

Venezia e l'Europa Orientale tra il tardo Medioevo e l'Età moderna



a cura di
Grigore Arbore Popescu e Cristian Luca

antiga
edizioni

Venezia e l'Europa Orientale
tra il tardo Medioevo e l'Età moderna



Venezia e l'Europa Orientale
tra il tardo Medioevo e l'Età moderna

Quanto pubblicato in queste pagine non è solo frutto del lavoro svolto in archivi e biblioteche, ma anche il risultato di analisi basate su informazioni che sono già acquisite, ma che si prestano anche ad essere nuovamente valutate per l'accumularsi di nuove conoscenze e per l'uso di metodologie innovative con le quali vengono affrontati, dalla moderna storiografia, molti degli argomenti di storia politica, diplomatica, militare, economica, culturale compresi nell'arco di tempo che parte dal Basso Medioevo e termina all'incirca alla fine dell'Età dei Lumi.

Un periodo lungo e travagliato per il continente europeo, segnato da innumerevoli mutamenti politici, territoriali, economici e culturali, i quali fra l'altro, col passare dei secoli, hanno profondamente modificato i rapporti fra Venezia e gli Stati dell'Europa Orientale.

Venezia e l'Europa Orientale tra il tardo Medioevo e l'Età moderna

a cura di
Grigore Arbore Popescu e Cristian Luca

Atti del Convegno Internazionale
Venezia, Palazzo Franchetti - Palazzo Correr
23-24 aprile 2015

in copertina

Frederick de Witt, *Nova Europae Descriptio*, 1660

in quarta di copertina

Vincenzo Coronelli, *Allegoria di Venezia trionfante*, 1693

ISBN: 978-88-8435-032-9

© 2017 gli Autori

© 2017 Antiga Edizioni

Crocetta del Montello (TV)

www.antigaedizioni.it

editoria@graficheantiga.it

Tutti i diritti riservati

antiga
edizioni

INDICE

<i>Introduzione</i>	7
Un mondo in trasformazione: l'Europa Orientale e il Mediterraneo	
ȘERBAN V. MARIN, <i>Venice and Adrianople in 1204-1205. Some Considerations</i>	11
ELENA NONVEILLER, <i>Dalla Hypapante di Costantinopoli alla veneziana «Festa delle Marie»: un esempio di risemantizzazione di un rito festivo</i>	27
MATTEO MAGNANI, <i>I conflitti di proprietà in Creta veneziana nel secolo XIV. Una prima lettura dei rapporti di osmosi giuridica tra Venezia e Bisanzio</i>	53
LORENZO M. CIOLFI, <i>Attraverso Venezia, da Oriente a Occidente. Un codice di proverbi greci tra Michele Apostolis e Lauro Quirini</i>	71
STATHIS BIRTACHAS, <i>Venezia e l'istruzione dei greci dello «Stato da mar» al tempo di Paolo Sarpi: problemi e prospettive</i>	89
Interessi economici e politici, influssi, circolazione di merci, persone e saperi	
ANDREA FARA, <i>Il ruolo di Venezia nelle relazioni economiche tra il Regno d'Ungheria e la Penisola italiana tra tardo Medioevo e prima Età moderna (XIV-XVI secolo): interessi, conflitti, mediazioni</i>	105
ALBERTO CASTALDINI, <i>Enigmi e intrecci famigliari: i Basevi tra Impero e Veneto Dominio</i>	125
GIZELLA NEMETH, ADRIANO PAPO, <i>La prima ambasceria a Venezia del principe di Transilvania e re eletto d'Ungheria Gabriele Bethlen (giugno-luglio 1621)</i>	139
FLORINA CIURE, <i>La conquista ottomana di Oradea/Nagyvárad (1660) nelle fonti veneziane coeve</i>	155
CRISTIAN LUCA, <i>Gli irrequieti sudditi dalmati della Serenissima:</i>	

Marco Štukanović <i>da Perasto e la sua incursione ai danni del commercio tra Venezia e l'Europa Orientale</i>	167
GERASSIMOS D. PAGRATIS, «Venezia dopo Venezia»: <i>l'eredità della Serenissima nelle Isole Ionie del primo Ottocento</i>	179
Venezia e i Principati Romeni	
IOAN-AUREL POP, <i>Nuove testimonianze veneziane sui Principati Romeni agli inizi del XVI secolo</i>	193
ALEXANDRU CIOCÎLTAN, <i>Venetian Catholic missionaries in the 16th and 17th centuries Wallachia</i>	205
GHEORGHE LAZĂR, <i>De Râmnic à Venise et au Saint S�pulcre. Le registre de frais et de revenus du marchand Constantin Malache (XVIII^e si�cle)</i>	219
La conoscenza del territorio fra Medioevo ed Et� moderna	
IULIAN MIHAI DAMIAN, <i>Un documento veneziano inedito sull'inquisitio del frate minore Eneco contro il vescovo di P�cs (1267)</i>	237
ROMEDIO SCHMITZ-ESSER, <i>Tra esperienza personale e piacere del pubblico: Odorico da Pordenone e il ruolo del retroterra veneziano per la conoscenza dell'Asia nel Medioevo</i>	261
GRIGORE ARBORE POPESCU, <i>Intorno alle carte del «fronte mediterraneo» e alle «carte danubiane» del Padre Vincenzo Coronelli</i>	279
Tra Mosca, San Pietroburgo e Venezia	
MIRELLA VERA MAFRICI, <i>Dalla Corte russa alla Serenissima alla fine del Seicento: Petr Andreevi� Tolstoj</i>	319
ROSA MARIA DELLI QUADRI, <i>Il «Grand'orso bianco» e il mare. La Russia di Francesco Algarotti</i>	335
CLAUDIA PINGARO, <i>Paolo Petrovi� Romanov e Sofia Dorotea di Wurttemberg, viaggiatori inconsueti in laguna</i>	353
M. MARCELLA FERRACCIOLI, GIANFRANCO GIRAUDO, <i>La Russia del Settecento nel «Mio Portafogli» di Antonio Paravia</i>	371

INTRODUZIONE

Ci piace credere che i testi contenuti nel presente libro possano interessare non soltanto gli studiosi specializzati nella storia della Serenissima Repubblica, qui esaminata nel quadro dei rapporti politici, economici e culturali con le altre entit  politiche europee, in particolare con i paesi dell'Europa Centrale e Sud-Orientale e gli Stati e potenze del bacino orientale del Mediterraneo. Nel costruire il suo *Indice*, i curatori hanno tenuto presente che gli studi recenti riguardanti le vicende storiche connesse alla gloriosa storia della Repubblica Veneta hanno messo in evidenza aspetti meno conosciuti, eppure decisamente affascinanti, relativi a fatti, eventi e rapporti istituzionali e umani in grado di destare l'interesse non solo del lettore specializzato, ma anche dell'amante della storia tout-court o semplicemente dell'intellettuale curioso di conoscere ed imparare la lezione della storia, almeno per quello che riguarda i contributi qui presentati. Nelle pagine che seguono   raccolta – revisionata, aggiornata ed ampliata in vista della pubblicazione – una buona parte delle relazioni tenute nelle sezioni tematiche del convegno internazionale di studi «Venezia e l'Europa Orientale tra il tardo Medioevo e l'Et  moderna», svoltosi nella citt  lagunare tra il 23 e il 24 aprile 2015. Si   trattato di una manifestazione organizzata grazie alla proficua collaborazione tra le seguenti istituzioni e centri di ricerca: Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia, Consiglio Nazionale delle Ricerche, Consorzio per il coordinamento delle ricerche inerenti al sistema lagunare – CORILA di Venezia, Universit  Ca' Foscari, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Istituto Ellenico di Studi Bizantini e Postbizantini di Venezia, Centro Tedesco di Studi Veneziani, con il supporto dell'Istituto Culturale Romeno di Bucarest e del Consolato Generale di Romania a Trieste. L'incontro   stato un'occasione per riunire studiosi che svolgono, promuovono e spesso coordinano ricerche sui molteplici rapporti intercorsi tra Venezia e l'Europa Orientale tra il XIII e il XVIII secolo, privilegiando le relazioni basate sulle fonti primarie. Quanto pubblicato in queste pagine non   solo frutto del lavoro svolto in archivi e biblioteche, ma anche il risultato di analisi basate su informazioni che sono gi  acquisite, ma che si prestano anche ad essere nuovamente valutate per l'accumularsi di nuove conoscenze e per l'uso di metodologie innovative con le quali vengono affrontati, dalla moderna storiografia, molti degli argomenti di storia politica, diplomatica, militare, economica, culturale compresi nell'arco di tempo che parte dal Basso Medioevo e termina all'incirca alla fine dell'Et  dei

IL «GRAND'ORSO BIANCO» E IL MARE. LA RUSSIA DI
FRANCESCO ALGAROTTI

ROSA MARIA DELLI QUADRI
Università di Napoli L'Orientale

«L'altro giorno, Mylord, io udiva da non so chi rappresentare la Russia sotto la immagine di un grand'orso bianco, le cui zampe di dietro stanno fitte nel lido del mar glaciale, e la coda vi è immersa dentro, il griffo lo ha posato al mezzodi verso la Turchia e la Persia, e con l'una zampa e con l'altra dinanzi si stende lungi a levante e a ponente»¹.

La fondazione di Pietroburgo, nel 1703, e la crescente presenza russa sul Baltico, unita al rafforzamento dell'esercito e alla creazione di una flotta, avevano inserito la Russia nel panorama delle grandi potenze europee, aumentandone prestigio e pericolosità sia sul piano commerciale sia su quello politico e militare². Pietro il Grande aveva ben colto le potenzialità del Paese trasformandolo da un'immensa steppa ancora poco conosciuta a un impero che, agli occhi occidentali, stava diventando via via sempre più emergente e temibile. Convertendolo, inoltre, in un mondo da visitare con frequenza sempre maggiore rispetto ai viaggi sporadici dei secoli precedenti, di natura soprattutto mercantile, e dando inizio, al tempo stesso, a un interessante movimento di viaggiatori anche nella direzione opposta, cioè dalla Russia all'Europa. È, però, soprattutto a partire dal 1766, cioè tre anni dopo l'avvento al trono di Caterina la Grande, che Renato Risaliti ha osservato un impressionante aumento di russi in viaggio verso Firenze, Roma, Venezia e altre città italiane³. A partire dal 1200 erano stati gli italiani ad

¹ FRANCESCO ALGAROTTI, *Viaggi di Russia*, Venezia 1764, p. 104.

² Sulla storia della Russia si tengano presenti, tra gli altri, MARC RAEFF, *La Russia degli Zar*, Roma-Bari 1999; NICHOLAS V. RIASANOVSKY, *Storia della Russia. Dalle origini ai giorni nostri*, Milano 2001; *The Cambridge History of Russia*, vol. II, *Imperial Russia, 1689-1917*, a cura di DOMINIC LIEVEN, Cambridge 2006; ROGER BARTLETT, *Storia della Russia*, Milano 2007.

³ RENATO RISALITI, *Russi in Italia tra Settecento e Novecento*, Moncalieri 2010 («Biblioteca del Viaggio in Italia. Studi»). Tra i viaggiatori presenti nelle città italiane l'autore segnala il poeta e politico Nikolaj Platonovič Ogarëv, Andrei Nikolaevič

allacciare rapporti diplomatici con quel paese lontano, fornendo qualche notizia di indiscutibile interesse e nella prima metà del 1500 è proprio in Italia che vengono pubblicate in anteprima tutte le notizie apparse in Occidente sullo Stato russo e che, in seguito, si propagheranno altrove. Veri racconti di viaggio iniziano a circolare solo nel XVI secolo, prima in Austria con Sigismund von Herberstein (1549) e in Inghilterra con Richard Chancellor (1553), poi in Francia con Jacques Margeret (1607). Il primo compendio critico-letterario di quanti hanno viaggiato in Russia fino al 1700 e hanno lasciato resoconti e impressioni sul paese vede la luce nel 1846 grazie allo studioso di origine tedesca Friedrich von Adelung⁴.

Tra i repertori bibliografici sui viaggiatori europei in Russia sono da tener presenti quelli di Harry W. Nerhood (1968) e di Anthony Cross (2014)⁵, mentre per quanto riguarda gli italiani, utilissimo strumento di ricerca è senz'altro il lavoro di Giorgio Maria Nicolai (1999), in cui l'autore restituisce al lettore trentuno viaggiatori che tra il 1245 e il 1914 si sono recati in quel paese spinti da interessi politici, religiosi, artistici e commerciali e che hanno lasciato resoconti sulla loro esperienza, ricchi di notizie geo-etnografiche e di notazioni sulla vita quotidiana nei luoghi attraversati⁶. Fino al 1700, ma anche oltre, la Russia era percepita

Karamzin, figlio dello storico e scrittore Nikolaj Michajlovič Karamzin, il geografo Lev Mečnikov, gli storici Ivan Vladimirovič Cvetaev e Ivan Grevs, il sociologo, storico e politico Maksim Maksimovič Kovalevskij, il poeta Maksimilian Aleksandrovič Vološin e il pittore Pavel Dmitrievič Korin. Un altro volume di riferimento, in questa direzione, è quello di GERARDO CIOFFARI, *Viaggiatori russi in Puglia dal '600 al primo '900*, Fasano 1991.

⁴ FRIEDRICH VON ADELUNG, *Kritisch-literarische Übersicht der Reisender in Russland bis 1700, deren Berichte bekannt sind*, 2 voll., St. Petersburg–Leipzig 1846.

⁵ HARRY W. NERHOOD, *To Russia and return: an annotated bibliography of travelers' English-language accounts of Russia from the ninth century to the present*, Columbus 1968; ANTHONY CROSS, *In the Land of the Romanovs. An annotated Bibliography of First-hand English-language Accounts of the Russian Empire (1613–1917)*, Cambridge 2014.

⁶ GIORGIO MARIA NICOLAI, *Il grande orso bianco: viaggiatori italiani in Russia*, Roma 1999; i viaggiatori italiani presi in considerazione nel volume sono Giovanni da Pian di Carpine (1245), Marco Polo (1271), Francesco Balducci Pegolotti (1327 ca), Giosafat Barbaro (1436), Ambrogio Contarini (1476), Giorgio Interiano (1500 ca), Francesco Da Collo (1518), Paolo Giovio, Raffaello Barberini (1564), Alessandro Guagnini (1561 ca), Antonio Possevino (1581), Giovanni da Lucca (1624), Arcangelo Lamberti, Alberto Vimina (1650), Ercole Zani (1671 ca), Filippo Balatri, Francesco Locatelli Lanzi (1733), Francesco Algarotti (1739), Giacomo Casanova (1764), Giambattista Casti (1776), Giovanni Andrea Archetti (1783), Federico Fagnani (1810), Giovanni De Dominicis (1809), Giuseppe Filippo Baruffi (1839), Francesco Varvaro Pojero (1874), Luchino Dal Verme (1880), Antonio Gallenga (1881), Giuseppe Vigoni (1886), Giuseppe Modrich (1890), Luigi Barzini (1901), Concetto Pettinato (1914). Da tener presente sono anche i quattro volumi

generalmente come un luogo orrido, difficilmente raggiungibile, impervio e con un clima sfavorevole, abitato da animali feroci e da uomini dalle consuetudini primitive, governato in maniera dispotica. Ma nel 1811 a confermare quanto i pregiudizi circa il livello di civilizzazione dei russi siano ancora presentissimi nell'immaginario europeo è il marchese Federico Fagnani, nella lettera I del secondo volume del suo resoconto di viaggio in quel paese. La stessa domanda che la maggior parte di chi vi era stato si poneva, come egli osserva, era sempre la stessa: «*Est-ce que les Russes son bien civilisés?*». Così «*un forestiere*» gli aveva chiesto a Pietroburgo, «*senza capir molto il significato di tale interrogazione; ond'è che in luogo di rispondergli a tono*» Fagnani era stato «*in procinto di domandargli se gli stessi suoi compatriotti fossero in sì felice condizioni*». Secondo il marchese, una tale domanda abbracciava la storia di tutti i progressi dello spirito umano,

«*perciocché egli è appunto dal loro complesso che si debbe arguire il grado d'incivilimento, al quale un popolo si è condotto. E ci vuole ben altro che alcuni mesi di soggiorno in un paese, e molto più poi in un paese come questo, per procacciarsi le notizie indispensabili a tal uopo*»⁷.

Tra il Seicento e l'Ottocento c'è un secolo, il XVIII, in cui nonostante i tanti pregiudizi esistenti, alcuni italiani non esitano a «*esplorare*» quel remoto pezzo di Europa, così lontano da loro non solo geograficamente, ma soprattutto spiritualmente e culturalmente, e a lasciare appunti di viaggio che, se anche pieni di stereotipi, errori, ingenuità e contraddizioni, rappresentano importanti testimonianze e primi reali tentativi di avvicinamento, conoscenza e comprensione della Russia⁸.

È il caso del veneziano Francesco Algarotti, conosciuto per i suoi studi e i suoi rapporti con pensatori e letterati europei e arrivato alla fama, a venticinque anni, per aver pubblicato nel 1737 il *Newtonianismo per le dame*, con l'obiettivo di divulgare la dottrina dell'ottica newtoniana⁹. Precedentemente aveva compiuto un primo viaggio di sei mesi in Inghilterra, dove aveva approfondito la conoscenza della lingua e conosciuto Lady Montagu, Lord Hervey, il Pope e Conwitt, nipote ed erede del grande Newton. Dopo alcuni spostamenti in Italia, tra Bologna,

dell'opera monumentale di ETTORE LO GATTO, *Gli artisti italiani in Russia*, 4 voll., a cura di ANNA LO GATTO, Milano 1990–1991.

⁷ FEDERIGO FAGNANI, *Lettere scritte di Pietroburgo: correndo gli anni 1810 e 1811*, vol. II, Milano 1815, p. 3-4.

⁸ Sui rapporti internazionali e, in particolare, sui rapporti italo-russi cfr. R. RISALITI, *Storia della Russia: dalle origini all'Ottocento*, Milano 2005.

⁹ F. ALGAROTTI, *Newtonianismo per le dame ovvero dialoghi sopra la luce e i colori*, Napoli 1737.

Venezia e Milano e a un anno dall'uscita del suo lavoro, passa prima in Francia e poi nuovamente in Inghilterra, dove ha la possibilità di intraprendere un viaggio in Russia e, in seguito, in Prussia¹⁰.

Come ha ricordato William Spaggiari, l'occasione di raggiungere quei paesi così distanti gli era stata offerta dopo la decisione di re Giorgio II d'Inghilterra di inviare una delegazione a Pietroburgo, come sua rappresentanza presso quella Corte, in occasione del matrimonio di Anna Leopoldovna di Mecklenburg, nipote della zarina Anna Ivanovna e sua erede designata, con il principe Anton Ulrich di Brunswick-Lüneburg. Dopo una tappa parigina e due soggiorni londinesi, nel 1738-1739 egli inizia il grande viaggio imbarcandosi sulla galea *Augusta*, invitato dal capo della delegazione Charles Calvert barone di Baltimore, e attraverso l'Olanda, la Danimarca e la Svezia raggiunge Pietroburgo per poi proseguire verso Lipsia e Dresda¹¹. Dal 1740 al 1753, fatta eccezione per un periodo trascorso alla corte di Augusto II, elettore di Sassonia, col titolo di consigliere di guerra e con l'incarico di raccogliere in Italia opere d'arte per la Galleria di Dresda, è al servizio di Federico II di Prussia a Potsdam, dove viene nominato conte e ciambellano e dove resta per sette anni¹². Nel 1753 lascia la Prussia e torna in Italia per stabilirsi prima a Venezia, poi a Bologna, al fine di curare la sua salute malferma e per dedicarsi con più calma ai suoi studi prediletti, con un'attività di scrittore che continua quasi senza sosta, attestata dalle numerose pubblicazioni relative a quel periodo. Si spognerà a Pisa, dove sarà sepolto, il 3 marzo 1764¹³.

Personaggio eclettico e consapevole della necessità di un'intesa tra la cultura italiana e quella straniera al fine di avviare un dialogo tra le varie culture nazionali, in questo contesto Algarotti incarna bene la figura del viaggiatore meravigliato, in cui il senso pieno della scoperta circa

¹⁰ Sulla figura di Algarotti, tra i tanti studi, si veda: ANTONIO FRANCESCHETTI, *Francesco Algarotti viaggiatore e letterato*, in «Bollettino del Centro interuniversitario di Ricerche sul viaggio in Italia», 15, 1994, p. 249-264; *Nel terzo Centenario della nascita di Francesco Algarotti (1712-1764)*, a cura di MANLIO PASTORE STOCCHI, GILBERTO PIZZAMIGLIO, Venezia 2014.

¹¹ Sul *Giornale di viaggio da Londra a Petersburg nel Vascello the Augusta di Mylord Baltimore nel mese di Maggio v. s. l'anno MDCCXXXIX*, in cui Algarotti registra gli avvenimenti sia dell'andata che del ritorno, conservato autografo alla British Library di Londra, cfr. A. FRANCESCHETTI, *L'Algarotti in Russia: dal «Giornale» ai «Viaggi»*, in «Lettere italiane», 35, 1983, p. 312-332; IDEM, *From the Travel Journal to the «Viaggi di Russia» of Algarotti*, in *The Enlightenment in a western mediterranean context*, Toronto 1984, p. 97-104.

¹² WILLIAM SPAGGIARI, *In prosa e in verso: Algarotti e la Russia*, in *Nel terzo Centenario della nascita di Francesco Algarotti* cit., p. 133-150.

¹³ ETTORE DENISE ARICÒ, *Algarotti, Francesco*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 2, Roma 1960, p. 356-360.

l'osservazione del viaggiato si respira in ogni sua pagina e i cui resoconti, mezzo secolo dopo, Fagnani avrà probabilmente collocato nella classe delle «storie» piuttosto che in quella delle «novelle», in cui classifica la maggior parte delle relazioni degli «scrittori di viaggi»¹⁴. La sua conoscenza delle Corti d'Inghilterra e di Prussia gli fornisce ottimi elementi per formulare un giudizio su quel nuovo popolo che si stava affacciando, dopo Pietro il Grande, sul palcoscenico occidentale. La potenza dell'impero moscovita era nel Settecento uno degli argomenti preferiti nelle discussioni sullo stato dei governi e sui problemi delle varie razze umane nello sviluppo della civiltà e il viaggiatore veneziano comprende subito che Pietroburgo è «un gran finestrone novellamente aperto nel norte, per cui la Russia guarda in Europa»¹⁵. Le sue suggestioni sono conservate nei *Viaggi di Russia*, il diario della sua esperienza nel 1738-1739, composto da sei lettere a Lord Hervey, vice-ciambellano d'Inghilterra a Londra, più quattro sulla Sassonia aggiunte nel 1750-1751 e indirizzate all'erudito veronese Scipione Maffei¹⁶. Si tratta di un esame della struttura militare, politica ed economica dell'Impero russo, che ha visto quattro fasi di composizione nell'arco di un quarto di secolo, fra il *Giornale* del 1739 e le tre stampe d'autore del 1760-1764, e che unito al *Saggio di storia metallica della Russia*, composto all'inizio del 1764, costituisce un organismo mobile e articolato, all'insegna di «ripensamenti e rimaneggiamenti vistosi»¹⁷.

Tra numerose descrizioni e citazioni di poeti latini che evidenziano i tratti del critico letterario, Algarotti regala osservazioni sulla società russa, sulla sua organizzazione civile e militare, sull'autorità dello zar e la potenza dei boiardi¹⁸. Allo stesso modo, mette in luce le abitudini di ricchezza e di lusso, la moda di foggare la propria cultura su un modello di tipo francese, la varia natura dei caratteri, dalle caste nobiliari ai lavoratori e ai contadini, gli importanti contatti con la Cina per rare mercanzie e traffici di generi di prima necessità per un grande popolo sperduto tra lande e steppe. Ancora, descrive, attraverso la conoscenza accumulata durante il suo soggiorno, abitudini e oggetti orientali, orologi, stoffe, giade, profumi, con una meraviglia che, nell'esposizione, acquista

¹⁴ F. FAGNANI, *Lettere scritte di Pietroburgo* cit., vol. II, p. 4.

¹⁵ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 70.

¹⁶ L'edizione definitiva dei *Viaggi di Russia* è nelle *Opere* di Algarotti, 8 voll., Livorno 1764-1765; *ibid.*, vol. V, p. 27-182. Per tutte le vicende relative al testo, dalla stesura del diario alle stampe, si faccia riferimento ancora ai lavori di A. FRANCESCHETTI, *Francesco Algarotti viaggiatore e letterato* cit. e di SANTE GRACIOTTI, *I «Viaggi di Russia» di Francesco Algarotti*, in «Ricerche Slavistiche», IX, 1961, p. 129-150.

¹⁷ W. SPAGGIARI, *In prosa e in verso* cit., p. 138.

¹⁸ Tra i saggi dell'Algarotti critico sono da ricordare le nove *Lettere di Polinzio ad Ermogene intorno alla traduzione dell'Eneide del Caro*, Venezia 1744.

tratti fiabeschi. Il tutto attraverso una prosa agile e ricca di colorite descrizioni di paesi e costumi, ma soprattutto di considerazioni precise e acute sulla struttura politica, economica e militare dell'Impero russo¹⁹. Con lo scopo di informare gli amici e il pubblico curioso d'Europa, con stile arguto e con l'attenzione acuta tipica dello scienziato appassionato anche di scienza militare²⁰, il conte fornisce notizie preziose sullo stato della Marina Imperiale di quel Paese, subito dopo gli sforzi iniziali compiuti da Pietro il Grande, su cui si soffermano le pagine che seguono e che incrociate con quelle reperite nelle fonti odepatiche e archivistiche, nelle gazzette, nelle riviste periodiche e nella corrispondenza diplomatica del periodo, hanno posto in evidenza una grande velocità e una straordinaria capacità di crescita del potere navale russo²¹.

Il vento «a est» del 21 maggio 1739, un «brutto augurio» per il viaggio, non impedisce la partenza della fregatina *The Augusta* da Gravesend, nell'estuario del Tamigi, nella contea del Kent in Inghilterra. Per Algarotti l'augurio migliore era, in realtà, l'«anima candidissima» del Lord Baltimore e la compagnia che aveva trovato a bordo, formata

«di un giovane Desaguliers, che suo padre mandava in mare, perché apprendesse la pratica della navigazione, e del signor King rivale del Desaguliers medesimo, che avea a Mylord chiesto il passo per Pietroburgo, sperando di farvi quivi un corso di fisica sperimentale a quella imperadrice, che non so quanto avrà fantasia di vederlo. Onde ella può ben credere, che non siamo senza un bello apparato di macchine per dimostrare a tutte le Russie il peso dell'aria, la forza centrifuga, le leggi del moto, la elettricità, gl'inventi e i giocolini della filosofia»²².

Dopo due giorni la galea si allontana da Yarmouth, lasciandosi alle spalle una flotta di carbonai inglesi che facevano vela a Newcastle, le cui navi erano «tutte nere, neri i marinaj, nere le vele, ogni cosa è nero», tanto da

¹⁹ Sulla Russia di Algarotti cfr. GIANLUIGI GOGGI, *Diderot-Raynal e Algarotti sulla Russia*, in *Letteratura fra centro e periferia. Studi in memoria di Pasquale Alberto De Lisio*, a cura di GIOACCHINO PAPARELLI, SEBASTIANO MARTELLI, Napoli 1987, p. 543-584.

²⁰ F. ALGAROTTI, *Saggio sopra le artiglierie e Saggio sopra la scienza militare del segretario fiorentino*, in IDEM, *Opere varie*, vol. II, Venezia 1757, p. 49-76 e 77-100; anche il IV tomo dedicato ai *Discorsi militari* in IDEM, *Opere*, Livorno 1764, mostra un interesse «non episodico» per l'Algarotti militare, come sostiene PIERO DEL NEGRO nel suo lavoro su *Le «lettere militari» di Francesco Algarotti*, in *Nel terzo Centenario della nascita di Francesco Algarotti* cit., p. 89-104, soprattutto alla luce delle considerazioni attente circa le questioni relative alla Marina navale e alle milizie russe espresse nel diario di viaggio.

²¹ La riflessione che segue riprende e arricchisce alcune considerazioni già fatte negli articoli di chi scrive, di prossima pubblicazione, relativi alla Marina Imperiale russa: ROSA MARIA DEGLI QUADRI, *The Russian fleet in the Baltic Sea, the Black Sea and the Mediterranean Sea in the memories of European travelers in Russia (XVIII-XIX centuries)* e EADEM, *Dalle steppe al mare: la flotta russa nelle fonti europee*.

²² F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 20-21.

sembrare «la flotta di Satanasso», costituita da almeno quattrocento vascelli contenenti, come sottolinea l'autore, «il seminario della marinaresca inglese» e dalla cui mole ben si poteva comprendere il gran consumo di carbone che si faceva nelle parti meridionali dell'Inghilterra. Il racconto del conte prosegue navigando a nordest, ma volgendo di tanto in tanto gli occhi «a quel rombo della bussola» che un giorno lo avrebbe riportato indietro, tra aurore boreali, fenomeni di mare, burrasche, venti e onde alte come «vastissime montagne». Poi, il passaggio attraverso Harlinguen, in Olanda, sfiorando le «assai selvagge» coste svedesi, a Helsingor, dove una fregata danese riscuoteva il pedaggio di trecentomila sterline annue, fino ad accarezzare le acque trasparenti del porto di Copenaghen, nei cui cantieri, «le più belle fabbriche» da lui mai viste, si trovavano trenta navi da guerra. Il tutto, richiamando spesso alla memoria eventi storici avvenuti nei luoghi per la prima volta da lui osservati, con un artificio letterario che evidenzia la sua passione per la storia²³, e passando «molto da largo» dal capo Falsterbò, posto nella Sconia:

«uno de' più pericolosi siti del Baltico; non senza gettare in tempo lo scandaglio in quelle medesime acque, che l'avea tante volte gettato il czar Pietro, allorchè nel 1716 egli scandagliò tutte queste coste, a che riuscì il comando, che gli deferirono i Danesi e gli Olandesi e gl'Inglese delle loro flotte combinate in questi mari con la Russia»²⁴.

Navigando tra due «nazioni», la Svezia e la Danimarca, «che per essere altre volte state unite, sono ora più divise che mai», l'attento e acuto Algarotti, sempre in linea con interessi che si manifesteranno più chiaramente nel *Saggio sopra il commercio* pubblicato nel 1763, fornisce indicazioni circa il commercio svedese di manifatture, apprezzando i bei provvedimenti in campo nautico e militare che la Svezia aveva preso nel corso del tempo e mostrando²⁵. Trasporta, poi, e accompagna il lettore nella nebbia del golfo di Finlandia che a mezzanotte svanisce per lasciare il posto a un «bellissimo sole; si può almeno dire: a mezza notte bellissimo chiaro». Un chiarore notturno che restituisce visibilità e senza il quale «saria impossibile navigare questi mari stretti, e sparsi in oltre qua e là d'isole di banchi e di scogli», che rendono angusto il Baltico, «dove ogni giorno ti si presenta nuova terra! Il che se è dilettevole per il

²³ Passione che troverà la sua espressione nelle due opere *Saggio sopra la giornata di Zama* (1749) e *Saggio sopra l'Imperio degl'Incas* (1753).

²⁴ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 21-36.

²⁵ D. LIEVEN, *Empire: The Russian Empire and its Rivals*, Londra 2000.

bel tempo, fa per il cattivo stringere i denti», costringendo ben poche ardite navi ad avventurarsi in quelle acque da novembre ad aprile²⁶.

L'arrivo nel bel porto di Revel, in Estonia, il 15 giugno 1739, è ricordato con entusiasmo, attraverso la descrizione delle molte artiglierie, le due batterie a fior d'acqua, le fortificazioni, ma anche l'attesa, in quella giornata, «*di un convoglio di abili lavoratori*» composto da seicento schiavi turchi e da altrettanti malfattori cristiani, provenienti dalla Russia, un'immagine che ci riporta alla campagna russo-ottomana in atto in quell'anno, che si concluderà il 27 agosto con la sconfitta turca e la presa da parte dei russi della città di Hotin (Chotyn), sul fiume Nistro, al confine con il Principato di Moldavia. Con una scrittura diplomaticamente prudente, e non senza qualche punta di sarcasmo qua e là, egli non esita a sottolineare la mancanza di libertà nel paese, quando osserva che

«*Piuttosto che appicar per la gola un reo di morte, lo condannano quivi, come già in Egitto, a lavorare in vita: e quello, che sarebbe riputato in Inghilterra un troppo orribile esempio, non è sotto un tal cielo sufficiente castigo a contenere un popolo, che ignora sino al nome della libertà; di quella celeste dea, che, secondo il loro poeta ministro di stato, rende ameni e ridenti i deserti e le rocce de' paesi, ov'ella degna abitare*»²⁷.

I tre reggimenti del presidio della città, composti da soldati di statura non molto alta, ma quadrati e robusti e ottimamente disciplinati, mescolati con molti Tartari, prigionieri di Crimea, stuzzicano la memoria e l'ammirazione dell'eccentrico viaggiatore veneziano che di tanto in tanto si ferma a contemplare quegli uomini che avevano «*fornito tanta materia alle istorie*»²⁸. Intanto, il mercante antiquario inglese Cleiss lo prega di camminare senza curarsi di loro, quasi come Virgilio aveva fatto con Dante – e qui il richiamo alla poesia virgiliana tanto cara al conte è molto forte – perché a Pietroburgo avrebbe visto, come sarebbe poi realmente accaduto, ben altro genere di soldatesca. Il piacere di visitare il presidio, le fortificazioni, i cannoni e l'ammiragliato, dove le navi non si fabbricavano ma si «*racconciavano*» e si carenavano sotto la direzione di Oliver, architetto navale inglese dalla buona fama, è oltremodo grande e, per la prima volta, Algarotti può ammirare un vascello da guerra russo che, come egli stesso annota, «*non ha invidia a un inglese; e fa una assai bella vista la divisa, di che sull'andare di quella de' soldati, sono anche qui rivestiti i marinaj, egualmente che in Danimarca*»²⁹. Subito dopo,

²⁶ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 36-41.

²⁷ *Ibid.*, p. 45.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 46.

l'osservazione su quel popolo, che, nonostante i legni da guerra e le poche notizie degli eserciti che giungono solo grazie ai mercanti di Amburgo per via della mancanza di gazzette, «*benedice il governo; e forse è il solo, che il faccia*», avendo tutte ottime ragioni per farlo:

«*Tutti i privilegi, di che godeva quando sotto il regno di Carlo XII fu sottomesso dalla Russia, non solo furono allora confermati, ma vengono presentemente mantenuti: e quegli scrittori di Laponia, che altre volte non fecero il panegirico de' Russi, avriano ben ora da cantar la palinodia. Non hanno qui, per così dire, gravezza alcuna*»³⁰.

Si potrebbe pensare, insomma, a un popolo felice, ma l'autore stesso non perde tempo a chiarire che quando parla della felicità di quelle genti ed esalta i meriti di quel governo non vorrebbe che si fraintendesse e vi si includesse anche quella parte, più numerosa delle altre, che lavora la terra. Quei contadini, cioè, a suo avviso così schiavi tanto in Polonia quanto in Russia, venduti dai padroni come bestiame e loro principale fonte di ricchezza³¹. La situazione di Revel gli appare molto florida, con le case che sembrano granai, laddove proprio il grano, abbondante e di qualità perfetta, rappresentava la maggiore merce di scambio del paese, caricato e trasportato da Svedesi, Danesi e Olandesi in cambio di grandi quantità di sale proveniente dal Mediterraneo, di cui in Russia se ne faceva un gran consumo³². Il viaggio di Algarotti prosegue senza grossi problemi per «*afferrare*», poeticamente, quella terra in cui lo richiamava il desiderio, tra accenni sulle importazioni di tabacco, «*mera superfluità americana*», e di uno stupefacente tè dalla «*fraganza soavissima*», trasportato a Pietroburgo via terra, in carovana dalla Cina, e poi sul traffico più grande che si svolgeva a Riga, dove in certi anni si potevano contare più di duecento navi olandesi, insieme a un numero non piccolo di imbarcazioni svedesi³³.

Dopo quasi un intero mese di una navigazione «*che avrebbe fatto gran figura nella Odissea o nella Eneide*» – opere il cui richiamo riporta

³⁰ *Ibid.*, p. 47.

³¹ Un'analisi della condizione dei contadini in Russia si può trovare in TOM SCOTT, *The Peasantries of Europe from the Fourteenth to Eighteenth Centuries*, Londra-New York 1998; DAVID MOON, *The Russian Peasantry, 1600-1930: The World the Peasants Made*, Londra-New York 1999; IDEM, *The Abolition of Serfdom in Russia, 1762-1907*, Harlow, 2001.

³² Sul commercio russo rinvio a VALENTIN GITERMANN, *Storia della Russia: dalle origini alla vigilia dell'invasione napoleonica*, Scandicci 1963; MIRELLA MAFRICI, *Le relazioni diplomatiche e commerciali tra il regno di Napoli e l'Impero russo nel secolo dei Lumi*, in *Sulla diplomazia in età moderna. Politica, economia, religione*, a cura di RENZO SABBATINI, PAOLA VOLPINI, Milano 2011, p. 219-240; *Il Baltico. Un mare interno nella storia di lungo periodo*, a cura di GIOVANNA MOTTA, Roma 2013.

³³ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 48-52.

il lettore al più significativo dei saggi dell'Algarotti critico, le *Lettere di Polianzio ad Ermogene intorno alla traduzione dell'Eneide del Caro* del 1744 – visto che prima della fondazione di Pietroburgo, come egli ricorda, nel mare di Revel e da Narva in fuori si navigava poco o nulla e ancora «la navigazione del Baltico è riputata una delle più pericolose che sieno», la galea *The Augusta* oltrepassa l'isola di Hoghland diretta verso la costa di Finlandia, fino al castello di Cronslot, posto a difesa dell'ingresso del porto dell'isola di Cronstat. Con la carta olandese di Abramo Maas, «la migliore di tutte ma che non dice del tutto il vero quando si entra nel golfo», e con le indicazioni preziose che gli erano state fornite a Revel dall'architetto navale inglese, in tre giorni il conte giunge alla foce del Neva, dunque a Cronstat³⁴. Lo zar Pietro, dopo aver deciso di fondare Pietroburgo, aveva colto l'importanza di quest'ultima, che ne era l'antemurale «e la fortificò in modo, che poche ci sono piazze nel mondo da paragonarsi con questa»³⁵. Algarotti spiega bene la difficoltà di navigazione in quelle acque soprattutto quando riporta che

«per entrare nel porto convien passare tra Cronslot, un forte di quattro bastioni, e una batteria detta di Pietro; e che chi entrasse come nemico, gli converrebbe asciugare il saluto di non so che bocche da fuoco, delle quali ce ne ha meglio che un centinaio sulla sola batteria di Pietro: per non dire, che troppo ci saria da fare per arrivare in faccia al porto medesimo. Ci vorrebbe un dato vento per rimontare il canale, che vi conduce; che quanto a star sulle volte non occorre discorrerla, tanto gli è stretto; e levati, che ne fossero via i segnali, sarebbe quasi che impossibile al più pratico pilota di guidarvi la nave»³⁶.

A difesa di quel luogo, la maggior parte dei cannoni era di ferro, eppure così belli e ben bruniti che sembravano d'acciaio. Tutte le costruzioni erano di legno, ma si cominciava a usare la pietra proveniente dalle vicinanze di Narva, come era stato fatto in parte per il molo e per un canale in quel momento ancora in costruzione, lungo un miglio e mezzo e disegnato dallo zar Pietro, dove si era deciso di «porre a secco le navi da guerra» con un duplice obiettivo: «l'uno di meglio conservar le navi, che in quest'acqua dolce del Neva presto marciscono; l'altro di metterle in sicuro, cacciandole così fra terra, da qualunque bombardamento de'

³⁴ Attuale Kronštadt.

³⁵ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 56. Sulla figura di Pietro il Grande si vedano *Problems in European civilization. Peter the Great, Reformer or Revolutionary?*, a cura di M. RAEFF, Boston 1963; STEPHEN J. LEE, *Peter the Great*, New York 1993; WILLIAM M. MARSHALL, *Pietro il Grande e la Russia del suo tempo*, Bologna 1999; PAUL BUSHKOVITCH, *Peter the Great. The struggle for Power, 1671-1725*, Cambridge 2001; LINDSEY HUGHES, *Pietro il Grande*, Torino 2012.

³⁶ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 56-57.

nemici»³⁷. Quanto segue nella lettera a Lord Harvey è, in sostanza, un resoconto sullo stato della Marina Imperiale russa in quel preciso momento storico, dal tono senz'altro meravigliato per le energie messe in campo in un ambiente nient'affatto favorevole allo sviluppo navale e per gli ottimi risultati raggiunti³⁸. Un bilancio che pone in evidenza l'interesse del conte per le cose militari, anche se in questo settore è stato considerato più un dilettante e «sostanzialmente un letterato», come ha sottolineato Ettore Bonora, con un «carattere che lo accosta, nonostante le vaste e varie esperienze culturali, più agli scrittori d'Arcadia che agli illuministi»³⁹.

Dopo aver ricordato al destinatario del suo scritto che «la marina era l'occhio di Pietro il Grande»⁴⁰, il quale era solito sostenere che la condizione di un ammiraglio d'Inghilterra era al di sopra di quella stessa di uno zar, Algarotti ne solletica la curiosità informandolo di sapere tutto, ormai, sulle questioni navali russe. Soprattutto dopo aver alloggiato in casa del vecchio e venerabile ammiraglio scozzese Gordon, che aveva comandato la flotta russa a Danzica, e dopo aver parlato per tutto il giorno di cose di mare con lui e con il contrammiraglio O'Brien, passato dall'Inghilterra ai servizi della corona russa. Si percepiscono stupore e compiacimento rispetto alla grande capacità dei Russi di impiantare una Marina navale pur non avendo molte navi mercantili, e ancor meno navi da guerra; con vascelli che si contavano sulle dita di una mano e, di conseguenza, pochi marinai; con sole tre imbarcazioni di cinquanta uomini ognuna, che arrivavano a Danzica e a Lubeca⁴¹. «Quel principe che ha uomini, può farne presto dei soldati», continua pragmatico, «Un zappatore, un contadino si avvezza agevolmente a marciare a patir caldo e gelo, alle fatiche e agli ordini della milizia», ma non è così per i marinai, «che per esser tali, debbono da piccolini in su essere avvezzi a'

³⁷ *Ibid.*, p. 57-58.

³⁸ Per i lavori più autorevoli sugli inizi della storia della Marina russa accessibili in lingua inglese cfr. ROGER CHARLES ANDERSON, *Naval Wars in the Baltic, during the sailing-Ship Epoch, 1522-1850*, Londra 1910; IDEM, *Naval Wars in the Levant, 1559-1853*, Princeton 1952; rinvio, inoltre, a EDWARD J. PHILLIPS, *The founding of Russia's Navy. Peter the Great and the Azov Fleet, 1688-1714*, Westport 1995 e a *Russian Warships in the Age of Sail, 1696-1860. Design, Construction, Careers and Fates*, a cura di JOHN TREDREA, EDUARD SOZAEV, Barnsley 2010.

³⁹ E. BONORA, *Algarotti, Francesco* cit., p. 359. Tra i numerosi studi su Algarotti, i saggi che sottolineano il suo interesse per la scienza militare sono solo due: DENISE ARICÒ, *Virgilio e la scienza militare in un Discorso di Francesco Algarotti*, in «Studi e problemi di critica testuale», 78, 2009, p. 97-129 e EADEM, *Francesco Algarotti e l'«Art de la guerre» di Federico di Prussia*, in «Filologia e critica», 35, 2010, p. 325-341.

⁴⁰ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 58.

⁴¹ *Ibid.*, p. 59.

disagi stranissimi, all'aria di mare, a un altro elemento»⁴². Inconvenienti di fronte ai quali, come egli prontamente sottolinea, i russi andavano ponendo rimedio, forzando quasi la natura del loro territorio, facendo ogni anno campagne di mare nel Baltico, con squadre di sette, otto navi, a bordo delle quali «era sparso a proporzione un lievito» di vecchi marinai, ma reclutando giovani ciurme cui veniva insegnata una piccola parte delle operazioni necessarie, cercando di farli diventare, negli anni, «tanto o quanto» uomini di mare⁴³.

Il conte fornisce indicazioni sul numero dei marinai presenti a Cronstat, che nel giugno 1739 era ridotto a poche centinaia, mentre 12000 si trovavano nel mar d'Azov per armare le flottiglie contro gli ottomani e ricorda che Pietro il Grande aveva assegnato all'ammiragliato trecentomila lire sterline, una somma immensa che egli avrebbe voluto si spendesse solo per la Marina, ma che dopo la sua morte era stata utilizzata anche per altri scopi, sull'onda del «destino che sogliono avere i testamenti de' principi»⁴⁴. Prosegue, poi, evidenziando che l'impressione generale, entrando a Cronstat, sarebbe stata quella di trovarsi di fronte a una Russia tutta dedita agli affari del mare, grazie anche alla presenza della grande nave da guerra *Anna*, nome dell'imperatrice regnante, costruita dall'architetto navale inglese Browns, che si stava fornendo di alberatura e che con i suoi 114 pezzi di cannone di bronzo e le sue sculture interne ornamentali, rappresentava un simbolo di forza che avrebbe meritato «per teatro l'oceano» e non «il fosso del golfo di Finlandia»⁴⁵.

Nel porto la *Anna*, insieme ad altre trenta, quaranta navi, tra cui la *Caterina*, la favorita di Pietro, e il *Pietro*, fabbricato su disegno dello stesso zar e nave ammiraglia durante la spedizione di Danzica, sortiscono su Algarotti «il più pittoresco effetto del mondo»⁴⁶. «Ma di qual uso le grosse navi in questo mare così ristretto per sé, e soltanto navigabile nel mezzo per il tratto di poche miglia?» è la domanda che egli si pone e che «pur era la passion dominante del Czar; aver navi, averle grossissime, averle e fabbricarle vicino a sé, dove meno conveniva»⁴⁷, regalando una serie di pertinenti considerazioni sulla necessità della collocazione dell'arsenale a Revel piuttosto che a Pietroburgo e a Cronstat, per evitare

⁴² *Ibid.*

⁴³ Cfr. DAVID WOODWARD, *The Russian at Sea. A History of the Russian Navy*, New York 1966.

⁴⁴ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 61.

⁴⁵ *Ibid.*

⁴⁶ *Ibid.*, p. 62.

⁴⁷ *Ibid.*, p. 63.

tutti i problemi pericolosi ed economici legati al trasporto delle navi verso i fondali alti, tra cui l'utilizzo dei complicati cammelli⁴⁸. Inoltre, continua,

«Ci è ancora di più, dicono i periti: libero che sia dal diaccio il fiume e il canale di Cronstat, per uscirne e mettere in mare, ci vuole un vento di levante per appunto; e sogliono in questi mari quasi tutta la estate regnare i ponenti. Aggiungi, che le navi fabbricandosi a Pietroburgo, conviene dipoi condurle giù a Cronstat; e ciò non può farsi, che con pericolo ed ispesa grandissima. Tra Pietroburgo, e Peterhoff, casa di delizia del Czar, posta sulla Neva, ci è un bassofondo nel fiume: non ci ha che otto piedi di acqua; e non occorre già qui aspettar la marea che la rialzi, come ne' fiumi, che metton nell'oceano. È dunque forza trasportare le navi alla foggia olandese con un bel pajo di cammelli sotto; che non è cosa per niun conto di picciola faccenda»⁴⁹.

Tutti inconvenienti ai quali, secondo il conte, si stava pensando di porre qualche rimedio, scavando un grande e profondo canale, che Pietro aveva già in mente di costruire, che da Pietroburgo e passando per Peterhoff permettesse di condurre le navi più facilmente per «vedere i vascelli da guerra passar tra le ombre e le delizie de' suoi giardini, come nella capitale gli avea su'cantieri dappresso al suo palagio»⁵⁰. Lo zar usciva ogni mattina presto per andare a visitare i suoi cantieri e vi si tratteneva un'ora o due per segare e calafatare egli stesso, «forse per dar l'esempio a' suoi, che voleva far divenire marinaj a ogni modo». Per la stessa ragione aveva ordinato che i «bojardi» non arrivassero a corte né a cavallo né in carrozza, ma in «giacchetto» e che non si attraversassero i fiumi sui ponti, ma in barchette a vela e non a remi, «simile a Ciro, che, per avvezzare i Persiani a cavalcare, avea quasi loro proibito il servirsi delle gambe»⁵¹, sottolinea non senza una punta di sarcasmo il viaggiatore veneziano.

L'errore di Pietro, a suo avviso, era stato quello di far costruire i suoi armamenti navali in acque tanto inadatte alle grandi navi «né più né

⁴⁸ I cammelli erano una «sorta di macchine di cui suolsi servire per trasportare o gettare in mare i vascelli», com'è spiegato nel secondo tomo del *Viaggio in Inghilterra ed in Russia negli anni 1821, 1822 e 1823 del signor Odoardo Montulé, Cavaliere della Legion d'Onore ed autore del Viaggio in America, Sicilia ed Egitto*, versione di LUIGI BASSI, 2 voll., Milano 1827, p. 148, e ancora «specie di galleggianti a carena totalmente piatta, con cui si sollevano le navi, generalmente usati per trasportare quelle di grande immersione sopra alti fondi, dove, senza tale soccorso, sarebbe impossibile il loro passaggio», come in GIOVANNI CASONI, *Breve storia dell'Arsenale. Note e cenni sulle forze militari, marittime e terrestri della Repubblica di Venezia*, Venezia 1847, p. 133.

⁴⁹ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 63-64.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 64-65.

⁵¹ *Ibid.*, p. 65.

meno che un basso fondo a una balena»⁵². Le galere erano più agili tra le isolette e gli scogli e lo zar aveva fatto chiamare fabbricatori veneziani a costruirne. Algarotti ne incontra uno, molto anziano ma ancora attivo e non piccola è la sua meraviglia quando sente parole che terminano con *ao* e che gli ricordano casa «*a sessanta gradi di altezza dal polo*». Aveva centotrenta galere tra le quali ce n'erano di piccole, con una capienza di trecento uomini, e di grandi, che ne potevano contenere molti di più, tutte armate di due pezzi di artiglieria da prua, del cannone di corsia e di falconetti dalle sponde. Lo zar aveva dato a ciascuna il nome di un pesce della Russia ma ora erano numerate, come le legioni, e con esse si poteva trasportare facilmente un esercito di trentamila uomini⁵³.

Senz'altro chiarificatrici appaiono le considerazioni sui marinai quando si legge che

*«come tra soldati romani era il nuotare, così era il remare tra' russi. Ogni fantaccino impara egualmente a maneggiare il remo che il fucile; e così senza tanto traffico marittimo, senza imbargo, è bella e trovata la ciurma per le galere»*⁵⁴.

Galere che, come sapevano bene gli Svedesi, «*terribili a' nemici*» sbarcavano dove meno te le aspettavi per predare e che, fatto il colpo, venivano rimesse a mare per dirigersi rapidamente verso qualche altro luogo⁵⁵.

Prima dell'arrivo a Pietroburgo, il 30 giugno 1739, l'autore si sofferma su «*un'altra particolarità*», che gli appare sì naturale, ma che «*ha molto dello strano*», ossia al legname con cui venivano costruite le navi in quella città, «*di un rovere che sta almeno due estati in viaggio prima di arrivarvi*», quindi lontanissimo. Giungeva in pezzi belli e tagliati fin dal regno di Casan, risaliva il Volga e il Tuertza, attraverso un canale passava nel Sna e nella Mesta. Da lì cadeva nel canale lungo il lago Ladoga per poi scendere, finalmente, attraverso il Neva fino a Pietroburgo. Una volta arrivato, o veniva subito messo in opera oppure

«il lasciano stagionare in alcuni gran magazzini traforati alla foggia di stie, perché l'aria vi passi. Gli ricoprono durante il gelo con grosse tele,

⁵² Circa le idee e i progetti di Pietro il Grande sulla Marina navale di grande interesse sono anche i resoconti di JOHN PERRY, *State of Russia under the present Czar*, Londra 1716; ALEXANDER GORDON, *The history of Peter the Great, Emperor of Russia*, 2 voll., Londra 1755; CYPRIAN A. G. BRIDGE, *History of the Russian fleet during the reign of Peter the Great by a contemporary Englishman (1724)*, Londra 1899.

⁵³ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 66.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 67.

⁵⁵ JOHN P. LEDONNE, *The Russian Empire and the World, 1700-1917: The Geopolitics of Expansion and Containment*, New York 1997.

*per difendere il legname dalle intemperie del cielo, appresso a poco, come si ricoprono in Italia i cedrati»*⁵⁶.

Con questa ultima considerazione Algarotti chiude la sua lettera da Cronstat per dedicare le pagine che seguono al suo ingresso a Pietroburgo e alle impressioni che il panorama gli suggerisce, subito abbagliandolo con «*la scena di un imperial città*», ma via via deludendolo tanto da non sembrare «*più quale la ci pareva da lungi*»⁵⁷. Anticipando, probabilmente, il gusto espresso nel suo trattato *Sopra l'Architettura* del 1756, annota che in quel luogo regna «*una maniera di architettura bastarda tra la italiana la francese e la olandese: domina però la olandese; è non è meraviglia*», dal momento che Pietro aveva fatto in Olanda i primi suoi studi e a Sardam, «*quasi nuovo Prometeo, prese quel fuoco, di cui animò dipoi la sua nazione*»⁵⁸. Se a Cronstat, ospite dell'ammiraglio Gordon, il conte aveva avuto modo di parlare soprattutto della flotta russa, a Pietroburgo, in casa del mercante inglese Crammer «*si ragiona di commercio*» e poi si affronta il tema delle milizie. È qui che lo lasciamo, in una delle costruzioni «*meglio fabbricate che sieno*», situata sul lungarno del Neva e che «*dentro ha tutta l'aria di un'abitazione inglese*»⁵⁹, mentre riflette con lungimiranza e quasi profeticamente sulle capacità e sul potenziale della Russia, ma anche, e forse poco realisticamente, su una Spagna che secondo lui, per la sua posizione geografica, poteva ancora tornare a essere una potenza:

*«La Spagna e la Russia sono forse i due meglio posti paesi per divenir signori del mondo; l'una a cavaliere dell'oceano e del Mediterraneo, naturalmente padrona dello stretto, e dietro difesa da' Pirenei, con quegli stessi vantaggi nel mondo moderno, che avea nell'antico la Italia; la Russia a cavaliere dell'Asia e dell'Europa, inaccessibile da varj lati, e che in altri ha per fortezze la debolezza de' vicini, e che facilmente può dilatarsi da quella banda, dove il farlo sarebbe del maggior suo vantaggio»*⁶⁰.

È proprio questa lungimiranza nei confronti di quel «*grand'orso bianco*» russo a porre in evidenza la capacità di Algarotti di leggere e bene interpretare i segnali provenienti da quanto aveva visto o anche solo ascoltato durante il viaggio e che, pur non rendendolo un professionista

⁵⁶ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 69.

⁵⁷ *Ibid.*, p. 73.

⁵⁸ Sull'architettura russa si vedano i lavori di GEORGE HEARD HAMILTON, *The Art and Architecture of Russia*, Baltimore 1954 e WILLIAM CRAFT BRUMFIELD, *A History of Russian Architecture*, Cambridge-New York 1993.

⁵⁹ F. ALGAROTTI, *Viaggi di Russia* cit., p. 75.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 112.

di cose militari agli occhi degli storici del settore poco interessati a questi suoi scritti, ne fanno senz'altro un appassionato. A dimostrarlo è la sua difesa e rivalutazione del Machiavelli teorico militare, scritta forse solo per legittimare, come ha osservato Piero del Negro, la sua pretesa di discutere di guerra nonostante non fosse un militante di carriera e provenisse da una nazione, l'Italia, che, come scriverà, «non [aveva] opera[to] gran cosa con la spada» e «mostra[va] per altro essere più divota di Pallade con l'ulivo in mano che con la lancia in resta»⁶¹.

Da allora in avanti, la Marina Imperiale russa avrebbe compiuto passi da gigante raggiungendo risultati eccellenti in un lasso temporale che, se confrontato con quello delle Marine navali di altre Potenze, risulta essere il più breve, dopo quello degli Stati Uniti d'America⁶². La conclusione del viaggio in Russia coinciderà con l'ingresso di Algarotti nella sfera di Federico di Prussia e, quindi, con l'apertura di nuovi orizzonti e prospettive. Sarà solo nel febbraio 1764, poco prima di morire, che egli darà una sistemazione agli scritti russi, potendo «a buon diritto illudersi che la Russia sarebbe veramente stata in grado di portare a compimento, con altri protagonisti ma ancora una volta per mano di una donna, quei prodigiosi esempi di grandezza che Anna Ivanovna aveva lasciato intravedere; all'aprirsi del regno della grande riformatrice Caterina [...] era opportuno richiamarli, non soltanto come testimonianza di un periodo storico, ma come motivo di riflessione per i Lumi europei»⁶³.

Subito dopo la pubblicazione dei *Viaggi in Russia*, nell'estate di quello stesso anno, poco dopo la morte del loro autore, viene ucciso l'imperatore Ivan Antonovič, il figlio nato dalle nozze cui il conte aveva partecipato nel 1739, insieme alla delegazione di lord Baltimore. Come ha ricordato Mikhail Talalay, l'opera, pubblicata oltre cinquanta volte in sette lingue europee, a lungo non ha trovato il proprio editore in Russia, ottenendo così una notorietà limitata e giungendovi attraverso un percorso difficile. Tuttavia, da quel paese ha ricevuto un regalo *post mortem*, ossia l'aforisma «Pietroburgo-finestra sull'Europa», tramandato attraverso una pagina del poema *Il cavaliere di bronzo* (*Mednyj vsadnik*, 1833) di Aleksandr Sergeevič Puškin, il quale, pur non

⁶¹ P. DEL NEGRO, *Le «lettere militari» di Francesco Algarotti* cit., p. 98; per la citazione, cfr. F. ALGAROTTI, *La scienza militare del segretario fiorentino*, in IDEM, *Opere*, vol. V, Livorno 1792, p. 59.

⁶² Tra le Marine navali attive nell'area mediterranea quella spagnola fa risalire i suoi esordi al XIII secolo; seguono quella ottomana nel XIV secolo, quella francese nel 1624, la Royal Navy inglese nel 1660, la Marina Imperiale russa nel 1696 e quella statunitense nel 1775.

⁶³ W. SPAGGIARI, *In prosa e in verso* cit., p. 150.

conoscendo probabilmente l'opera di Algarotti, divulgherà la fama del suo nome in tutta la Russia⁶⁴.

⁶⁴ MIKHAIL TALALAY, *La ricezione delle opere algarottiane in Russia*, in *Nel terzo Centenario della nascita di Francesco Algarotti* cit., p. 151-157.

Finito di stampare
da Grafiche Antiga spa
Crocetta del Montello (TV)
novembre 2017



GRIGORE ARBORE POPESCU

Laureato in storia del mondo antico (1965) e in storia dell'arte (1970). PhD presso la Scuola Normale Superiore di Pisa (1972-1975). Ha pubblicato in romeno vari libri di letteratura e di storia dell'arte, tra cui: *La città ideale nella visione del Rinascimento* (1977); *Forma come visione* (1984); *Gesù tra i ladroni* (2012). Dal 1987 vive in Italia. Tra 1991-1995 è stato esperto nel Consiglio Nazionale della Ricerca (C.N.R.) e ulteriormente Chief Technology Officer. Autore della sintesi *L'arte nell'Età delle Monarchie Assolute* (UTET, Torino 1997). Ha pianificato e coordinato la collana monumentale *La pittura in Europa* (Electa, Milano 1994 seqq.).

Ha coordinato la realizzazione di grandi eventi espositivi – *I Daci* (Firenze 1997); *Cristiani d'Oriente* (Trieste 1999) ecc. – e ha curato, essendo anche co-autore, i relativi cataloghi. Curatore e co-autore del volume collettaneo *Dall'Adriatico al Mar Nero. Veneziani e romeni – tracciati di storie comuni* (C.N.R., Roma 2003). Cavaliere dell'Ordine al Merito della Repubblica (1982).

CRISTIAN LUCA

Laureato in Storia medievale presso l'Università di Bucarest, ha conseguito il Master in Storia dell'Europa Orientale e il Dottorato di ricerca in Storia tardomedievale e della prima Età moderna presso lo stesso Ateneo. È stato *Visiting Fellow* presso l'Istituto Storico Italo-Germanico di Trento (2001); ha vinto la Borsa Nazionale Statale «Nicolae Iorga», per la ricerca e formazione postuniversitaria in Italia (2002-2004), è stato *Andrew W. Mellon Postdoctoral Fellow* presso il Netherlands Institute for Advanced Study in the Humanities and Social Sciences (2008-2009).

Dal 2014 ricopre la carica di Vicedirettore dell'Istituto Romeno di Cultura e Ricerca Umanistica di Venezia. Dal 2016 è professore ordinario di Storia dell'Europa Orientale del tardo Medioevo e dell'Età moderna presso l'Università del Danubio Meridionale di Galați (Romania).

Specializzato nello studio delle relazioni politico-diplomatiche ed economiche dell'Europa del tardo Medioevo e dell'Età moderna, studioso delle relazioni intercorse fra gli Stati italiani preunitari ed i Principati Romeni nei secoli XVI-XVIII, è autore di numerosi articoli scientifici e di alcuni libri e curatele.

