

sue navi ed in ogni caso dell'intera armata navale. Valida e vigilante fu certo la funzione di questa armata anche per la difesa dei traffici mediterranei e di quelli che si svolgevano con le Fiandre e con l'Inghilterra per mezzo delle mude ordinarie (1).

Difetti organici nella struttura della difesa navale però non mancarono: si pensi al fatto che l'efficienza delle forze navali talvolta era troppo strettamente dipendente dalle mutabili condizioni delle finanze e dalle speranze di guadagni (prestiti, prede, ecc.). Non sempre ci fu unità organica tra le varie squadre navali. Pure il sistema dello staggire, in caso di bisogno, le navi private delle quali si lasciava il comando ai capitani mercantili presentava gravi inconvenienti che si ripercuotevano sulla disciplina e sulla compattezza dell'organismo militare, minato talvolta da un pericoloso spirito di emulazione che rispecchiava il frazionamento federalistico o tendenze legate ad interessi privati.

Anche nella campagna del 1571 (la campagna che si concluse a Lepanto) si ebbero due grosse squadre: quella del Golfo (56 galee sottili, 6 galee grosse, due navi armate con leva straordinaria pure nelle città di Terraferma) e quella di Candia. In questa occasione fu concesso l'onore di comandare le galee ai nobili di Terraferma « acciocchè — scrisse il Paruta — nella causa comune fussero tutti degli honori et parimente delle fatiche e dei pericoli partecipi » (2).

(1) Le mude ordinarie furono quelle di Fiandra e Inghilterra, Aigues Mortes, Alessandria, Beirut, Romania. Una spedizione di traffico univa tra loro i porti della Barberia, dell'Egitto e della Siria. Il servizio regolare delle galee di Barberia fu imitato da Firenze. MANFRONI, *Storia della Marina italiana*, II, 1902, pg. 131.

(2) MANFRONI, *op. cit.*, III, pg. 469.