

comune che non si pensa, frequente nei documenti antichi, e registrata dal cav. Pigafetta, primo dei nostri che abbia fatto il giro del globo in tre anni, dal 1519 al 1521, avanti all'invasione dei gallicismi. Insomma si vuol numeroso l'equipaggio.

Finalmente il quarto carattere è la mobilità e l'attitudine al corso, che dipende dalle forme del bastimento e dalla forza motrice. Le navi militari e principesche sono state sempre, e ancora sono, di garbo sottile ed allungato, *Naves longae*: preso l'aggiunto non mica nel significato assoluto, che debbano essere le navi più lunghe di tutte, ma nel senso relativo e proporzionale tra lunghezza e larghezza. Alle navi tonde, gonfie di ventre, larghe e tarde, si dà lunghezza tripla o quadrupla della larghezza ¹⁾; in quella vece alle navi lunghe si dà il sestuplo e fino il decuplo della larghezza medesima, per rendere il vaso snello e corsiero. Tale è la forma delle navi belliche, delle lusorie e dei talamèghi usati dagli antichi ²⁾; tale delle galere nel medio evo, tale dei piroscafi al tempo nostro. Tutti i quali oltracciò sempre hanno avuto forza motrice libera e propria e non soltanto il vento. Il vento è motore sommamente economico: perciò utile ai trafficanti. Ma ai principi e ai militari l'incertezza e la fallacia del vento non torna acconcia: essi vogliono più che si possa a piacer loro l'andare, il venire, l'assalire, il ritirarsi, il tornare alla carica, il volgere dove che sia, il dare o pigliar caccia, insomma il governare a talento, e secondo i principii della tattica militare. Perciò han sempre cercato forza

¹⁾ Lucianus, Dial. Navigium et vota: in princ. « Quanta navis haec? Centum viginti cubitis in longitudinem, latitudine autem supra quartam maxime partem ».

²⁾ Seneca, De beneficiis, VII, 20. « Lusorias naves et cubiculatas, ludibria regum in mari lascivientium ».

Scheffer p. 102. — Svetonius, in Jul. 52.