

Guerra e pace in età moderna

Annali di storia militare europea

2

# Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo

secc. XVI-XIX

*a cura di*

Guido Candiani, Luca Lo Basso

**FRANCOANGELI**

*Guerra e pace in età moderna. Annali di storia militare europea*

Gli Annali si pongono l'obiettivo di colmare, in ambito italiano, l'assenza di una sede specificamente dedicata a studi di carattere storico-militare, inteso nel suo senso più ampio, in relazione ai secoli dell'età moderna (XV -XIX). Nelle intenzioni del Comitato scientifico vi è, inoltre, la speranza di coinvolgere stabilmente studiosi italiani e stranieri, in modo tale da creare un terreno di continuo scambio e discussione. Dal confronto infatti del panorama storiografico italiano con quello straniero emerge l'assenza di indagini centrate su prospettive nazionali o regionali comparabili con le ricerche condotte sui casi tedesco, olandese, francese, austriaco, britannico o spagnolo. Esistono certamente molti studi meritevoli di grande attenzione, ma sono mancate le indagini volte a ricostruire la presenza italiana nelle varie guerre europee e la partecipazione dei diversi Stati italiani alle grandi conferenze diplomatiche dell'età moderna.

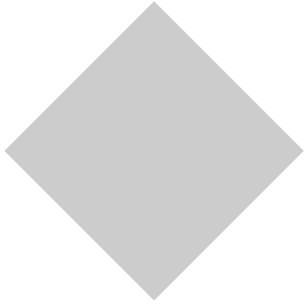
Come indica il titolo, la storia militare sarà intesa anche dal punto di vista politico, economico e sociale, con un taglio cioè di tipo interdisciplinare, accogliendo i contributi di specialisti che si dedicano sia alle tematiche storico-militari sia allo scenario internazionale occupato sempre più spesso dalla costruzione di una pace stabile e duratura.

Gli Annali sono un'iniziativa, coordinata da Enrico Stumpo, del Dipartimento di Studi Storico-Sociali e Filosofici dell'Università degli Studi di Siena.

*Comitato scientifico:*

Franco Angiolini, Mariano Bianca, Paola Bianchi, Alessandra Dattero, Piero Del Negro, Enrique García Hernán, Michael Hochedlinger, Davide Maffi, Francesco Manconi, Giovanni Muto, David Parrott, Luciano Pezzolo, Luis Ribot García, Carla Sodini, Angelantonio Spagnoletti, Christopher Storrs, Enrico Stumpo, Jean-Claude Waquet.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità



**Annali di storia militare europea**

**Mutazioni  
e permanenze  
nella storia navale  
del Mediterraneo  
secc. XVI-XIX**

*a cura di*  
Guido Candiani, Luca Lo Basso

**FRANCOANGELI**

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Studi Storico-Sociali e Filosofici dell'Università degli Studi di Siena e della Società CLIODIDA SAS – Firenze.

Progetto grafico di copertina di Elena Pellegrini

Copyright © 2010 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

*L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni qui sotto previste. All'Utente è concessa una licenza d'uso dell'opera secondo quanto così specificato:*

1. l'Utente è autorizzato a memorizzare l'opera sul proprio pc o altro supporto sempre di propria pertinenza attraverso l'operazione di download. Non è consentito conservare alcuna copia dell'opera (o parti di essa) su network dove potrebbe essere utilizzata da più computer contemporaneamente;
2. l'Utente è autorizzato a fare uso esclusivamente a scopo personale (di studio e di ricerca) e non commerciale di detta copia digitale dell'opera. Non è autorizzato ad effettuare stampe dell'opera (o di parti di essa).  
Sono esclusi utilizzi direttamente o indirettamente commerciali dell'opera (o di parti di essa);
3. l'Utente non è autorizzato a trasmettere a terzi (con qualsiasi mezzo incluso fax ed e-mail) la riproduzione digitale o cartacea dell'opera (o parte di essa);
4. è vietata la modificazione, la traduzione, l'adattamento totale o parziale dell'opera e/o il loro utilizzo per l'inclusione in miscellanee, raccolte, o comunque opere derivate.

## *Indice*

Introduzione – Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX), di <i>Guido Candiani, Luca Lo Basso</i>	pag.	7
War and Peace between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700, di <i>Phillip Williams</i>	»	13
La conquista y la pérdida de Túnez por don Juan de Austria (1573-1574), di <i>Enrique García Hernán</i>	»	39
La géostratégie navale de l'Empire ottoman (des origines à l'apparition du cuirassé), di <i>Daniel Panzac</i>	»	96
Vele, remi e cannoni: l'impiego congiunto di navi, galee e galeazze nella flotta veneziana, 1572-1718, di <i>Guido Candiani</i>	»	116
Reform of the Ottoman Navy and Ottoman Superiority at Sea (1701-1718), di <i>Yusuf Alperen Aydin</i>	»	163
<b>Lavori in corso</b>		
«Para los reales exércitos de Su Magestad». Il contributo della nobiltà sarda alle guerre della Monarchia ispanica (1626-1652), di <i>Francesco Manconi</i>	»	181
Nuovi documenti per lo studio della milizia territoriale nella Toscana dei Medici. L'amministrazione della giustizia, di <i>Giuseppe Vittorio Parigino</i>	»	211
Lungo le torri di guardia. La visita di Pompeo Traccagnia alle piazzeforti del Tirreno (1611), di <i>Stefano Calonaci</i>	»	232
<b>Recensioni</b>		
Mercenaries and Paid Men: the Mercenary Identity in the Middle Ages (Valentina Lorenzon)	»	277

Luca Porto, Una piazzaforte in età moderna. Verona come sistema fortezza (secc. XV-XVIII) ( <i>Paolo Calcagno</i> )	pag.	278
Fernando González de León, The Road to Rocroi. Class, Culture and Command in the Spanish Army, 1567-1659 ( <i>Luciano Pezzolo</i> )	»	282
David R. Lawrence, The Complete Soldier. Military Books and Military Culture in Early Stuart England, 1603 – 1645 ( <i>Nicola Reffo</i> )	»	284
Roy L. McCulloch, Coercion, Conversion and Counterinsurgency in Louis XIV's France ( <i>Nicola Reffo</i> )	»	287
Franz A.J. Szabo, The Seven Years War in Europe 1756-1763 ( <i>Davide Maffi</i> )	»	290
Jonathan R. Dull, The French Navy and the Seven Years' War ( <i>Davide Maffi</i> )	»	292
Francesco Zampieri, Marinai con le stellette. Storia sociale della Regia Marina nell'Italia liberale (1861-1914) ( <i>Enrico Stumpo</i> )	»	295

## *Introduzione – Mutazioni e permanenze nella storia navale del Mediterraneo (secc. XVI-XIX)*

Guido Candiani\*, Luca Lo Basso\*\*

Il secondo volume della serie *Guerra e Pace. Annali di storia militare europea* affronta il tema della storia navale del Mediterraneo in età moderna. Usando l'espressione storia navale, si è voluto porre qui l'accento sugli aspetti più propriamente militari delle vicende marittime del Mediterraneo, lasciando sullo sfondo i temi più classici della guerra di corsa o dei rapporti commerciali, già ampiamente dibattuti in campo storiografico. Solitamente la maggior parte del periodo preso in esame è considerato come una fase di inesorabile decadenza dell'area mediterranea dopo gli *exploits* basso medievali e cinquecenteschi<sup>1</sup>, per quanto già negli anni Cinquanta Fernand Braudel avesse messo in evidenza la continua vivacità del mare interno almeno fino alla metà del Seicento<sup>2</sup>. Se la storiografia più recente ha cominciato a rivisitare questa tradizione negativa con un occhio meno sconcolato e più attento alle effettive dinamiche che andavano maturando tra Gibilterra e i Dardanelli<sup>3</sup>, questa rielaborazione ha investito solo l'ambito più generale della storia marittima e commerciale, e in parte anche quella economica, senza invece toccare la storia più propriamente navale. Sotto il profilo della storia navale, il Mediterraneo rimane ancor oggi il regno esclusivo della galea, considerata la migliore dimostrazione «la prova provata» dell'incapacità di un ambiente tecnologicamente retrogrado e oscurantista di evolversi in un mondo domina-

\* ISEM-CNR (Genova).

\*\* Università degli Studi di Genova.

<sup>1</sup> La bibliografia che insiste sulla decadenza del Mediterraneo e sulla superiorità tecnica e commerciale dei nordici è sterminata. Una recente messa a punto in lingua italiana è quella di M. Fusaro, *Reti commerciali e traffici globali in età moderna*, Roma-Bari, 2008.

<sup>2</sup> F. Braudel, *Note sull'economia del Mediterraneo nel XVII secolo*, in «Economia e Storia», 2 (1955), pp. 117-142.

<sup>3</sup> Cfr. ad esempio M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past and Present», 174 (2002), pp. 42-71.



to ormai dall'evidente superiorità tecnica e tattica del vascello<sup>4</sup>. Secondo gran parte della storiografia novecentesca, nel settore tecnico-navale, ci sarebbe stata un'evoluzione di tipo darwiniano, in cui il progresso avrebbe partorito in ordine rigido le imbarcazioni a remi, quelle a vela e infine quelle a vapore. Dopo ogni passaggio evolutivo, l'uso della tipologia precedente avrebbe costituito un chiaro segnale di arretratezza. In realtà, nel mondo della navigazione le questioni sono un po' meno rigide e un po' più complesse. Ogni tipologia propulsiva ha avuto una sua importanza ed utilità in rapporto agli scenari in cui è stata utilizzata, ai costi e alla sicurezza. In questo senso anche A.T. Mahan, autore a fine Ottocento del celebre *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, si era accorto che «la galea non era mai ridotta all'impotenza dalla bonaccia» ed era l'unico mezzo navale a poter operare in tali condizioni meteomarine, oppure in teatri bellici con vento contrario, o ancora in acque ristrette, dove bisognava prediligere la manovrabilità rispetto alla potenza di fuoco<sup>5</sup>. Più di recente, invece, per il Cinquecento, John Guilmartin è riuscito a mettere in crisi quest'immagine esclusivamente negativa grazie anche alla presenza di una serie di campagne navali culminate in grandi e famose battaglie (culminate in quella, forse fin troppo celebre e celebrata, di Lepanto)<sup>6</sup>, ma per il periodo successivo essa rimane ben ferma nei suoi aspetti di più classica svalutazione<sup>7</sup>. Ciò ha impedito una vera analisi critica delle vicende e degli sviluppi maturati dopo la conclusione della “grande guerra”

<sup>4</sup> Cfr. La convinzione secondo cui la galea rappresenterebbe il ritardo tecnologico del Mediterraneo è ben radicata nella storiografia internazionale ed è un luogo comune difficile da cancellare, così come si evince anche dall'autorevole parere del più importante storico militare vivente: «Con il 1600, in gran parte d'Europa la galea cadde in disuso, perché i costi di mantenimento di una forza di vascelli a remi capaci di conseguire obiettivi strategici importanti si erano fatti proibitivi: la galea venne relegata al ruolo di difesa costiera o strumento di pirateria. Dall'inizio del XVII secolo in poi, flotte di galee continuarono ad operare soltanto nel Baltico, dove la natura della costa, cosparsa di secche e isolette, rendeva difficile la navigazione a vela: i russi se ne servirono per saccheggiare la costa svedese nel 1719-21, mentre nel 1790 gli svedesi distrussero buona parte della flotta russa a Svenskund grazie ad un impiego originale delle galee e della loro artiglieria pesante. Altrove esse crollarono sotto il fardello del loro stesso peso» (G. Parker, *Guerra e rivoluzione militare (1450-1789)*, in *Storia d'Europa*, vol. IV, *L'età moderna. Secoli XVI-XVIII*, a cura di M. Aymard, Torino, 1995, p. 448). Per un parere contrario mi permetto di rinviare a L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Ventimiglia, 2004, pp. 9-14; e Id., *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, 2003, pp. 11-23.

<sup>5</sup> A.T. Mahan, *L'influenza del potere marittimo sulla storia*, Roma, 1994, p. 40.

<sup>6</sup> J.F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, Cambridge, 1974.

<sup>7</sup> La stessa Molly Greene nel citato articolo parla (p. 48) di «*disintegration*» del «*sea-power*» veneziano.

nel 1575<sup>8</sup> e del presunto ripiegamento dei due imperi, l'ottomano e lo spagnolo, l'uno verso l'Asia e l'altro verso le già rotte atlantiche, queste ultime da considerarsi già allora senz'altro le più lucrose e appetibili. Paradossalmente è stata ancora una volta la più avvertita storiografia di area anglosassone a cominciare a mettere in discussione questa visione di decadenza e marginalizzazione del Mediterraneo per il periodo successivo a Lepanto, ridimensionando nel contempo la forza e le capacità delle marine nordiche e l'importanza della loro *façade* atlantica<sup>9</sup>.

Gli studi qui presentati, senza nessuna presunzione di completezza, cercano di fornire qualche nuovo spunto critico su questi sviluppi, nella convinzione che ulteriori ricerche, soprattutto nei ricchi archivi lasciati dalle marine mediterranee<sup>10</sup>, potrebbero portare a una visione meno pessimistica e più realistica non solo della storia navale del Mediterraneo, ma anche del contesto in cui essa si svolse tra la fine del Cinquecento e l'effettivo dominio inglese, maturato sul piano militare-marittimo solo in epoca napoleonica e mantenutosi poi, più o meno invariato, fino alla fine della Seconda Guerra Mondiale<sup>11</sup>. La terminologia usata nel titolo di questa raccolta di saggi, mutazioni e permanenze, vuole quindi richiamare il fatto che su una tradizione navale indubbiamente secolare, ma non statica, s'innestarono (tra l'altro non sempre in modo del tutto proficuo) novità che non vennero aprioristicamente rifiutate, ma che vennero semmai modulate secondo le necessità contingenti e specifiche di un'area che, proprio per il peso della propria storia, era assolutamente peculiare. L'insostenibile peso del passato non schiacciò inesorabilmente il Mediterraneo sotto il suo immane fardello, ma suscitò reazioni e risposte che in queste pagine si cercheranno in parte di delineare.

Il presente volume, nella sua parte navale, raccoglie cinque contributi su alcuni aspetti dell'evoluzione e delle operazioni delle marine mediterranee

<sup>8</sup> Cfr. F. Braudel, *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino, 1986.

<sup>9</sup> Cfr. J. Glete, *Navies and Nations. Warships, Navies and State Building in Europe and America. 1500-1860*, 2 Vol., Stockholm, 1993, in particolare il primo volume; Idem, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London-New York, 2000, di prossima pubblicazione anche nella traduzione italiana a cura della casa editrice Il Mulino; N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain, 660-1649*, London, 1997.

<sup>10</sup> Se si confronta ad esempio la documentazione seicentesca conservata negli archivi parigini e in quello veneziano, si nota subito la maggior ricchezza di documentazione sulla marina della Serenissima rispetto a quella relativa alla marina francese.

<sup>11</sup> Episodi quali quella della fuga del *Goeben* e della conseguente entrata dell'Impero Ottomano nella Prima Guerra Mondiale dovrebbero comunque far riflettere sui limiti di questa, come di altre, supremazie navali.

in età moderna. Apre la serie, e ne fa in qualche modo da quadro di riferimento, il saggio di Phillip Williams, che offre una spiegazione d'insieme sul più tipico dei conflitti navali nel Mediterraneo, quello tra occidente cristiano e oriente islamico nei secoli compresi tra il 1500 e il 1700. Williams sottolinea l'importanza e la forza, anche numerica, delle flotte del Mediterraneo ben entro il Seicento, affrontando poi il tema del perché i sovrani spagnoli si sentirono obbligati a difendere con le proprie forze navali territori ed interessi di altre nazioni cristiane. Dopo aver messo in discussione la spiegazione sovente avanzata, quella della necessità di ottenere la benevolenza pontificia per la riscossione dei sussidi ecclesiastici, viene chiamata in causa la specularità della corsa cristiana e mussulmana, che forzavano i due imperi, proclamatisi campioni e difensori delle rispettive religioni, ad intervenire, loro malgrado, nel conflitto. Conflitto che vedeva protagoniste flotte dalla struttura molto diversa, a dispetto dell'apparente uniformità dei mezzi impiegati e al quale nella monarchia asburgica dava un notevole contributo la componente italica fornita dai domini spagnoli della Penisola.

Una visione più focalizzata ed analitica di questo scontro è data dal saggio di García Hernán sulla riconquista (e riperdita) di Tunisi da parte di Don Giovanni d'Austria nel 1573-74. Lo storico spagnolo, alla luce di una cospicua documentazione d'archivio, delinea un quadro di storia politica e navale, in cui la Spagna di Filippo II ha come obiettivo strategico la conquista delle piazzeforti del nord Africa. Secondo *El Rey prudente* la vittoria di Lepanto era strategicamente fuori dagli schemi architettati a Madrid. La politica navale del Mediterraneo doveva passare dalla conquista di Tunisi e poi successivamente da quella di Algeri. Insomma, Filippo II rimaneva ancorato alla visione carolina che aveva portato gli Ottomani ad attaccare Malta nel 1565 e Cipro nel 1570. D'altra parte la politica navale spagnola, nonostante le numerose disfatte nordafricane, rimase ancorata a tale schema strategico almeno fino al 1619-20, quando ancora in alcune sedute del Consiglio di Stato si progettava un'ennesima spedizione ad *Argel*<sup>12</sup>.

Daniel Panzac riprende il tema del confronto navale in Mediterraneo su di un arco cronologico più ampio ancora di quello delineato da Williams, ma che si focalizza sull'evoluzione di una singola marina, quella ottomana. Vengono evidenziate tre fasi principali nell'evoluzione della politica navale dell'Impero. Dopo un primo periodo caratterizzato da un'espansione senza

<sup>12</sup> R. Cancila, *Introduzione. Il Mediterraneo assediato, in Mediterraneo in armi (secc. XV-XVIII)*, vol. I, a cura di R. Cancila, Palermo, 2007, pp. 7-66. R. Canosa, *Storia del Mediterraneo nel Seicento*, Milano, 1997, pp. 16-28. Quest'ultimo volume, pressoché sconosciuto, risulta una buona sintesi della storia mediterranea secentesca, non in linea con la più fortunata corrente storiografica che vede il Mediterraneo del Seicento in decadenza.

una vera marina, la Porta, grazie anche alla conquista di Siria ed Egitto nel 1516-17, inaugura una effettiva politica navale, usufruendo anche dell'ausilio delle neo-costituite Reggenze barbaresche e che si realizza anche in teatri operativi meno appariscenti del Mediterraneo, come il Mar Rosso e in Mar Nero. Nella fase successiva l'Impero Ottomano cerca di effettuare un'opera di mantenimento di quanto conseguito in precedenza. Il Seicento è un momento particolarmente difficile per la marina ottomana, ma, in risposta anche alle provocazioni tecnologiche veneziane, vengono gettate le basi per un'opera di trasformazione che permette per gran parte del Settecento alla flotta del sultano di rappresentare un importante elemento di difesa dello stato ottomano. L'arrivo in forze della flotta russa in Egeo, negli anni Settanta del XVIII secolo, rompe questo equilibrio e il successivo secolo vede una progressiva erosione della forza navale della Porta, nonostante uno sforzo ripetuto per rimanere al passo con l'evoluzione delle altre marine dell'epoca.

Sulla medesima marina ottomana, Yusuf Alperen Aydin si occupa delle riforme intraprese agli inizi del Settecento per modernizzare la flotta del sultano e prepararsi alla riconquista di quanto perso nel precedente conflitto con Venezia. A quest'opera di riorganizzazione amministrativa si aggiunge anche un sforzo cantieristico e produttivo, del quale vengono sottolineati due aspetti particolari, ma di notevole importanza per la nuova squadra di navi di linea creata dalla Porta, la produzione delle vele e quella delle ancore.

Guido Candiani affronta il tema dell'utilizzo nel Mediterraneo di una nuova tecnologia e della sua coesistenza con quanto si era già sedimentato in secoli di tradizione, analizzando l'impiego congiunto di unità a remi e a vela nella marina veneziana in un arco di tempo che va dalla guerra di Cipro a quelle di Morea. L'argomento trattato in questo saggio costituisce il vero problema di tattica navale e d'impiego delle unità da guerra nella seconda età moderna: non dunque il supposto ritardo delle galee, ma l'impiego congiunto delle diverse componenti della flotta. L'autore argomenta, attraverso le guerre combattute da Venezia contro i turchi, alla luce in particolare dei dispacci dei *Provveditori da Terra e da Mar*, quali siano state le scelte di politica navale e le opzioni operative avute dai diversi comandanti veneziani, evidenziando come le marine mediterranee fossero in linea, se non all'avanguardia, con le marine da guerra dell'Europa settentrionale.

A conclusione di questa breve introduzione, appare doveroso ringraziare gli autori per aver contribuito efficacemente all'assemblaggio di questo volume, nella speranza che il lettore trovi alcune utili risposte alle curiosità che da sempre nascono dalla lettura e dallo studio dei documenti d'archivio.



*War and Peace between the Catholic King and the Caliph: Holy War and Holier Peace in the Mediterranean, 1500-1700\**

Phillip Williams

The study of the history of war at sea between 1500 and 1700 has been dominated by a narrative of progression, if not of progress. Naval history stubbornly retains many of the old Whiggish concepts of improvement; access and exposure to the seas is seen to confer upon its peoples an array of benefits – economic, military, political and even, for some historians, cultural and intellectual<sup>1</sup>. The study of fleets, conflict at sea and seaborne commerce in the early modern period remains wedded to ideas of betterment; in this view the qualities and traits of peoples and their states are held to exist in a multifaceted relationship with technological change, the development of maritime commerce and their capacity to fight on the seas. While certain aspects of this interpretation seem undeniable, it would be difficult to claim that historians have been entirely logical in their assessment of what constituted a ‘maritime nation.’ Scholars have been surprisingly willing to accept the proposition that the Spanish, who had a world empire stretching from the East Indies to the Low Countries, were somehow *not* a maritime nation; conversely, the English in the Elizabethan and Stuart periods are heralded by scholars as a seafaring people<sup>2</sup>. This formulation sits uneasily with the basic narratives of territories acquired – England’s overseas dominions in 1600 were, after all, rather modest – and the generally-accepted picture of the slow accumulation of foreign markets and

\* I would to dedicate this to the memory of Paddy, a man’s best friend.

<sup>1</sup> P. Padfield, *Maritime Supremacy and the Opening of the Western Mind*, London, Sydney, Auckland and Parktown, 2000, *passim*.

<sup>2</sup> D. Goodman, *Spanish Naval Power. Reconstruction and Defeat, 1588-1659*, Cambridge, 1997, pp. 260-261.

trade in the course of the seventeenth century<sup>3</sup>. In 1649 there was no consensus among the political classes in England about the value of the navy. Its trade and commerce consequently remained very vulnerable to enemy corsairs. In other words, in the middle of the Stuart period the English seem to have wanted to be a maritime people, but lacked the political, constitutional and fiscal foundations necessary to support a navy. Even those scholars who allow the Spanish the quality of 'seafaring', are inclined to insist that the English were simply more skilled, a characteristic which is traced back to the long-term commitment of the government to its navy<sup>4</sup>. Again, this formulation turns out to be very difficult, if not impossible, to sustain. If the royal navy really had adopted 'the habit of victory' under Elizabeth I, then the English campaigns of the seventeenth century prove resolutely difficult to understand. For this reason certain unhappy events – the failure at Cadiz in 1625 and the catastrophic expeditions of 1627 and 1628 under Charles I; the poor overall performance of the English royal navy during the Second and Third Dutch Wars (1664-7 and 1672-4); the complete reversal of 1688; the uneven achievements of the English fleet throughout the Nine Years War (1688-97) and the inconclusive balance of losses-and-gains during the War of Spanish Succession (1701-13) – have received far, far less attention than have the achievements under 'Good Queen Bess'<sup>5</sup>. Similarly the examination of the development of technology, tactics and design in the seventeenth century offers curious anomalies: a recent study of the quest to build the perfect Renaissance battleship, though providing

<sup>3</sup> Thus it seems to be generally accepted that English trade in southern Europe and the Atlantic was not established on a firm footing until the 1630s, when it began to benefit from London's neutrality in the Thirty Years War, R. Davis, *English Overseas Trade 1500-1700*, London and Basingstoke, 1973, p. 32; R. Davis, *The Rise of the Atlantic Economies*, London, 1973, pp. 73-87. Networks were, however, established in the Mediterranean before this date, G. Pagano de Divitiis, *English Merchants in Seventeenth Century Italy*, translated by Stephen Parkins, Cambridge, 1997.

<sup>4</sup> N.A.M. Rodger, *The Safeguard of the Sea. A Naval History of Britain. Volume One 660-1649*, London, 1997, pp. 352-353, 430-434.

<sup>5</sup> An old interpretation ascribed the relative failure of the English navy in the years after 1689 to the oversight or ineptitude of its foreign monarch. Sir George Clark wrote that '...a wider criticism of William III [was] that he did not appreciate the importance of sea power.', G. Clark, *The Nine Years War, 1688-1697*, in J.S. Bromley (ed.), *The New Cambridge Modern History*, Volume VI, *The Rise of Great Britain and Russia 1688-1715/25*, Cambridge, 1970, pp. 223-253, p. 236. For more balanced assessments of the limitations of English sea power in the seventeenth century, P. Kennedy, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, London 1976, pp. 76, 79, 82-88; Rodger, *Safeguard of the Sea*, cit., pp. 347-363; N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London and New York, 2004, pp. 65-94, 136-180. Hostilities began in the Second Dutch War in 1664, even if the formal declaration of war was not made until the following year.

much valuable material, reaches the apogee of naval design (the 'Holy Grail') in the *Sovereign of the Seas* (completed in 1637-8), 'the ship that sowed the seeds of Britain's naval supremacy.' Yet no sooner has the narrative climaxed with this triumph than the reader is presented with the curious conclusion that nobody 'really knew what to do with her'<sup>6</sup>: it is as if Ulysses had been unable to determine how to use his Trojan horse. Faced with facts which so stubbornly refuse to conform to the known pattern of English development and its corollary, Spanish decline, the old interpretation of the events of 1588 remains the most dependable pillar of orthodoxy. Perhaps unsurprisingly, the recent challenge made by Spanish historians to the conventional narrative of this summer has passed largely unnoticed in the Anglo-Saxon world<sup>7</sup>. Yet as we learn more about the evolution of navies and states, so our understanding of sea power continues to be modified and improved and the binary characterisation of seafaring and non-seafaring peoples becomes ever more difficult to sustain. Thus Agustín Guimerá has recently provided a thoughtful re-assessment of Federico Gravina y Napoli, the Spanish admiral at the Battle of Trafalgar (1805). It is now becoming clear that the government of Bourbon Spain made continuous and sustained efforts to reform its fleet<sup>8</sup>.

Central to this narrative of progression is the interpretation of the events in the Mediterranean in the sixteenth and seventeenth centuries. The fighting between Christian and Islamic states has always been understood within a framework of decline, a narrative which encompasses many different forms of activity – economic, military, cultural, technological<sup>9</sup>. The foundations of this interpretation – the 'shift to the Atlantic' – were, of course, set down by Fernand Braudel<sup>10</sup>. Yet it is perhaps worth remembering that in

<sup>6</sup> A. Konstam, *Sovereigns of the Sea. The Quest to build the perfect Renaissance Battleship*, Hoboken, 2008, pp. 302, 304, 306. On technology and tactics, see Jan Glete's perceptive comments, J. Glete, *Warfare at Sea 1500-1650. Maritime Conflicts and the Transformation of Europe*, London and New York, 2000, pp. 32-39 and esp. p. 34.

<sup>7</sup> For an recent overview and statement of the 'revisionist' case, J.L. Casado Soto, *Entre el Mediterráneo y el Atlántico: los barcos de los Austrias*, in Enrique García Hernán & Davide Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad en la Monarquía Hispánica: Política, Estrategia y Cultura en la Europa Moderna (1500-1700)*, 2 vols, Madrid, 2006, vol. 1, pp. 861-889.

<sup>8</sup> A. Guimerá, *Gravina y el liderazgo naval de su tiempo*, in A. Guimerá, A. Ramos and G. Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Madrid, 2004, pp. 233-256.

<sup>9</sup> This framework remains widely accepted by scholars, D. Goffman, *The Ottoman Empire and Early Modern Europe*, Cambridge, 2002, p. 222-223; G. Hanlon, *The twilight of a military tradition. Italian aristocrats and European conflicts, 1560-1800*, London, 1998, pp. 25-26.

<sup>10</sup> F. Braudel, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, translated from the French by Siân Reynolds, 2 vols., London, 1973. For a detailed and per-



*The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II* he was at pains to stress that the inland sea retained much of its vitality until well into the seventeenth century<sup>11</sup>. Recently the very question of the supposed military and naval migration away from the *mare nostrum* has been called into question. It has been argued that the Mediterranean was not out of the limelight in the decades after 1580. Armed deterrence, not abandonment, was the signal characteristic of the history of the inland sea in the years until 1620. Very large fleets continued to gather in Messina and Navarino: in 1615 over 200 specialised warships were deployed<sup>12</sup>. Indeed the Mediterranean appears to have remained 'important' long after this date, although the gaps in our knowledge are considerable. The narrative of war in the Ionian and Aegean seas provided by K.M. Setton's valuable study of the conflicts of the 'long seventeenth century' (that is, up to the Peace of Passarowitz in 1718) makes it abundantly clear that major operations were still being undertaken by both Christian and Ottoman admirals<sup>13</sup>. In 1648 the Venetian fleet penned the Ottoman armada inside the Dardanelles, provoking enormous distress and hardship in the Istanbul. The Christian operation served as a catalyst for the deposition and execution of Sultan Ibrahim I (1640-48), who was charged by the Mufti Abdurrahim, (the chief judge of Islamic Law) that he had forfeited his claim to be the *Padişah*, the sultan or sovereign. Both the accusations against Ibrahim and his defence to the charges were formulated according to the strictures of Is-

ceptive overview of recent research, R. Cancila, *Introduzione. Il Mediterraneo Assediato*, in R. Cancila (ed.), *Mediterraneo in armi (secc.XV-XVIII)*, 2 vols, Palermo, 2007, vol. 1, pp. 7-66. Note the widespread perception that Christian civilization underwent a decisive change in spirit in or around 1530, being more geared towards holy war at home and abroad after this juncture, *Ivi*, pp. 10-11. Unfortunately in preparing this paper I have been unable to consult a number of recent works. These include: M. Infelise and A. Stouraiti eds., *Venezia e la guerra di Morea. Guerra, politica e cultura alla fine del '600*, Milano 2005; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milan, 2003; G. Fenicia, *Il Regno di Napoli e la difesa del Mediterraneo nell'età di Filippo II (1556-1598)*, Bari, 2003; F.L. Oddo, *La Sicilia sotto gli assalti barbareschi e turchi (secoli XV-XVIII)*, Trapani, 1990.

<sup>11</sup> Braudel, *Mediterranean*, cit., vol. 2, p. 835.

<sup>12</sup> Phillip Williams, *The Sound and the Fury: Christian perspectives on Ottoman naval organization, 1590-1620*, in Cancila (ed.), *Mediterraneo in armi*, cit., vol. 2, pp. 557-592; Phillip Williams, *The Strategy of Galley Warfare in the Mediterranean (1560-1620)*, in García Hernán & Maffi (eds.), *Guerra y Sociedad*, cit., vol. 1, pp. 891-920. On the large naval forces patrolling the *mare romanum* in 1615, see p. 892. For a different approach to the fate of the sea in the seventeenth century, M. Greene, *Beyond the Northern Invasion: the Mediterranean in the Seventeenth Century*, in «Past & Present», 174 (2002), pp. 42-71.

<sup>13</sup> K.M. Setton, *Venice, Austria and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia, 1991, *passim*.

Islamic law: the sultan's desperate plea to his executioners was to remember 'holy writ, the Koran, the word of Allah, which condemns the cruel and the unjust.'<sup>14</sup> Guido Candiani has underlined the achievements of the Republic's forces in their efforts to maintain a blockade of the Dardanelles in 1646, 1648-9, 1650 and 1652<sup>15</sup>. His excellent argument, supported by a mass of technical detail, helps to explain why, ten years into the war, Venice held such high hopes of victory<sup>16</sup>. In 1656 the fleet of the Holy League destroyed a large part of the Sultan's armada at the Hellespont, leading to the capture of the small but strategically-important islands of Tenedos and Lemnos; at this point its admirals may even have believed that the conquest of Istanbul itself was a possibility<sup>17</sup>. Certainly the Sultan, Mehmed IV 'the Hunter' (1648-87) was thrown into panic by these assertive moves: between May 1655 and October 1656 he appointed and removed seven grand viziers and five grand admirals<sup>18</sup>. Alas, Venice and her confederates failed to seize their opportunity and were eventually driven back, even if the Christian Holy League fought a fierce rearguard action and seemed on the brink of triumph until the very end<sup>19</sup>. The final stages of the War for Crete-Candia (1645-1669) witnessed operations conducted on the highest level of Renaissance military sophistication; at the same time, the idiom in which they were carried out was that of the medieval Holy League, with His Most Christian Majesty submitting his forces to the banner of the Holy See<sup>20</sup>. In a war lasting almost a quarter of a century Venice and the Holy League had come within a whisker of fighting the Ottoman Empire to a stalemate: certainly the terms granted to the Republic of St Mark in 1669 were much more favourable than those of previous 'capitulations' in 1503, 1540 and

<sup>14</sup> Setton, *Venice, Austria and the Turks*, cit., pp. 149-155.

<sup>15</sup> G. Candiani, *Stratégie et diplomatie Vénitiennes: navires anglo-hollandais et blocus des Dardanelles, 1646-1659*, in «Revue d'Histoire Maritime», 9 (2008), pp. 251-282.

<sup>16</sup> Goffman, *Ottoman Empire*, cit., pp. 216-218.

<sup>17</sup> G. Spini, *Italy after the Thirty Years War*, in F.L. Carsten (ed.), *The New Cambridge Modern History, Volume V, The Ascendancy of France 1648-88*, Cambridge, 1961, pp. 461-464, p. 462. For a slightly more cautious assessment, Setton, *Venice, Austria and the Turks*, cit., p. 187.

<sup>18</sup> Goffman, *Ottoman Empire*, cit., p. 217.

<sup>19</sup> See the assessment of the English ambassador to Constantinople, Setton, *Venice, Austria and the Turks*, cit., p. 219.

<sup>20</sup> Casualty figures reflect the intensity of the fighting, R. Murphey, *The Ottoman Resurgence in the Seventeenth-Century Mediterranean: The Gamble and its Results*, in «Mediterranean Historical Review», Vol. 8, Issue 2, 1993, pp. 186-200, pp. 192-193. On Pope Clement IX and His Most Christian Majesty, Spini, *Italy after the Thirty Years War*, cit., p. 463.

1573 had been. The Republic retained three fortresses in Crete itself<sup>21</sup>. War broke out again in 1683 or, to be more specific, the aftermath of the Second Siege of Vienna saw Christendom once again organise beneath the banner of the Holy League. Humanity may, overall, lament the Venetian attack upon Athens in 1687, during which the Parthenon sustained serious damage. Yet the audacity of its strategy – Modon and Navarino were taken and held in 1686 as was Scio in 1694 – suggests that the Most Serene Republic was clearly still capable of mounting excellent amphibian expeditions. The capture of Scio offered the Republic the possibility of being able to dominate the Aegean and – as in the war for Crete-Candia – to blockade the Dardanelles.

Direct comparison between campaigns in different theatres of arms is fraught with peril, yet in terms of daring and expertise the Venetian actions appear to have been at least the equal of any carried out by English or French admirals in these decades<sup>22</sup>. The major success of the Holy League was to oversee the recapture of Hungary. Unfortunately, the Republic's contribution to the Christian success has been largely overlooked. It is indicative of the prevailing historiographical interpretation of the military operations in the Mediterranean in the period up to 1718 that the two major protagonists – Venice and the Ottoman Empire – are both held to have been in decline for over a century<sup>23</sup>. Recent research by M. Infelise, P. Preto, L. Lo Basso and G. Candiani has cast a great deal of light on the aspirations of Venice and on the military and cultural trends that lay behind them. The Republic welcomed war in 1684, in part because it offered a solution to problems, economic and demographic in origin, arising from the loss of Crete<sup>24</sup>. Overall the picture might be judged more favourably: the Holy League put into place by Pope Innocent XI after 1684 had achieved what

<sup>21</sup> I am grateful to Dr Rhoads Murphey for sharing his knowledge of the peace of 1669 with me. See Spini, *Italy after the Thirty Years War*, cit., pp. 461-464; Setton, *Venice, Austria and the Turks*, cit., p. 218.

<sup>22</sup> Indeed, Professor Spini argued that the Venetians displayed too much daring and that consequently their forces were overstretched. Spini, *Italy after the Thirty Years War*, cit., pp. 620-623. Note Murphey's comments on the design of Ottoman craft in this period, Murphey, *Resurgence*, cit., p. 199.

<sup>23</sup> A. Tenenti, *Piracy and the Decline of Venice. 1580-1615*, translated by Janet and Brian Pullan, London, 1967. Recent debates about the 'decline' of the Ottoman Empire can be traced back to H. Inalcik, *Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700*, in «Archivum Ottomanicum», vol. 6, 1980, pp. 283-337; see also H. Inalcik, *The Ottoman Empire. The Classical Age 1300-1600*, English translation, London, 1973, pp. 41-52.

<sup>24</sup> Cancila, *Introduzione*, cit., p. 60.

no other Christian confederation had ever done – that was to take territory from the Ottoman sultan<sup>25</sup>.

Exactly how to configure the overall interpretation of the Holy League is a question that might be answered in several different ways. It can be seen as an alliance of independent powers, in which German princes hired out their armies to their Christian allies. On the other hand it might be seen as the confederation of the great continental jurisdictions of Church and Empire, an interpretation which might explain why so many proud imperial names – Louis de la Tour d’Auvergne, lord of Turenne; Charles V of Lorraine; Count von Königsmarck, Prince of Brunswick, Prince Maximilian Wilhelm of Brunswick-Lüneburg, and Duke Ernst August of Brunswick; Max Emmanuel, elector of Bavaria; finally, and most prominently, Eugene of Savoy – pepper the stage-directions without ever explaining fully what they were doing in the play. If the German historian J. von Hammer-Purgstall was correct in arguing that the Christian war efforts after 1683 should be seen as the Fourteenth Crusade, then Europe was still trapped in the fraternal conventions of the Middle Ages rather than in the modern world of the independent state<sup>26</sup>.

If the motivations and actions of the princes infuse some shades of complexity to the interpretation of the wars at the end of the early modern period, then part of the difficulty of analysing warfare in the *Cinquecento* lies in its humble origins. Braudel postulated that the distinction between times of peace and war were blurred; indeed, the impetus towards conflict was almost ingrained into the military fabric of the Mediterranean. The peace treaty signed by Charles V and Süleyman in November 1545 brought about the demobilization of official navies and so inevitably led to a dramatic increase in piracy; in turn this outburst of privateering drew the major powers back into conflict with each other. The depredations of Dragut reis compelled Charles V to send Doria to claim the town of Africa (Al-Mahdīya) in 1550, a ‘pre-emptive strike’ which led directly to the Ottoman reprisal, the seizure of Tripoli in the following summer. The loss of a large part of the Christian fleet during its ill-starred expedition of 1559-60 to recapture Tripoli and Djerba ushered in a new phase of fighting, ‘the last six years of Turkish supremacy’. Although he approached the phenomenon from a different tradition and perspective, John F. Guilmartin nonetheless also held that the corsair bases were of key military significance for Madrid, Rome

<sup>25</sup> For the rhetoric and reality of the Holy League in the fifteenth and sixteenth centuries, J.R. Hale, *Renaissance Europe 1480-1520*, London, 1971, pp. 101-104.

<sup>26</sup> Cited by Setton, *Venice, Austria and the Turks*, cit., pp. 271-272.