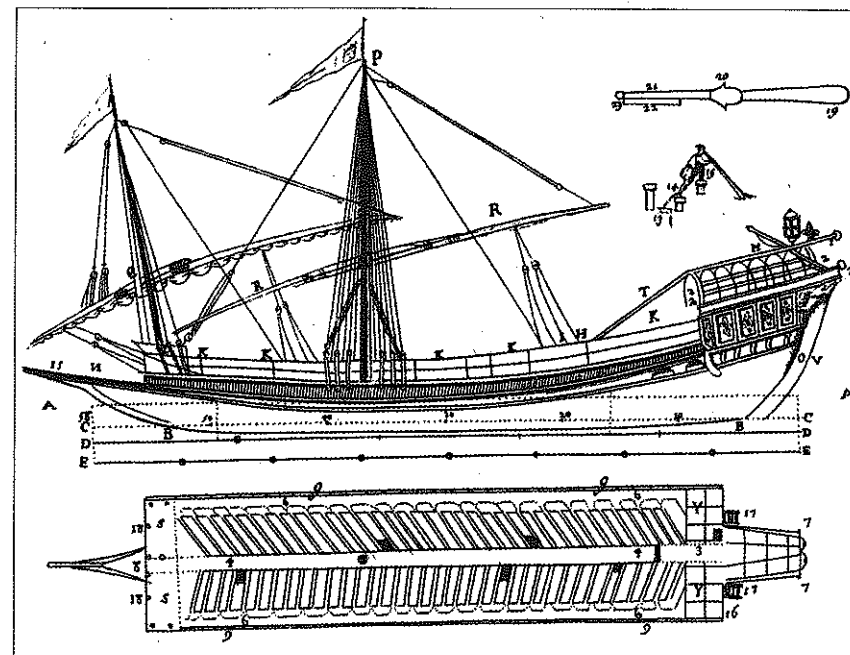


fig. 4 - Galera a due alberi: vista laterale e in pianta (da F. Dassié, *L'Architecture navale*, Paris 1677)

asse" della galea, ma inclinati verso poppa di circa 25°; nel mezzo la corsia, cioè il ponte tra i banchi dei rematori, largo meno di un metro.

Quando alla galea era chiesta velocità superiore i vogatori per imprimere maggiore forza, si alzavano in piedi usando una pedana situata davanti ad ogni banco e quindi ricadevano seduti sui banchi, per poi rialzarsi ed iniziare la voga successiva.

Sulle galee in generale potevano esserci da 25 a 30 banchi per i rematori e fino a metà Cinquecento i veneziani praticarono la voga *alla sensile*, ossia ogni uomo agiva su un remo e vi erano solitamente tre rematori per banco, il che richiedeva notevole abilità. Anticamente le galee infatti avevano ai remi uomini liberi, detti *bonavoglia*, solo più tardi si fece ricorso ai galeotti (*galee forzate*), quando era divenuto difficile reperire volontari. All'inizio del '500, l'impiego dei forzati costrinse di passare alla voga più semplice *a scaloccio*, in uso nelle

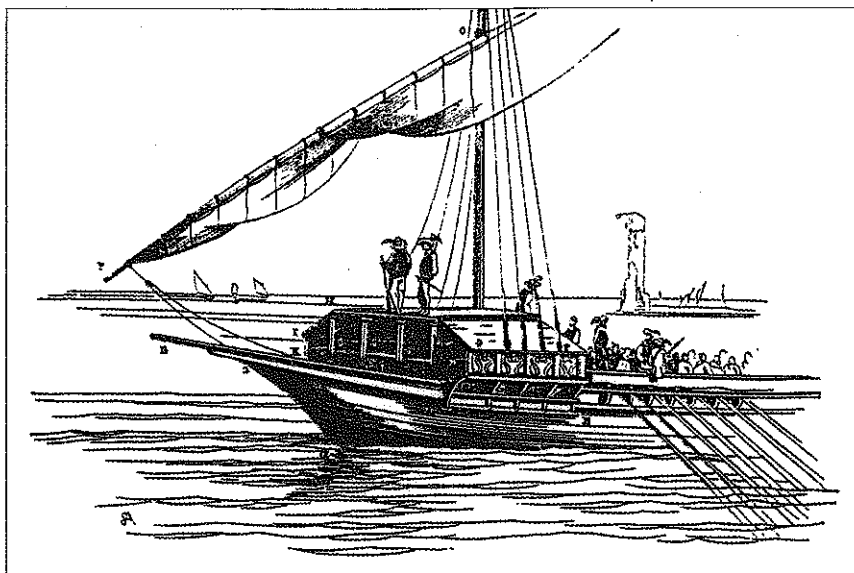


fig. 5 - Prua di galera (dal Glossaire Nautique di A. Jal)

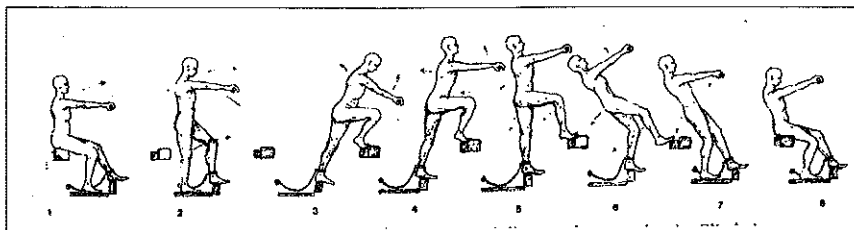


fig. 6 - Schema dei movimenti del rematore (forzato) che vogava sulla galera; gli altri vogatori dello stesso banco compivano movimenti simili ma diversi in ampiezza (da F. Gay, *Le costruzioni navali*, cit.)

altre marinerie, che vedeva il remo maneggiato da 3 o 5 vogatori sullo stesso banco. La velocità era di circa tre nodi, in caso di necessità si potevano raggiungere i sette nodi con 26 colpi al minuto; la galea si trovava però in difficoltà con vento contrario ed era estremamente vulnerabile con mare grosso<sup>11</sup>. C'erano diversi tipi di galea, realizzati per i vari impieghi che dovevano assolvere.

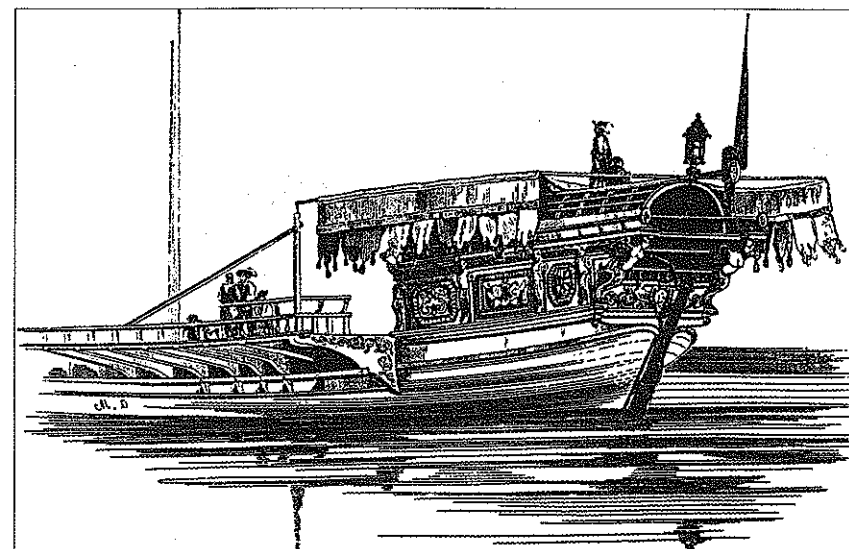


fig. 7 - Poppa di galera (dal Glossaire Nautique di A. Jal)

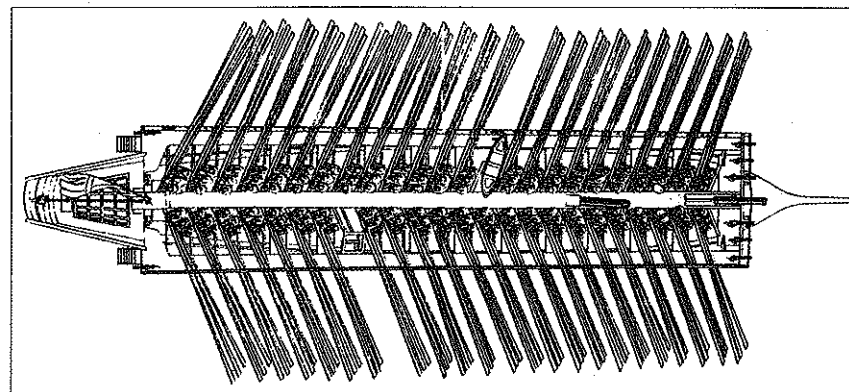
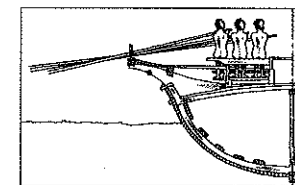


fig. 8 e 8 bis - Trireme con voga alla sensile. I remi sono tre per banco



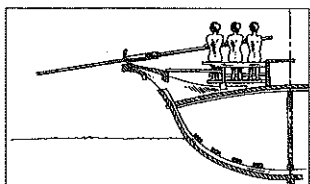
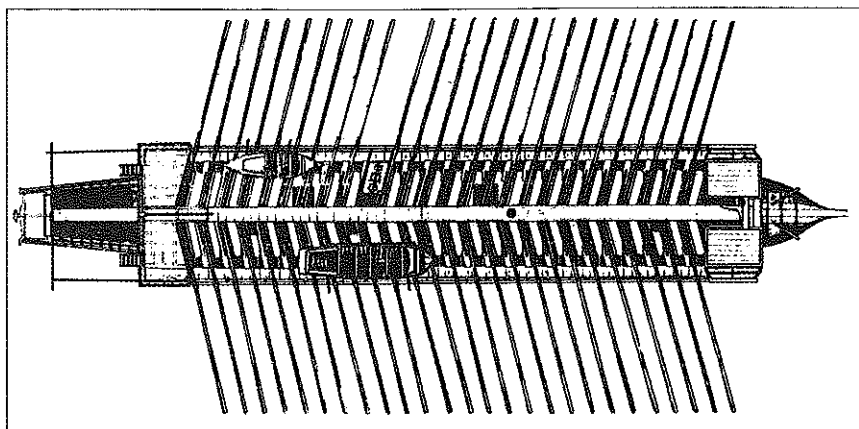


fig. 9 e 9 bis - Trireme con voga a scaloccio. Vi è un unico remo per banco

La *galea sottile* era utilizzata per combattere; caratterizzata da uno scafo basso e filante, la sua propulsione principale era a remi con una vela ausiliaria per la navigazione con vento favorevole; un'unica grande vela latina veniva infatti issata sull'albero a calcese verticale, posto a centro nave leggermente spostato verso prua. Le dimensioni di una *galea sottile* da 25 banchi verso il 1550<sup>12</sup> risultavano: lunghezza del ponte 120 piedi veneti<sup>13</sup> (41,73 metri), larghezza di 14 \_ (5,13 metri), con un'altezza di 5 piedi dalla chiglia al baglio (1,74 metri); alla fine del XVI secolo, lo stesso tipo di galea descrittaci da Baldissare Drachio raggiunse i 125 piedi veneti<sup>14</sup>, lunghezza che mantenne fino al 1686 come attestato da Stefano de Zuanne de Michel<sup>15</sup>; presentava un rapporto lunghezza/larghezza pari circa ad 8/1.

La *galea capitana* era una galera *bastarda*, più grande della *sottile* ed usata dal Capitano Generale da Mar, che aveva a poppa le insegne con il triplice fanale e veniva dipinta in "vermiglio", così da poter essere riconosciuta sia di giorno sia di notte.

La *galea grossa, da traffico o di mercanzia* era quella impiegata per il tra-

sporto e tra XIV e XVI secolo monopolizzò i traffici mercantili caricando merci leggere e costose. Molto robusta e dotata di grande vela latina con 162-180 vogatori, venne potenziata agli inizi del XIV secolo per passare dalle 140 tonnellate di carico alle 250 tonnellate di fine Trecento. Rispetto alla *galea sottile* da combattimento, risultava più ampia e profonda, con una maggiore capacità di carico e con il rapporto lunghezza/larghezza pari circa a 6/1. Verso il 1550 la *galea bastarda* aveva raggiunto la lunghezza di 138 piedi veneti (47,99 metri), la larghezza di 22 piedi e  $\frac{3}{4}$  (7,91 metri) senza tenere conto del buttafuori della scalmiera, ed un'altezza di 9 piedi (3,13 metri)<sup>16</sup>.

Alla fine del XVI secolo le galere sottili e bastarde portavano da due a tre vele latine, dando quindi così maggior impulso alla propulsione velica rispetto a quella a remi.

Viaggiando in convogli di tre o cinque galere, con circa 200 uomini di equipaggio ognuna, totalizzavano una forza che le rendeva immuni agli attacchi dei pirati.

*Fuste, mezze galee, galeotte, brigantini e fregate.* Molto diffuse erano anche le imbarcazioni derivate dalle galere, (*fusta, mezza galea, galeotta, brigantino, fregata*) più genericamente definite *navi lunghe*, per il loro elevato rapporto lunghezza/larghezza dello scafo. Risultavano tutte di dimensioni minori della galea, più leggere, veloci, meno costose e bisognose di un minor equipaggio che adempiva indifferentemente ai servizi di voga, di manovra delle vele ed a quelli militari. Variavano tra loro per il numero di banchi necessari ai rematori, ma avevano tutte un vogatore per banco che agiva su un singolo remo. Trovarono largo impiego specialmente nelle azioni dei corsari e pirati più circoscritte e rapide.

La *fusta*<sup>17</sup> era un'imbarcazione da guerra simile alla *galea sottile*, solo più piccola, con 18-22 banchi per lato. Aveva uno scafo fine e veloce ed era destinata ad operazioni di sorveglianza costiera e all'invio di dispacci; corrispondeva alla *mezzagalea*. Era armata con un albero a calcese, munito di vela latina, ed un polaccone; i remi erano azionati da singoli rematori. A prua erano posti tre pezzi d'artiglieria mentre piccole colubrine ruotanti erano sistemate lateralmente, sulle murate; lo scafo raggiungeva quasi 30 metri di lunghezza con una larghezza di circa sei ed un equipaggio di circa 100 uomini.

La *galeotta*<sup>18</sup> era un bastimento di forme sottili più piccolo della *mezzagalea*, con 14-18 banchi per ciascun lato e un albero centrale, attrezzato con vela latina; il suo equipaggio era di circa 60 uomini.



La *galeotta* è l'unica nave appartenente al naviglio sottile che ha resistito al tramonto della specie, trasformandosi nel XVIII secolo in bastimento pontato munito di cannoni laterali inframmezzati da sportelli per i remi ed aumentando il numero di alberi attrezzati con vele latine, per una propulsione prevalentemente velica. Fino all'inizio del XVI secolo le imbarcazioni sottili a 12 banchi erano note come *brigantini*<sup>19</sup>.

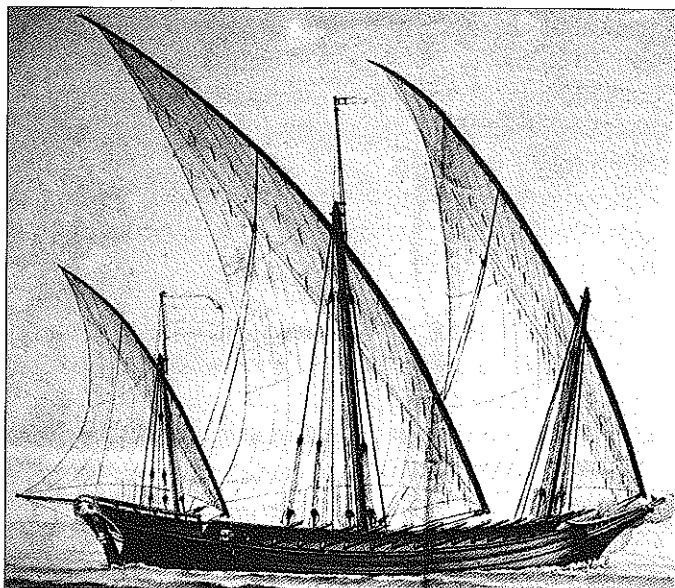


fig. 10 –  
*Galeotta austriaca in caccia* (disegno di A. Salvini, 1805, Biblioteca Civica di Trieste)

La *fregata*<sup>20</sup> è stata la più piccola imbarcazione di questo tipo: scafo filante e aguzzo non pontato, attrezzato con un'unica vela latina. Solitamente era impiegata al servizio delle navi maggiori. Più piccola del *brigantino* aveva una corsia centrale, la poppa più bassa e da 6 a 10 banchi per i singoli rematori. Risultava velocissima e quindi veniva usata dai corsari per i loro assalti a breve portata.

*Evoluzioni tecniche.* Il rapido sviluppo delle artiglierie alla fine del '500 vide l'affermarsi delle fusioni inglesi in ferro su quelle in bronzo, più costose e pesanti, e a metà del '600 cominciarono ad essere impiegati in Marina i cannoni in ferro<sup>21</sup>. Il contatto diretto tra le marinerie inglesi ed olandesi con quelle mediterranee, lo sviluppo della navigazione d'alto mare in Atlantico e le difficoltà di

reclutare rematori per le galee, portarono ad una notevole evoluzione tecnologica delle imbarcazioni e della tecnica d'impiego della vela. Si sviluppò anche l'impiego delle artiglierie che, divenute più leggere, potevano essere sistemate sulle fiancate laterali degli scafi più alti di bordo, stabili ed attrezzati con più alberi, muniti di vele quadre. Si ottenne così un piano velico ben frazionato che consentiva di sfruttare al meglio la propulsione velica e rendere la nave ben manovrabile ed indipendente dai remi<sup>22</sup>.

All'inizio del XVII secolo in Mediterraneo ci fu quindi un gran sviluppo delle imbarcazioni, che fece nascere nuove tipologie navali in grado di soddisfare le richieste degli armatori che volevano dedicarsi al medio e piccolo cabotaggio, da sponda a sponda o su tragitti medi. Ciò diede ulteriore sviluppo alla pirateria in Adriatico, che a questo punto non era più obbligata ad assalire convogli o trasporti di Stato bene armati, ma poteva rivolgere le proprie attenzioni a quelli privati, certamente meno armati e muniti di navi meno veloci. La tattica di assalto per i pirati si basava ora su agguati lungo le rotte tra isole ed insenature con rapide incursioni, o su lenti avvicinamenti con rotte parallele senza dare nell'occhio con natanti che all'apparenza risultassero innocui o sotto bandiera amica. Pirati e corsari impararono per primi da inglesi e olandesi ad affidarsi alla manovra a vela e all'uso delle bordate dei cannoni e, dopo aver ridotto a malpartito il bastimento attaccato, lo abbordavano per risolvere il combattimento, contando anche sulla superiorità numerica del proprio equipaggio. Vennero pertanto impiegate anche imbarcazioni leggere ma ben fornite d'artiglieria come *galeotte*, *feluche*, *tartane*, *sciabecchi*, *trabaccoli*; successivamente si ricorse alle nuove imbarcazioni "ponentine", quali i *brigantini* ed i veloci *schooner* o *brick* di derivazione americana, che alla fine del '700 trovarono largo impiego.

*Feluche, tartane e sciabecchi.* La *feluca*<sup>23</sup>, molto diffusa in Mediterraneo, era un bastimento di piccolo cabotaggio da 30 a 50 tonnellate, pontato, attrezzato con uno o due alberi a calcese leggermente inclinati in avanti armati di vela latina ed era munito anche di polaccone. Veniva provvista di pezzi d'artiglieria sulle fiancate e aveva una decina di remi per lato, che agivano attraverso portelli ricavati tra un cannone ed un altro.

La *tartana*<sup>24</sup>, un bastimento da commercio interamente pontato con la sezione centrale ad U, prua slanciata a violino e poppa a cuneo, era munita di uno o più alberi; nel primo caso issava una vela latina, con a prua un grande fiocco; se gli alberi erano più d'uno allora li si armava con velature miste (vele quadre sul-

l'albero di maestra) per poter lavorare meglio col brutto tempo, date le difficoltà di manovra delle grandi vele latine. Le più grosse venivano armate con 2-4 cannoni di buon calibro e una decina di petrieri.

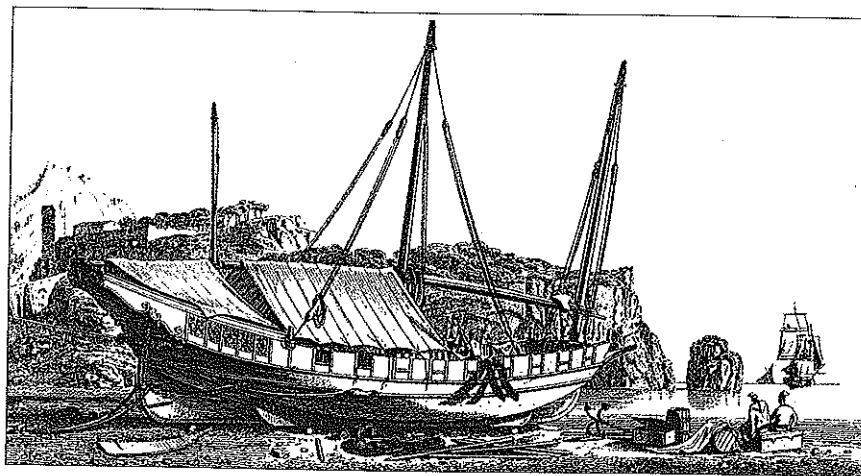


fig. 11 – *Feluca siciliana* (incisione di J.-J. Baugean)

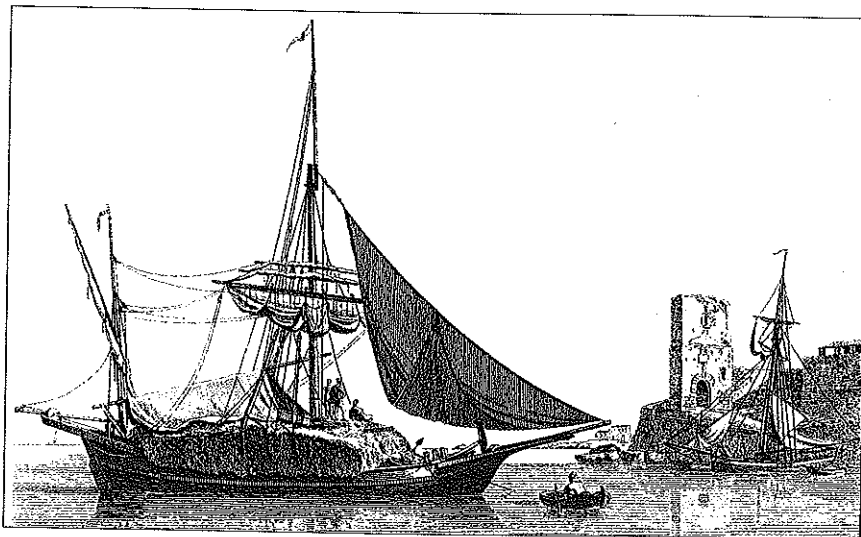


fig. 12 – *Tartana napoletana* (incisione di J.-J. Baugean)

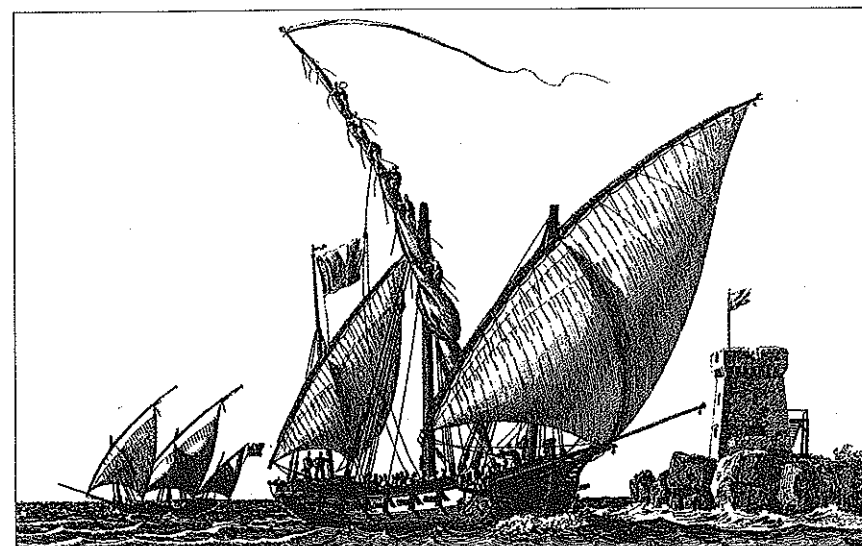


fig. 13 – *Sciabecco corsaro* (incisione di J.-J. Baugean)

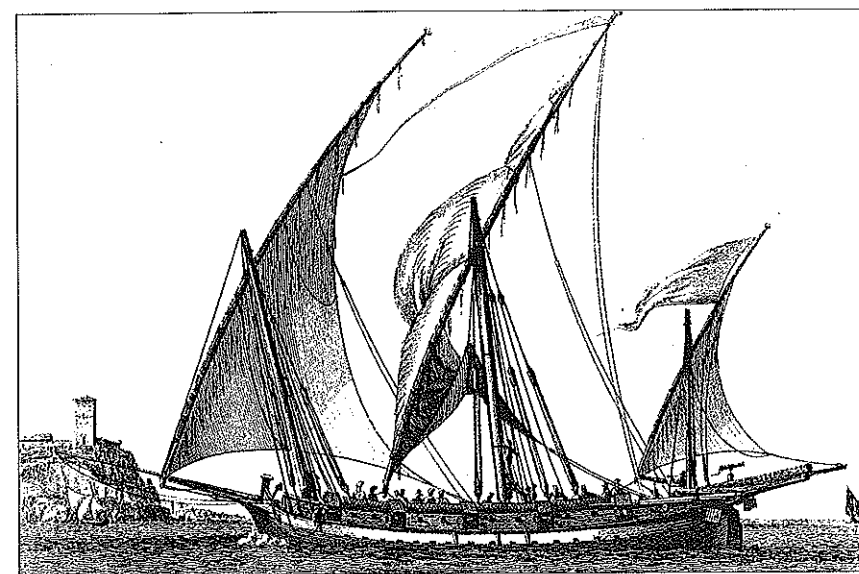


fig. 14 – *Sciabecco spagnolo* (incisione di J.-J. Baugean)

Lo *sciabecco*<sup>25</sup>, veloce nave a tre alberi, di cui quello a prua leggermente inclinato in avanti e quello a poppa molto spostato all'indietro; qualche volta gli alberi erano a *pible* (= *a pioppo*, cioè in un unico fuso). Erano attrezzati con vele latine o con velature miste, latine e quadre, nel qual caso erano definiti *sciabecchi quadri*. Molto elegante nelle forme, risultava essere uno sviluppo delle galee: più pieno, profondo e meno lungo con un rapporto lunghezza/larghezza pari a circa 4/1. Ottimo veliero, aveva la prua affilata con bompresso munito di serpa, per il fiocco, mentre a poppa c'era un cassero sporgente. Pontato ed armato con 14-24 cannoni, veniva usato dai corsari barbareschi e catalani. In assenza di vento poteva servirsi dei remi per muoversi o avvicinarsi al nemico; c'erano infatti dei piccoli portelli laterali per i remi inseriti fra i sabordi dei cannoni.

*Brigantini, schooner e golette*. Il *brigantino* o *brick*<sup>26</sup> era un'imbarcazione di origine pontina, attrezzato con due alberi muniti di vele quadre e lungo bompresso con fiocchi; lo scafo pontato era capace, ma ben avviato nelle linee con prua a violino e poppa a specchio.

Lo *schooner*<sup>27</sup> veniva inteso come sinonimo di *goletta*. Questa tipologia era stata introdotta in Europa<sup>28</sup> da francesi ed inglesi dalla baia di Chesapeake e dai Caraibi dove erano stati impiegati con successo nella guerra di corsa. Furono utilizzati come porta dispacci nelle marine da guerra ed erano caratterizzati da uno scafo molto filante ed alberi fortemente inclinati verso poppa attrezzati con grandi rande e controrande e talvolta anche con vele quadre di gabbia sull'albero di prua; in questo caso la terminologia italiana lo definisce come *brick-goletta* o *brick-schooner*. La *goletta*<sup>29</sup> derivava dal veloce *schooner* solo che il suo scafo era meno spinto, con sezioni più ampie, linee che si avvicinavano a quelle del brigantino e alberi più diritti, muniti di rande e controrande.

*Trabaccoli e pieleghi*. I *trabaccoli* e i *pieleghi*<sup>30</sup> sono le più diffuse barche adriatiche da carico, molto simili tra loro. Lo scafo poteva raggiungere lunghezze da 15 a 24 metri, con il rapporto lunghezza/larghezza pari a circa 3/1 e presentava prua e poppa rigonfie, con i caratteristici "occhi" in rilievo sui masconi. Univano una notevole capacità di carico ad un buon comportamento in mare e venivano armati con due alberi muniti di vele al terzo ed un lungo bompresso mobile con polaccone; poi si preferì attrezzare l'albero di poppa con rande e controranda.

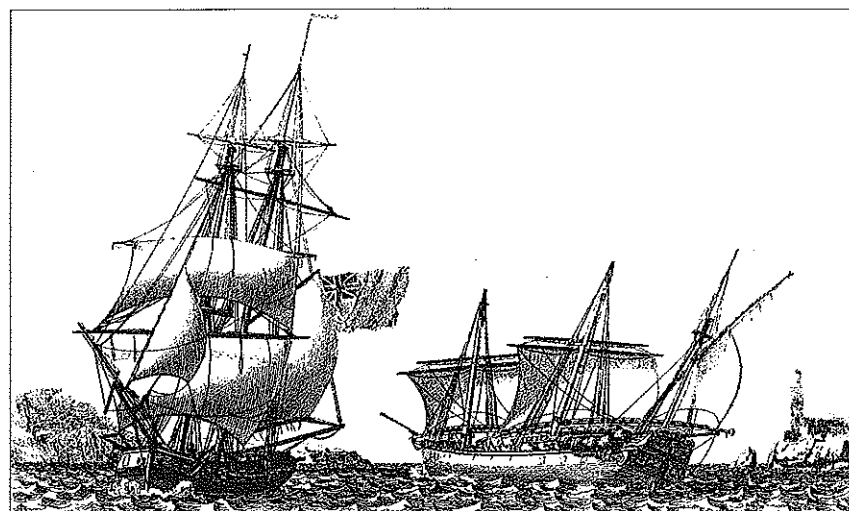


fig. 15 – Brigantino inglese e pinco genovese (incisione di J.-J. Baugean)

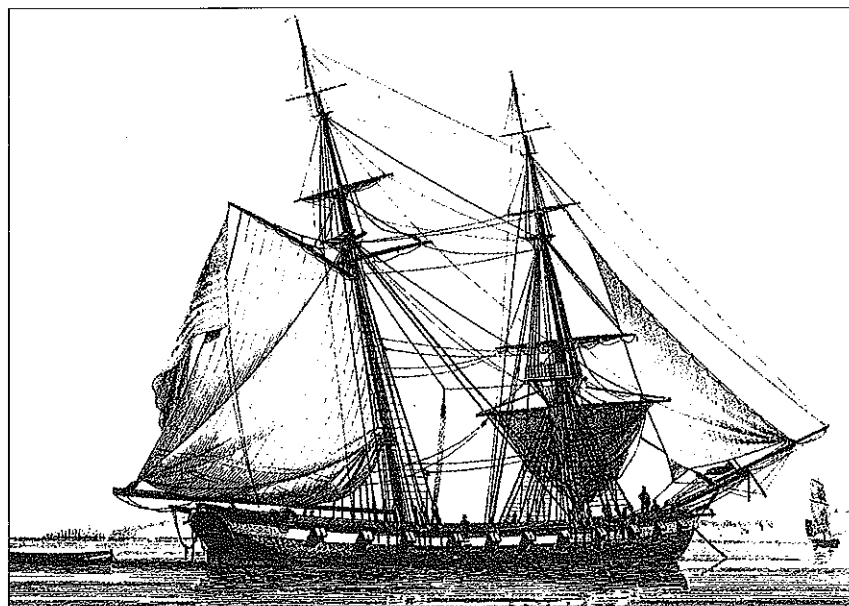


fig. 16 – Schooner americano (incisione di J.-J. Baugean)



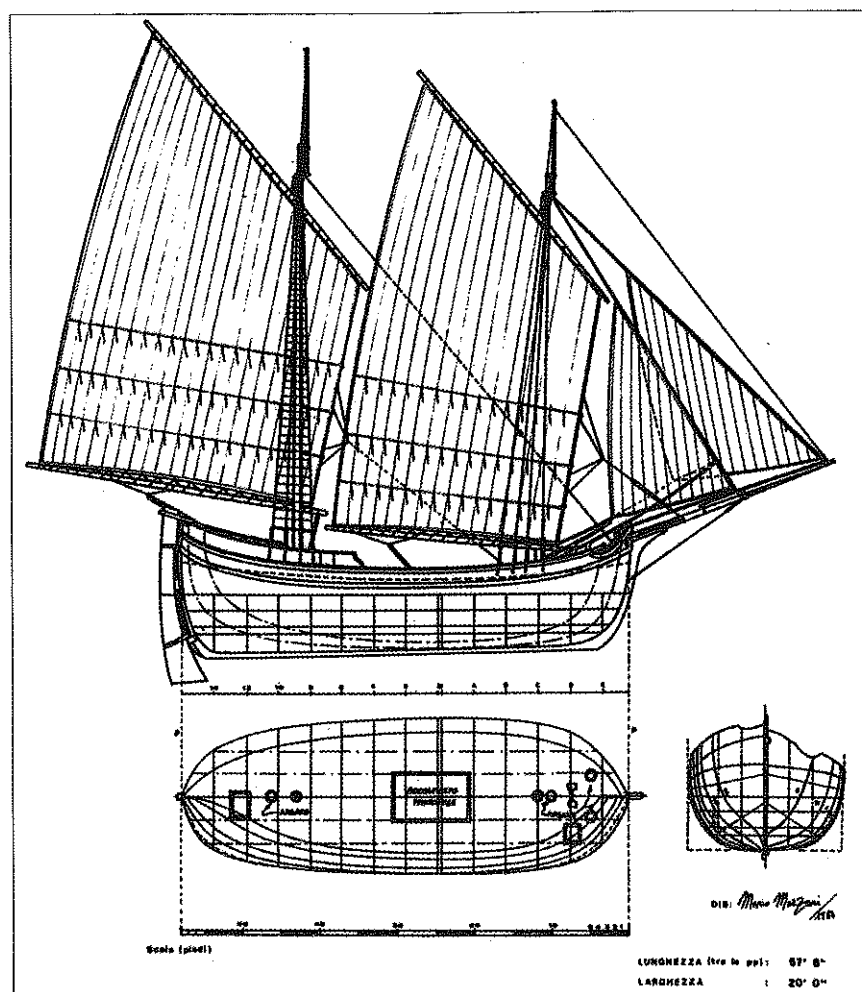


fig. 17 – Trabaccolo del 1805: cannoniera appartenente alla squadra navale degli Stati Uniti d'America nel Mediterraneo (disegno di M. Marzari)

Potevano portare sui lati cannoni di buon calibro e furono impiegati come guardiacoste, per la guerra di corsa e come cannoniere nelle marine austriaca, papale, veneziana.

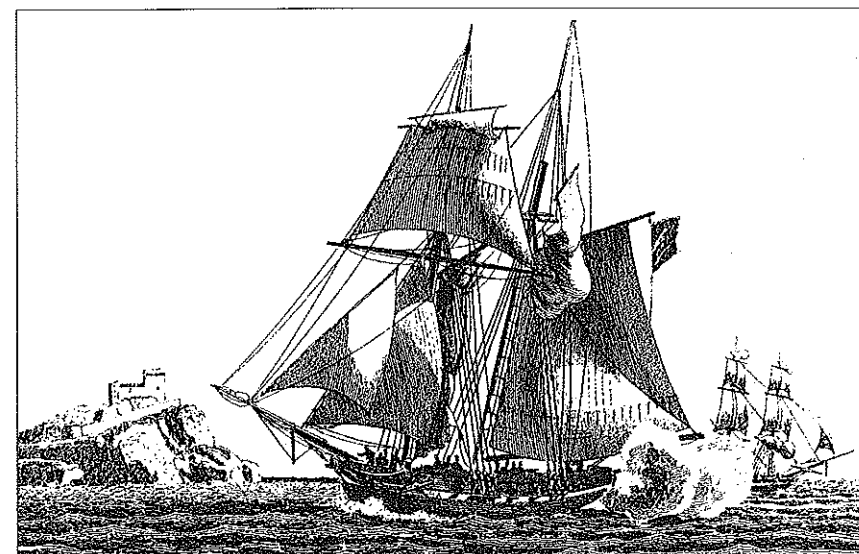


fig. 18 - Goletta al vento largo, a gabbiole (incisione di J.-J. Baugean)

I *pieleghi* avevano a poppa un cassero leggermente rialzato, non facilmente visibile; alla fine del XIX secolo alcuni si evolsero nelle forme dello scafo, con prua a violino e poppa a specchio, similmente alla goletta.

Due trabaccoli furono anche acquistati a Venezia nel 1805 dal comandante Thomas Robinson della U. S. Navy degli Stati Uniti d'America per essere inseriti nella flotta mediterranea, comandata dal capitano While Barron della fregata "Essex", che doveva proteggere i traffici americani dagli assalti dei corsari barbareschi, molto spesso guidati da ufficiali inglesi.

#### Note

1 A. Unali, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna 1983, pp. 13-25. Volume interessante per chi vuole entrare nel merito dell'argomento. L'autrice infatti, molto ben documentata, non si limita alla descrizione di fatti relativi a soggetti catalani ma offre una visione più generale inquadrando la pirateria e la guerra di corsa.

2 F. Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1986. Una valida introduzione all'argomento è costituita dall'opera di S. Bono, *I corsari Barbareschi*,

Torino 1964. Ma si veda anche A. Tenenti, *Naufraiges, corsaires et assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, Parigi 1959. Per l'Adriatico risultano interessanti i saggi di U. Cova, *Trieste e la guerra di corsa nel XVIII* (1976) e *La navigazione mercantile a Trieste tra la fine del '700 e il 1809* (1971), più recentemente raccolti e ripubblicati in: U. Cova, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Udine 1992.

3 U. Cova, *Commercio*, cit., pp. 50-54. L'autore sottolinea come la guerra dei sette anni (1757-1763) sia stato un momento critico per la navigazione mercantile austriaca proprio a causa dei corsari. Infatti la Prussia, alleata dell'Inghilterra, rilasciò fin dal 1758 lettere di corsa a privati "armatori" inglesi che si dedicarono ad una assidua caccia alle navi mercantili austriache e toscane. Non vi era belligeranza tra Austria ed Inghilterra e molti mercantili inglesi trafficavano liberamente in Adriatico; i corsari inglesi approfittavano però dell'occasione avvicinandosi alle prede con il vessillo inglese per poi inalberare quello prussiano e attaccare a colpo sicuro.

4 S. Bono, *I corsari*, cit., pp. 12-13, 92 e ss.

5 A. Unali, *Marinai, pirati e corsari*, cit., p. 25.

6 F. C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino 1978, pp. 80-87 e 148-158. C. Thubron, *I Veneziani*, Milano 1988; pp. 52-55. G. Luzzatto, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia 1961, pp. 41-56.

7 F. C. Lane, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 50-81 e 148-158. G. B. Rubin de Cervin, *La flotta di Venezia - The Venetian Fleet*, Milano 1985, pp. 46-54.

8 C. Thubron, *I Veneziani*, cit., pp. 132-157. C. Manfroni, *Storia della Marina Italiana*, Roma 1897, vol. III: *Dalla caduta di Costantinopoli alla Battaglia di Lepanto*. F. Braudel, *Civiltà e Imperi*, cit., pp. 920-948. A. Tenenti, *Naufraiges, Corsaires*, cit., pp. 28-30.

9 B. Crescentio, *Della nautica mediterranea*, Roma 1607. A. Jal, *Archéologie Navale*, 2 voll., Paris 1840, 1° vol., pp. 251-419; Id., *Glossaire Nautique*, 2 voll., Paris 1848, 1° vol., pp. 743-755. A. Chiggiato, *Contenuti delle architetture navali antiche*, in «Ateneo Veneto», a. CLXXVIII, Venezia 1991.

10 B. Landström, *La nave*, Milano 1962, pp. 127-139. F. C. Lane, *Navires et Constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1965, pp. 1-31; Id., *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 284-303. F. Gay, *Le costruzioni navali veneziane*, Roma 1989, pp. 17-54.

11 L. Fincati, *Le triremi*, Roma 1881. F. Gay, *Le costruzioni navali*, cit., pp. 21-39; *Quand voguaient les galères*, Paris 1990: Catalogo della mostra tenutasi al Musée de la Marine, Paris 4 ottobre 1990 - 6 gennaio 1991. In particolare sono degni di nota gli interventi in relazione alla voga ed alla manovra della galca di René Burlet con l'intervento di André Zysberg, pp. 140-181.

12 F. C. Lane, *Navires et Constructeurs*, cit., pp. 220-221.

13 1 piede veneto = 0,347735 metri, corrisponde a 16 dita e 5 piedi fanno un passo.

14 Archivio di Stato di Venezia, *Archivio proprio Contarini*, b. 25, B. Drachio, *Visione di Drachio*.

15 S. Zuanne de Michel, *L'architettura Navale*, Venezia 1686: manoscritto alla British Library, London, P. 21752 ADD. 38655.

16 F. C. Lane, *Navires et Constructeurs*, cit., pp. 103 e 220-221.

17 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina Medioevale e Moderno*, Roma 1937, p. 279. A. Jal, *Glossaire Nautique*, 2 voll., Paris 1848, 1° vol., p. 726. P. Pantera, *L'armata navale*, Roma 1614, p. 56. F. Gay, *Le costruzioni navali*, cit., pp. 54-57.

18 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 286. A. Jal, *Glossaire*, cit., 1° vol., p. 742. P. Pantera, *L'armata*, cit., p. 48. F. Gay, *Le costruzioni navali*, cit., pp. 54-57.

19 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 103. A. Jal, *Glossaire*, cit., 1° vol., pp. 339 e 342-343. V. Coronelli, *Ships and Other Sort of Craft Used by the Various Nations of the World - Venice 1697*, London (Francis Edwards), 1970, pp. 14-19.

20 A. Jal, *Glossaire*, cit., 1° vol., p. 718. P. Pantera, *L'armata*, cit., p. 48.

21 C. M. Cipolla, *Tecnica, società e cultura. Alle origini della supremazia tecnologica dell'Europa*, Bologna 1989, pp. 131-139.

22 *Ibidem*, pp. 154-157.

23 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 250-251. A. Jal, *Glossaire*, cit., I vol. pp. 684. Anche intesa come sinonimo di brigantino.

24 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 1037. P. Pantera, *L'armata*, cit., p. 48. A. Jal, *Glossaire*, cit., 2° vol., p. 1432. M. Marzari, *Marineria tradizionale in Adriatico*, Mariano 1995, pp. 67-83.

25 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 863. A. Jal, *Glossaire*, cit., 1° vol.: chabek, p. 449. B. Landstrom, *La nave*, cit., pp. 180-181. M. Marzari, *Marineria tradizionale in Adriatico*, Mariano 1995, pp. 67-83. F. Gay, *Le costruzioni navali*, cit., pp. 105-108.

26 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 103. A. Jal, *Glossaire*, cit., 1° vol., brick o bric, p. 341. B. Landstrom, *La nave*, cit., pp. 176-177. M. Marzari, *Marineria*, cit., pp. 67-83.

27 *Annuario marittimo per l'anno 1878*, Trieste 1878, p. 205. H. I. Chapelle, *History of American Sailing Ships*, New York 1935, pp. 219-248.

28 È da segnalare che nel dicembre 1804 entrò in Arsenal e a Venezia per riparazioni l'"Enterprize", lo schooner della squadra americana in Mediterraneo e ne uscì alla fine d'aprile del 1805, dando così modo ai tecnici veneziani di analizzarlo bene.

29 Reale Accademia d'Italia, *Dizionario di Marina*, cit., p. 309. *Annuario marittimo per l'anno 1878*, cit., *ibid.*; B. Landstrom, *La nave*, cit., pp. 204-206; M. Marzari, *Marineria*, cit., pp. 67-83.

30 Queste tipologie sono state oggetto di accurata ricerca in occasione della pubblicazione: M. Marzari, *Trabaccoli e pielegghi*, Milano 1988. Si rinvia a quest'opera per una bibliografia più completa.