

Luciano Pezzolo

STATO, GUERRA E FINANZA NELLA REPUBBLICA  
DI VENEZIA FRA MEDIOEVO E PRIMA ETÀ MODERNA

Agli inizi degli anni Settanta del Cinquecento Battista D'Agnolo del Moro dipinse un quadro da collocare nella Camera dell'Armamento, uno dei più importanti uffici amministrativi della flotta. Esso raffigura in primo piano, fra pesanti sacchi di monete, tre provveditori all'armar che, sotto lo sguardo attento di San Marco, consegnano del denaro a un soldato in fogge da antico romano. Sullo sfondo il doge e alti dignitari della Repubblica salutano truppe che, al suono di tamburi e trombe, stanno imbarcandosi sulle galee<sup>1</sup>. L'opera ha un chiaro valore allegorico: da un lato San Marco e il soldato romano sottolineano la sacralità della guerra e la continuità con le glorie di Roma; dall'altro lato si evidenzia lo stretto legame, molto più prosaico, fra il denaro e la guerra. Il quadro illustra scene abbastanza usuali per un veneziano, ma che assumevano un grande valore per l'intensità ideologica e per la mobilitazione di mezzi e risorse che il governo intraprendeva.

La storia di Venezia è strettamente legata al mare: sul mare Venezia è sorta, e sul mare si è fatta la sua fortuna, conseguendo un potere politico ed economico di grande rilievo. La simbiosi fra la città lagunare e il mare è stata considerata talmente forte e coinvolgente che, non appena i veneziani si furono rivolti verso la terra, si parlò di crisi di identità, di tradimento, di declino morale ed economico. La terra, tuttavia, non era la concorrente del mare: i due elementi si integravano. La conquista di un'ampia area nella Valle Padana agli

Il presente saggio riprende, con notevoli ampliamenti, il testo presentato alla conferenza su «Navies and state formation», tenutasi a Volos il 9-12 settembre 2004. Desidero ringraziare Guido Candiani per i suoi commenti.

Abbreviazioni utilizzate: Aspd, Archivio di Stato di Padova; Asv, Archivio di Stato di Venezia; Asvi, Archivio di Stato di Vicenza; Bcv, Biblioteca del Museo Correr, Venezia; Bnf, Biblioteca Nazionale di Firenze; Bnm, Biblioteca Nazionale Marciana, Venezia; *Bilanci, Bilanci generali della Repubblica di Venezia*, a cura di F. Besta, Vicentini, Venezia, 1912.

<sup>1</sup> Il quadro si trova presso il Museo Navale di Venezia.

inizi del XV secolo era stata concepita in funzione del rafforzamento degli interessi marittimi. Il controllo della Terraferma era stato reso necessario per impedire la formazione di una potenza avversaria in prossimità della laguna e per tutelare le vie di transito delle merci che giungevano a Venezia. Dal XVI secolo il ceto dirigente veneziano assumerà sempre più le vesti di proprietari terrieri abbandonando quelle tradizionali di mercanti. Tuttavia la proiezione marittima dello stato non si indebolì: i territori d'oltremare vennero sempre difesi con ingenti risorse militari e finanziarie. Ancora alla fine del XVII secolo Venezia intraprese una guerra di conquista per la Morea, dopo pochi anni dalla perdita di Creta, aspirando a un regno nel mar Egeo.

In questo contributo tratterò l'ascesa e il declino della più potente Repubblica marinara italiana fra il medioevo e la prima età moderna; cercherò di esaminare gli strumenti – politici, finanziari e militari – che permisero a un'area periferica e a un gruppo relativamente ristretto di uomini di raggiungere una posizione preminente nell'Europa dell'epoca e, successivamente, le cause del declino, sia in termini relativi che assoluti. La storia di Venezia offre un eccellente esempio per verificare le tesi circa gli stretti rapporti fra guerra, finanza e formazione dello Stato in un contesto, quello veneziano e più in generale quello italiano, che è stato negletto dagli studiosi interessati alla nascita dello stato fiscale. Il problema è quello di analizzare il grado di efficienza statale, intesa come «concentration and systematisation of strategically important resources and competencies in order to convert them into something which gives muscle to political power»<sup>2</sup>.

### 1. *Espansione e contrazione del potere marittimo*

Il vero e proprio punto di svolta della storia veneziana avvenne nel 1202, quando la flotta veneziana imbarcò i crociati che avrebbero dovuto dirigersi verso la Terra santa. Gli organizzatori della crociata avevano stipulato un contratto con il doge di Venezia impegnandosi a pagare la enorme somma di 85000 marchi (circa 20000 chili di argento) per il trasporto e il rifornimento per un anno di un esercito di 35000 soldati. Naturalmente i crociati non furono in grado di

<sup>2</sup> J. Glete, *Warfare at sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, Routledge, London, 2000, p. 63.

mantenere l'impegno, e i veneziani seppero approfittarne. La forza crociata venne impiegata per prendere Costantinopoli nel 1204 e costituire l'Impero Latino di Oriente. L'impero durò sino al 1261, ma Venezia consolidò alcune posizioni in Dalmazia e soprattutto ottenne l'isola di Creta, Negroponte, Modone e Corone, nonché altre basi strategiche per il controllo delle rotte fra oriente e occidente. Così Venezia costituì un vasto dominio coloniale che partiva dalle coste dell'Istria e, attraverso basi costiere e isole, giungeva sino al Mar Nero.

L'altra grande potenza marittima, Genova, non rimase certo a guardare. A partire dalla metà del XIII secolo gli interessi delle due città italiane si scontrarono sia economicamente che militarmente. La prima guerra fu combattuta fra 1257 e 1270, si svolse per lo più nelle acque del Mediterraneo orientale, e terminò con la vittoria dei veneziani. Una delle battaglie decisive, al largo di Acri nel 1258, vide da una parte la flotta veneziana con 39 galee, 4 grandi navi tonde e 10 tarette, mentre i genovesi schieravano 50 galee, e 4 navi tonde. Cinque anni dopo un altro scontro fu combattuto da una trentina di galee per ciascuna flotta. Le strategie dei due avversari erano differenti: Venezia aveva scelto di difendere i propri convogli con una forte scorta di galee da combattimento, contando sulla superiorità bellica che esse avevano dimostrato sui genovesi; questi invece, dopo pesanti sconfitte, avevano deciso di evitare gli scontri con la flotta militare intraprendendo azioni di pirateria contro le navi commerciali nemiche<sup>3</sup>.

La seconda guerra scoppiò nel 1294 e iniziò con una sconfitta veneziana. L'anno successivo Genova armò una flotta di eccezionali dimensioni, con 165 galee e 35000 uomini. Questa enorme forza, tuttavia, non venne impegnata in combattimento. Nel 1298 le due flotte si scontrarono al largo dell'isola di Curzola, nell'Adriatico settentrionale. I veneziani avevano 90 navi che fronteggiavano 80 navi genovesi. I genovesi vinsero lo scontro, ma l'anno successivo fu firmata la pace, poiché le due rivali non riuscivano a prevalere l'una sull'altra.

Anche nel secolo successivo la rivalità fra le due maggiori potenze navali italiane continuò, tanto da trasformarsi in guerra negli anni 1350-55 e 1378-81. Le caratteristiche di tali guerre furono abbastanza simili: nessuno dei due avversari riuscì a prevalere sull'altro

<sup>3</sup> F. Lane, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino, 1978, pp. 88-93.

in maniera decisiva. La quarta guerra con Genova comportò, tuttavia, pesanti conseguenze per Venezia; essa fu «il più severo banco di prova della coesione della società veneziana e della forza delle sue istituzioni repubblicane»<sup>4</sup>. Ancora una volta gli interessi nel Mar Nero furono la miccia che fece scoppiare la guerra. Le fasi iniziali risultarono favorevoli ai genovesi e ai loro alleati, che nel 1379 giunsero a minacciare direttamente Venezia. Alla fine, comunque, i genovesi furono costretti ad abbandonare la laguna. È interessante notare che in questa guerra furono impiegate per la prima volta artiglierie sulle imbarcazioni veneziane<sup>5</sup>. Conviene sottolineare, inoltre, che in genere l'entità delle flotte era inferiore rispetto a quella di un secolo prima. La diminuzione della popolazione dopo la peste del 1348, le difficoltà finanziarie e, a partire dal 1400, gli impegni militari nella Terraferma avevano portato a ridurre il numero delle imbarcazioni da guerra<sup>6</sup>.

La prima metà del XV secolo fu caratterizzata dal coinvolgimento nelle lotte fra gli Stati territoriali in Italia. In tempi relativamente brevi Venezia riuscì a costituire un ampio dominio che arrivava sino a Bergamo e al Friuli. A differenza della flotta, l'esercito terrestre era formato da truppe mercenarie con una sporadica presenza di soldati veneziani. Vedremo tra breve la differenza fra l'organizzazione militare veneziana in mare e in terra.

Il XV secolo vide l'eclisse della grande rivale commerciale, Genova, e l'emergere di un potente avversario politico, l'impero ottomano. Se nella prima metà del secolo la marina veneziana fu raramente impegnata in importanti campagne, che comunque la videro prevalere sui nemici, la seconda metà fu caratterizzata dalla prima guerra turca nel 1463-79. È rimarchevole il fatto che sia stata Venezia stessa a intraprendere la guerra contro i turchi: ciò significa che il patriziato veneziano nutriva una larga fiducia nella propria forza militare, anzitutto nella flotta. Dapprima vennero conquistati alcuni centri della Morea, ma poi l'enorme potenziale ottomano fece sentire il suo peso. Cavalieri turchi penetrarono nel cuore della Terraferma saccheggiando alcuni villaggi e la controffensiva di Maometto II portò alla

<sup>4</sup> *Ibid.*, p. 224.

<sup>5</sup> *Ibid.*, p. 232.

<sup>6</sup> Per le vicende politiche quattrocentesche rinvio a G. Cozzi, *Politica, società, istituzioni*, in G. Cozzi e M. Knapton, *Storia della Repubblica di Venezia. Dalla guerra di Chioggia alla riconquista della Terraferma*, Utet, Torino, 1986, pp. 3 sgg.

caduta di Negroponte. Nel frattempo, tuttavia, Cipro entrava sotto l'influenza veneziana. È probabile che questa campagna scalfì le certezze che i veneziani nutrivano sulla propria superiorità militare verso gli ottomani.

Una nuova epoca si aprì nel fatale 1494 con la discesa di Carlo VIII in Italia. Tra fine XV e inizi XVI secolo la Repubblica di Venezia raggiunse la sua massima espansione territoriale nella penisola. Furono conquistati alcuni porti pugliesi, così da controllare più agevolmente le rotte lungo lo Ionio e l'Adriatico. Un inatteso attacco turco, tuttavia, segnò una gravissima crisi navale veneziana. Nel 1499 l'esercito ottomano conquistava alcune basi veneziane in Morea e compiva altre incursioni sino a pochi chilometri da Venezia stessa, mentre la flotta riusciva a sconfiggere quella veneziana allo Zonchio. La mancata vittoria ebbe gravi conseguenze non solo militari ma anche morali. La marina veneziana, che si considerava ancora largamente superiore a quella turca, subì una severa sconfitta che pose fine al mito della invincibilità delle galee di San Marco. Nel 1503 la Repubblica firmò la pace rinunciando ad alcune colonie in Grecia e Albania. Il nuovo secolo si apriva con il ceto dirigente veneziano che manifestava oramai delle chiare scelte: sul mare occorreva cercare di mantenere le posizioni cercando di non offrire motivi di guerra al turco; si preferiva, invece, destinare la gran parte delle risorse in Italia, dove si stavano giocando i destini della Repubblica. Le guerre d'Italia, in effetti, assorbirono enormi risorse finanziarie e costrinsero il governo a mantenere un esercito che in alcuni momenti arrivò a 30.000 uomini. Sino alla battaglia di Pavia il ruolo di Venezia fu piuttosto attivo, ma poi anche nella penisola si scelse una strategia di mantenimento delle posizioni conseguite. Dal secondo decennio del Cinquecento fu intrapreso un gigantesco programma di fortificazioni che avrebbe difeso i territori dai confini occidentali sino a Cipro. Le fortezze che costituirono un vero e proprio *limes* – prendendo a prestito l'espressione di Braudel – rappresentano anche visivamente la scelta strategica veneziana: la difesa dei territori e delle basi costiere.

Il periodo fra l'inizio del XVI secolo e il 1670 vide l'impero ottomano assumere una politica decisamente aggressiva verso Venezia. La perdita di Cipro, nonostante la vittoria di Lepanto, e la lunga guerra di Creta (1645-69) furono eventi che costrinsero Venezia in una posizione difensiva, sebbene disponesse di una discreta forza navale. Non occorre sottolineare il ruolo giocato dalle navi veneziane a Lepanto, ma è invece importante rimarcare che la flotta di San

Marco rappresentò un temibile avversario anche durante il XVII secolo. Tuttavia la forza navale non impedì la caduta di Candia e la perdita della più importante base veneziana nel Mediterraneo.

Dopo questa breve esposizione degli impegni navali veneziani, proviamo a trarre qualche considerazione. Le fasi dell'espansione e della contrazione economica di Venezia si legano strettamente sia alle congiunture del mercato internazionale che a quelle della politica. La capacità dei veneziani di offrire efficienti servizi navali permise loro di costruire un impero coloniale punteggiato da basi e porti di rilevante importanza strategica. Occorre infatti considerare che le galee sottili – l'arma tradizionale della flotta veneziana – avevano necessità di rifornirsi spesso di acqua e viveri, poiché disponevano di poco spazio a bordo. Una linea pressoché ininterrotta di appoggi dall'Adriatico settentrionale all'Egeo permetteva così un'efficace azione di scorta ai navigli mercantili e di controllo delle acque. Il sistema militare veneziano mostrava dunque una forte integrazione tra la componente navale e le fortificazioni terrestri. Non è certo un caso che il trattato di Cristoforo Da Canal sulla marina veneziana a metà del XVI secolo recasse un'immagine di una galea iscritta in un quadrilatero ai cui vertici si elevavano quattro fortezze.

La conquista di territori in Levante rappresentò inoltre una ricca fonte di risorse per la città. Il caso veneziano si inserisce piuttosto agevolmente nel modello che Tilly definisce come «capitalised coercion». Il potere militare punta ad accrescere economicamente lo stato e facilita il conseguimento di un'economia di mercato che favorisce le esigenze del gruppo dirigente governativo<sup>7</sup>. È stato giustamente detto che il Senato, cioè il massimo organismo politico del governo veneziano, può essere considerato come il consiglio di amministrazione della Repubblica. Sino agli inizi del XVI secolo infatti il Senato comprendeva in gran parte patrizi che avevano ampi interessi nel commercio marittimo. Così, si può arguire che le decisioni del governo fossero fortemente influenzate dalle esigenze del commercio internazionale e dei mercanti.

<sup>7</sup> C. Tilly, *L'oro e la spada. Capitale, guerre e potere nella formazione degli stati europei (990-1990)*, Ponte alle Grazie, Firenze, 1991.

## 2. L'organizzazione navale

Non è semplice distinguere, almeno per gran parte del periodo in considerazione, le navi adibite al commercio da quelle con compiti strettamente militari. È vero che un certo numero di galee leggere pattugliava regolarmente l'Adriatico settentrionale almeno sin dal XIV secolo, ma le flotte costituite per la guerra erano formate anche da imbarcazioni civili, affittate o sequestrate per scopi bellici. La flotta di Antonio Grimani, ad esempio, nel 1499 contava, oltre a 50 galee sottili militari, una quindicina di galee grosse mercantili e 20-30 grandi caracche<sup>8</sup>. Inoltre, il numero delle navi effettivamente in servizio si riduceva notevolmente durante la stagione invernale, quando molte galee rientravano a Venezia o nelle basi mediterranee. La capacità di schierare un elevato numero di imbarcazioni, comunque, sembra essere una caratteristica di Venezia sin dal basso medioevo. Il centinaio di navi che la Repubblica impiegò alla fine del XIII secolo rappresentava una forza cospicua, che difficilmente trovava paragone con altri stati, tranne Genova. Anche in tempo di pace Venezia era tra le pochissime potenze che mantenevano una flotta permanente già dal XIV secolo.

Il numero delle galee in attività mutava in relazione alle tensioni politiche e militari e al clima. La struttura della galea leggera consigliava il suo impiego solo durante il periodo primaverile ed estivo. Negli anni 1520 la flotta permanente era costituita da circa 25 galee. Durante la guerra turca nel 1537-40 il numero salì a oltre 80, e successivamente durante gli anni di pace l'entità della flotta variò da 20 a oltre 40 unità. Verso la fine del XVI secolo la flotta era di circa 30 unità: il Capitano contro gli Uscocchi aveva a disposizione due galee e tre fuste nelle acque dell'Istria; quattro galee del Governatore dei Condannati pattugliavano l'Adriatico settentrionale, e altre sette galee erano sotto gli ordini del Capitano del Golfo. Il Provveditore all'Armata guidava una flotta di 12 galee nello Ionio, e infine, a Creta erano dislocate quattro navi del Capitano della Guardia di Candia e altre quattro affiancavano il Provveditore all'Armata durante l'estate<sup>9</sup>. In caso di guerra l'entità della flotta

<sup>8</sup> F. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 414. Imbarcazioni commerciali adibite a supporto logistico durante la guerra di Cipro in Asv, Senato Mar, filza 42, *passim*.

<sup>9</sup> A. Tenenti, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Laterza, Bari, 1961, pp. 158-59. Nel 1608 l'Armata contava 33 galee sottili, 3 grosse e un galeone (Asv, Collegio, Relazioni, busta 75, rel. del provveditore generale da mar Filippo Pasqualigo, 13 dicembre 1608).

poteva essere incrementata sino a tre-quattro volte. Durante il primo anno della guerra di Cipro (1570-73) Venezia riuscì ad armare 140 galee, in parte distrutte o danneggiate dal maltempo, mentre a Lepanto le navi sotto lo stendardo di San Marco erano 110<sup>10</sup>. È rimarchevole notare che in soli 50 giorni l'Arsenale di Venezia fu in grado di varare cento galee completamente equipaggiate. Ciò fu permesso dall'ampia disponibilità di una riserva di scafi, che nel 1524 era stato deciso di aumentare da 50 a 100 unità, di cui 25 pronte a essere impiegate immediatamente<sup>11</sup>. Allo scoppio della guerra di Candia la flotta contava poco più di una ventina di unità, che furono portate a 40 nel 1645. Negli anni successivi la consistenza tuttavia diminuì, aggirandosi attorno alle 25 galee<sup>12</sup>. Il secolo vede la formazione di due flotte: l'Armata sottile, costituita dalle galee sottili, e l'Armata grossa, che schierava le navi più pesanti, unicamente a vela, con una discreta dotazione di artiglieria. All'inizio della prima guerra di Morea la Repubblica era in grado di schierare ben 24 navi di linea e appena 30 galee<sup>13</sup>. Nel primo Settecento la consistenza della flotta di galee era ridotta a poche unità<sup>14</sup>. La tendenziale diminuzione dell'impiego di galee non era certo un fenomeno solamente veneziano. La flotta spagnola nel Mediterraneo, ad esempio, nel 1567 schierava 79 unità, nel 1574, in stato di guerra, era giunta a 146 imbarcazioni, ma nel secondo Seicento non arrivava a 30 galee<sup>15</sup>; e un'analogha tendenza si riscontra in altri paesi<sup>16</sup>.

Sarebbe ingiusto accusare Venezia di non essere riuscita a seguire velocemente le innovazioni navali che stavano interessando

<sup>10</sup> F. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 428; Bnm, Ms. it., VII, 2585 (12477), *Cronaca veneta*, c. 245.

<sup>11</sup> L. Pezzolo *L'oro dello Stato. Società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Il Cardo, Venezia, 1990, pp. 134-35; A. Tenenti, *Cristoforo Da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Sevpen, Paris, 1962, p. 121.

<sup>12</sup> L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Selene, Milano, 2003, pp. 41-44.

<sup>13</sup> T. Pizzetti, *Con la bandiera del protettor San Marco*, III, Campanotto, Udine, 1999, p. 15.

<sup>14</sup> S. Perini, *Una riforma della marina militare veneziana nel secondo Settecento*, «Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti», A. 155 (1996-97), pp. 162-64.

<sup>15</sup> I.I.A. Thompson, *War and government in Habsburg Spain 1560-1620*, Athlone Press, London, 1976, pp. 300-01; A. Mattone, *L'amministrazione delle galere nella Sardegna spagnola*, «Società e storia», a. 13, n. 49 (1990), pp. 515, 540.

<sup>16</sup> Dati in L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit., pp. 182, 187, 195, 314, 327, 332.



le flotte del nord Europa. Il sistema dei vascelli di linea, che domina gli scontri negli oceani, è adottato dagli inglesi solo a metà Seicento, mentre i veneziani, pur continuando a basarsi essenzialmente sulla galea sottile, che si era comunque dimostrata una efficace arma per le acque del Mediterraneo, riescono ad applicare i nuovi principi tattici nel 1686, durante la prima guerra di Morea. Nel 1667 era stato varato il primo vascello veneziano, il *Giove Fulminante*, su modello inglese, e un'altra quarantina di legni analoghi furono prodotti sino alla fine del secolo<sup>17</sup>. È pur vero che dagli inizi del XVII secolo numerose navi olandesi e inglesi furono acquistate dal governo veneziano, che così di fatto ammetteva i limiti tecnologici del cantiere statale. D'altro canto la ricerca di innovazioni tecnologiche non era stata certo estranea ai patrizi veneziani. Oltre a sperimentare nuovi tipi di imbarcazioni – come la famosa quinqueremi ideata da Vettor Fausto negli anni Venti del Cinquecento – vennero adottate misure per migliorare la capacità di fuoco delle galee. È noto che la qualità dell'artiglieria veneziana, ed europea in genere, era superiore a quella dei turchi<sup>18</sup>. Nei depositi dell'Arsenale si trovavano numerosi cannoni di diverso calibro che potevano essere collocati sulle galee; inoltre, la marina offriva un esempio interessante di standardizzazione dei calibri. Per quanto riguarda l'armamento dei marinai, archi e soprattutto balestre erano stati impiegati diffusamente sino alla fine del XV secolo. Nel 1518 il governo decise di sostituire completamente i balestrieri con archibugieri e dieci anni dopo si aumentava il loro numero da 20 a 36; a metà secolo ogni galea imbarcava una cinquantina di tiratori. Il numero di archibugieri comunque risultava inferiore rispetto a quello adottato nelle maggiori marine<sup>19</sup>. Ciò non significa che la forza della marina veneziana fosse inferiore a quella dei concorrenti. Il ruolo giocato dalle galee veneziane a Lepanto è ben noto, e conviene sottolineare che anche durante la lunga guerra di Candia la flotta riuscì a conseguire importanti vittorie sui turchi. È pur vero, tuttavia, che fra Cinque e Seicento il divario tecnologico fra

<sup>17</sup> E. Concina, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia*, Electa, Milano, 1984, p.188.

<sup>18</sup> J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys. Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the 16<sup>th</sup> century*, Conway Maritime Press, London, 2003<sup>2</sup>, pp. 224-25. Si veda anche, in particolare, G. Candiani, *Tiburzio Bailo e i cannoni di Sarezzo. Politica navale e forniture militari nella Repubblica di Venezia durante la prima guerra di Morea (1684-99)*, «Società e storia», a. 26, n. 102 (2003), pp. 677-706.

<sup>19</sup> A. Tenenti, *Venezia e i pirati* cit., pp. 39-40.

Venezia e le marine dell'Europa settentrionale si allargò. La marina mercantile, in verità, fu il settore che lamentò maggiormente il ritardo con i «nordici». Le ragioni erano diverse: anzitutto a Venezia la maggior parte delle risorse materiali e tecniche vennero concentrate sulla flotta da guerra; la disponibilità di materie prime come legno di rovere e canapa venne diminuendo a partire dal XVI secolo<sup>20</sup>. A ciò occorre aggiungere un fattore culturale: la galea si era dimostrata un eccellente strumento navale, assai adatto alle caratteristiche del mar Mediterraneo; essa offriva quelle qualità di velocità e maneggevolezza che richiedeva la guerra navale lungo le coste. E, finché il fattore umano era disponibile in abbondanza, la galea costituiva il punto di equilibrio fra necessità militari ed economiche. Era difficile abbandonare un'arma che si era dimostrata fondamentale nella guerra navale anche se, comunque, stava manifestando i propri limiti di fronte alle navi del nord Europa.

### 3. *La logistica*

Il Collegio da Mar, uno dei più importanti organismi dell'amministrazione navale veneziana, era costituito da un gruppo di patrizi che avevano il compito di gestire i settori cruciali della flotta: la costruzione delle navi in arsenale, l'approvvigionamento del biscotto, l'artiglieria, la polvere da sparo, il reclutamento e il pagamento degli equipaggi. Accanto a questi patrizi occorre aggiungere i provveditori ai boschi e altri funzionari con competenze specifiche. La struttura gestionale della marina assunse forma verso la metà del XV secolo e si stabilizzò, raggiungendo un certo grado di complessità, verso la metà del secolo successivo. L'allestimento e il mantenimento di una flotta da guerra richiedevano un apparato complesso di controllo e gestione di materiali, uomini e risorse. Sino al XV secolo le campagne navali erano state condotte per lo più con imbarcazioni mercantili, mentre in seguito, sotto la pressione turca, un forte nucleo di navi da guerra fu reso permanente. Ciò implica che l'emergere di una flotta stabile richiedeva un sistema articolato per lo sfruttamento e la gestione delle risorse.

<sup>20</sup> D. Celetti, *L'industria navale veneta e olandese in età moderna. Peculiarità e risultati di due modelli di sviluppo settoriale*, «Storia economica», a. 5, n. 2-3 (2002), pp. 257-90.

Sin dal tardo medioevo l'arsenale statale era giustamente famoso in tutto il Mediterraneo<sup>21</sup>. L'arsenale era stato concepito inizialmente come un deposito per le navi, ma durante il XV secolo esso assunse progressivamente la vera e propria funzione di fabbrica per le navi, in particolare per le grandi navi commerciali, che potevano essere impiegate anche per scopi militari, e per le galee sottili. Occorre sottolineare che, come l'arsenale turco, quello veneziano racchiudeva in sé tutte le fasi lavorative, dall'approntamento delle vele alla fabbricazione della polvere da sparo. È noto che la costruzione delle navi seguiva modalità che ricordano il sistema di fabbrica, con costruzione in serie, standardizzazione dei pezzi e controllo della manodopera. Risulta altresì importante sottolineare che dalla metà del XV secolo il governo veneziano si preoccupò di mantenere una ampia riserva di galee sottili. Nel 1525 fu deciso di tenere 50 galee pronte da armare, e durante la guerra del 1537-40 il numero fu portato a 100 galee leggere e 12 grosse, cui nel 1565 vennero aggiunte 6 *galeasse*. Tale quota venne mantenuta sino al 1633<sup>22</sup>. Le performance dell'arsenale risultarono eccellenti durante il XVI secolo, quando esso raggiunse il picco della produzione. Come abbiamo visto, grazie alla riserva, nel 1570 Venezia fu in grado di lanciare in meno di 50 giorni 100 galee completamente armate. Passata la guerra e superata la peste del 1576, nel 1577 il governo ordinò di ristabilire la riserva, ma nel 1582 essa non risultava ancora completata<sup>23</sup>. Il secolo successivo, etichettato come il secolo della decadenza navale di Venezia, vide comunque una notevole attività dell'arsenale, che poteva costruire circa 7 galee leggere all'anno<sup>24</sup>.

I maggiori problemi che interessavano l'arsenale riguardavano l'approvvigionamento di materie prime, e specialmente legname per

<sup>21</sup> F. Lane, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Sevpen, Paris, 1965, pp. 125 sgg; R.C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and workplace in the preindustrial city*, Johns Hopkins University Press, Baltimore-London, 1991.

<sup>22</sup> R. Romano, *Aspetti economici degli armamenti navali veneziani nel secolo XVI*, «Rivista storica italiana», a. 66, n. 1 (1954), p. 49.

<sup>23</sup> Asv, Senato Mar, reg. 43, 117r (13 settembre 1577); reg. 44, 153r-v (29 febbraio 1580); reg. 45, 103r (23 marzo 1582), 135v (14 agosto 1582).

<sup>24</sup> R.C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal. Workers and workplace in the preindustrial city* cit., pp. 81, 227. Si consideri che l'arsenale di Marsiglia non riusciva a superare il numero di 7 galee annue negli anni 1670: P.W. Bamford, *Fighting ships and prisons. The Mediterranean galleys of France in the age of Louis XIV*, University of Minnesota Press, Minneapolis, 1973, p. 78.

le navi, polvere da sparo e canapa. È stato stimato che nel XVI secolo il fabbisogno di legname per la costruzione di galee variasse fra i 50000 e 60000 metri cubi all'anno<sup>25</sup>. La preoccupazione per la disponibilità di legname adatto alle costruzioni navali si riflesse sull'amministrazione statale con la nomina, a partire da metà del XV secolo, di provveditori ai boschi, con giurisdizione su alcune foreste demaniali del Veneto e dell'Istria. Il taglio degli alberi in quei boschi era severamente controllato dalle autorità veneziane; e l'impressione è che il controllo si fece ancor più attento durante il XVI secolo, quando emersero serie difficoltà a trovare legname. Una significativa testimonianza delle crescenti difficoltà nel bacino mediterraneo è fornita dal prezzo del legname di rovere per le navi, che a Genova triplicò fra gli anni 1460 e 1546-55 e addirittura aumentò di 12 volte rispetto agli anni 1577-81<sup>26</sup>. Analogamente, a Venezia nel 1590 si dichiarava che i costi di costruzione delle imbarcazioni erano quadruplicati<sup>27</sup>. Conviene rilevare che i tassi d'incremento sono assai superiori a quelli fatti registrare nel medesimo periodo dal livello generale dei prezzi in Italia centro-settentrionale<sup>28</sup>.

Gli alberi erano scelti da funzionari dell'arsenale; il taglio e il trasporto verso la laguna erano assegnati alle comunità rurali. La questione del legname per l'arsenale comportò da una parte un'ampia azione del governo al fine di tutelare le risorse forestali della Repubblica e dall'altra alcune *corvées* sostenute in particolare da comuni rurali e montani. È probabile che quello veneziano sia uno dei più precoci esempi di controllo statale sull'ambiente; un controllo certamente promosso dalle necessità militari, ma che rappresenta un importante elemento nel rapporto fra governo e sudditi.

Anche una fibra strategica come la canapa venne sottoposta a un sistema di controllo<sup>29</sup>. La produzione di canapa era una specifica

<sup>25</sup> M. Agnoletti, *Aspetti tecnici ed economici del commercio del legname in Cadore (XIV-XVI secolo)*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *L'uomo e la foresta*, Le Monnier, Firenze, 1996, p. 1030.

<sup>26</sup> M. Calegari, *Legname e costruzioni navali nel Cinquecento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese*, II, Società Ligure di Storia Patria, Genova, 1973, p. 94.

<sup>27</sup> F. Lane, *Navires et constructeurs* cit., p. 262.

<sup>28</sup> Cfr. i dati in P. Malanima, *L'economia italiana. Dalla crescita medievale alla crescita contemporanea*, Il Mulino, Bologna, 2002, p. 398.

<sup>29</sup> F. Lane, *Venice and history*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1966, pp. 269-84; I. Pastori Bassetto, *La canapa nella Repubblica veneta*, «Archivio veneto», a. 141 (1993); D. Celetti, *Fustagni e 'canevazze' per le vele della marina veneta tra '500 e '700*, «Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti», a. 160, (2001-02), pp. 795-

attività riservata a un'area nel Padovano meridionale e sottoposta a regime di monopolio. La qualità della fibra veneta, tuttavia, era inferiore a quella bolognese, che rappresentava gran parte delle importazioni per l'arsenale. Conviene rilevare, inoltre, che il fabbisogno di canapa aumentò quando, a partire dalla metà del XVII secolo, la flotta veneziana iniziò a impiegare vascelli di linea.

Il problema delle risorse materiali costituì una delle maggiori preoccupazioni per i responsabili della marina veneziana: non era solo una questione di quantità ma anche di costi. Per quanto riguarda il legname, si può affermare che la Repubblica riuscì a costituire un sistema abbastanza efficace di approvvigionamenti. Nonostante le crescenti difficoltà di ottenere legname, l'arsenale ricevette cospicui rifornimenti per costruire le galee. L'efficacia del sistema però aveva un risvolto negativo per le comunità delle aree boschive. Esse furono pesantemente coinvolte nel meccanismo di taglio e trasporto dei tronchi sino alla laguna, con i relativi oneri di carattere finanziario. Quanto alla canapa, i coltivatori subirono uno stretto controllo governativo sia per i livelli produttivi che per la determinazione del prezzo. È quindi probabile che la Repubblica di Venezia sia riuscita a limitare i costi di alcune materie prime, godendo di alcuni vantaggi relativi rispetto ad altre potenze mediterranee.

Il confronto fra una galea del XV secolo e una del XVI non mostrerebbe significative differenze riguardo i principali parametri costruttivi, ma certamente rivelerebbe un marcato mutamento dell'armamento sia della nave che dell'equipaggio. L'artiglieria pesante navale si diffuse nelle acque del Mediterraneo a partire dalla seconda metà del XV secolo, e le armi da fuoco individuali vennero adottate nel secolo successivo. Sino alla fine del XV secolo l'armamento di una galea leggera veneziana si basava anzitutto su piccole armi da lancio e su balestre per l'equipaggio. Tra la fine del XV secolo e gli inizi del XVI vennero apportate importanti modifiche all'armamento: le balestre vennero sostituite con archibugi e furono piazzati diversi tipi di cannoni di grosso calibro (basiliscchi, columbrine...) <sup>30</sup>. Si può affer-

848; Id., *Il prezzo della canapa in età moderna. L'interazione del mercato, della moneta e dello stato nella determinazione del valore di una fibra 'strategica'*, «Storia economica», a. 6, n. 1 (2003), pp. 5-47.

<sup>30</sup> A. Tenenti, *Cristoforo Da Canal* cit., pp. 36-40; J.F. Guilmartin, *Gunpowder and galleys* cit., pp. 158-59, 320-21.

mare che Venezia si dimostrò, almeno sino a metà Cinquecento, piuttosto veloce nell'adattare la propria forza navale ai mutamenti tecnologici.

È utile rilevare inoltre che la marina veneziana nel Cinquecento anticipò alcuni elementi che si sarebbero riscontrati negli eserciti terrestri solo più tardi. Se è vero che la standardizzazione delle armi e l'adozione delle divise rappresentano uno degli elementi della cosiddetta «rivoluzione militare» proposta da Michael Roberts, è altresì vero che in genere le armi portatili e le artiglierie che si trovavano nell'Armata non presentavano significative differenze. Oltre alle armi si effettuavano ingenti acquisti di vestiario (*braghese*, camici, berrette, scarpe...) per gli equipaggi, che così indossavano una sorta di uniforme<sup>31</sup>. Interessa poi aggiungere che nel 1569 venne presa la decisione di allestire a Corfù un ospedale permanente «a sollevatione et beneficio de poveri soldati et galeotti». L'ospedale iniziò a essere attivo tre anni dopo e nel tempo sembra avesse accolto più mercanzie che malati; tuttavia esso rappresenta uno dei primi esempi di istituzione sorta con lo specifico scopo di ospitare i soldati<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> Acquisti durante la guerra di Lepanto sono registrati in Asv, Senato Mar, regg. 39-41, *passim*; e per il periodo successivo reg. 43, cc. 57r, 60v; reg. 44, cc. 140v-41r, 223v-25r; reg. 45, cc. 22r-v, 179v; reg. 46, cc. 57r-v; reg. 51, cc. 119r-20v; reg. 52, c. 21r; reg. 53, cc. 1r, 92v; reg. 54, c. 21r; reg. 56, cc. 22v, 63v. Per il periodo fra fine Sei e inizi Settecento, Asv, Provveditori sopra Camere, busta J.I.6. Per gli elementi della rivoluzione militare, M. Roberts, *The military revolution, 1560-1660*, ora in C.J. Rogers (a cura di), *The military revolution debate. Readings on the military transformation of early modern Europe*, Westview Press, Boulder, 1995, pp. 13-35, in particolare pp. 20-21 per la standardizzazione e le uniformi.

<sup>32</sup> Asv, Senato Mar, reg. 39, cc. 56r-57r (16 settembre 1569); reg. 51, c. 58v (6 agosto 1590). Durante la guerra di Cipro il monastero di San Giovanni a Candia fu adibito a ospedale militare, ma tornò poi alla precedente destinazione: *ibid.*, reg. 45, cc. 22r-v (13 giugno 1581). Un nuovo ospedale militare fu costruito vicino al monastero: Asv, Collegio, Relazioni, busta 81, rel. del capitano di Candia Zuanne Mocenigo (16 maggio 1583). Il primo ospedale militare sarebbe stato istituito a Malines dall'esercito spagnolo: G. Parker, *The Army of Flanders and the Spanish Road, 1567-1659. The logistics of Spanish victory and defeat in the Low Countries War*, Cambridge University Press, Cambridge, 1972, pp. 167-68. Per l'esercito francese, J.A. Lynn, *Giant of the Grand Siècle. The French army, 1610-1715*, Cambridge University Press, Cambridge, 1997, pp. 420-26; per il caso inglese, C. Carlton, *Going to the wars. The experience of the English Civil Wars 1638-1651*, Routledge, London, 1992, p. 228.

#### 4. Gli uomini: i rematori

I vantaggi più importanti per l'impiego della galea nel Mediterraneo erano dati dalla sua grande agilità; agilità che era permessa dal motore umano rappresentato dai rematori. Essi rappresentano il 75-80% degli effettivi imbarcati. Diversamente dalle altre potenze, Venezia giunse relativamente tardi a usare forzati. Fu solo nel 1545 che venne armata la prima galea con condannati. Esisteva infatti una lunga tradizione di rematori volontari che servivano sia nella flotta militare che sulle navi mercantili. Poiché sino al XV secolo le funzioni militari delle navi coesistevano con quelle civili, vi era un notevole scambio fra rematori impiegati nella flotta e quelli delle navi mercantili; in caso di guerra gli equipaggi dei mercantili fornivano un notevole apporto alla flotta militare e il flusso s'invertiva quando giungeva la pace. Le aree di reclutamento della manodopera erano tradizionalmente le coste orientali dell'Adriatico – specie la Dalmazia – e le isole greche. Ma in caso di necessità era previsto l'arruolamento anche di cittadini veneziani. Sin dal XIII secolo i veneziani potevano essere chiamati a servire come rematori a fianco di volontari. Il reclutamento era attuato in base a elenchi di gruppi di dodici uomini fra i 16 e i 60-70 anni di ciascuna contrada, dai quali erano estratti a sorte i reclutati. È interessante notare che essi avevano la possibilità di scegliere su quale galea imbarcarsi, e di conseguenza di scegliere il comandante; inoltre, essi potevano farsi sostituire. Veniva così rafforzata la logica che sottolineava i rapporti di vicinato e di clientela all'interno della contrada e che, molto probabilmente, vedeva alcuni patrizi come protagonisti<sup>33</sup>. La galea, così, non diversamente dalle compagnie di mercenari, poteva assumere i connotati di una compatta unità da combattimento i cui uomini erano uniti da forti legami che erano venuti costituendosi nel corso della vita quotidiana.

Questo sistema scomparve durante il XV secolo lasciando spazio al coinvolgimento di altre forme organizzative, le Scuole (confraternite) grandi e piccole e le Arti. Le forme della solidarietà si stavano spostando dalla base territoriale a quella istituzionale, mediata dal

<sup>33</sup> F. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 208; H. Zug Tucci, *Le milizie terrestri*, in G. Arnaldi, G. Cracco, e A. Tenenti (a cura di), *Storia di Venezia*, III, Enciclopedia Italiana, Roma, 1997, pp. 254-55; M. Aymard, *La leva marittima*, in A. Tenenti e U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia*, XII, *Il mare*, Enciclopedia Italiana, Roma, 1991, p. 438. Un cenno ai possibili rapporti di clientela fra comandante ed equipaggio in J. Glete, *Warfare at sea* cit., p. 44.

ruolo centrale delle confraternite e delle corporazioni<sup>34</sup>. Dagli anni Ottanta del Quattrocento, infatti, alcune istituzioni religiose e le corporazioni furono chiamate a fornire rematori o denaro per la flotta. Durante la guerra turca del 1537-40 vennero prese alcune decisioni che resero il meccanismo di reclutamento più stabile. La quota di coscritti che Venezia e il suo vicino entroterra (il Dogado) avrebbero dovuto fornire era di circa 20000 uomini: essi godevano di alcuni privilegi (in particolare l'accesso ad alcune cariche nel sistema amministrativo cittadino) trasmissibili a un figlio in caso di morte e di un salario durante il periodo di servizio. Fra Cinque e Seicento il numero di uomini arruolabili fra i 18 e i 45 anni variò fra 9000 e 11000 unità. In breve tempo, comunque, emerse la consuetudine che i coscritti pagassero dei sostituti e che di fatto le quote di rematori spettanti alle Scuole e Arti rappresentassero una tassa da pagare in denaro. Ciò comportò la creazione di un vero e proprio mercato, che attirò da una vasta area uomini alla ricerca di denaro<sup>35</sup>.

Il primo Cinquecento vide la costituzione di un sistema di reclutamento di rematori anche per i contadini della Terraferma<sup>36</sup>. Durante il conflitto del 1499-1503 erano stati emessi ordini per impiegare al remo 10000 sudditi del Domino fra i 20 e i 45 anni, ma fu nel 1522, dopo un precedente tentativo fallito due anni prima, che il governo decise di formare una «ordinanza da mar» di 6000 uomini fra i 18 e i 40 anni di età da addestrare come rematori e tiratori. Conviene sottolineare che i galeotti della Terraferma godevano di consistenti privilegi fiscali e giurisdizionali e che venivano considerati come soldati. Essi potevano portare le armi da fuoco consegnate dalle autorità, erano esenti da alcune imposte personali e dalle corvées e non potevano essere condannati per debiti durante il periodo di servizio e per i sei mesi successivi<sup>37</sup>. La quota delle comunità rurali passò da 6000 a 12000 nel 1537, in occasione della guerra turca, e successivamente a 10000 nel 1561. I patrizi veneziani nutrivano scarsa considerazione verso i rematori arruolati nella Terraferma. In effetti, essi si dimostrarono generalmente poco efficienti e

<sup>34</sup> M. Aymard, *La leva marittima* cit., p. 452.

<sup>35</sup> Qualche indicazione in Asv, Notarile, Atti, busta 3285, cc. 56v-57r, 92r-v, 124v, 145 r-v, 247v-248r, sul periodo della guerra di Cipro; L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit., pp. 75-81; R.T. Rapp, *Industria e decadenza economica a Venezia nel XVII secolo*, Il Veltro, Roma, 1986, pp. 80-81, 137. Dati su debiti accesi per galeotti nel secondo Seicento in Asv, Scuola grande di S. Marco, busta 80, fasc. «Circa capitali».

<sup>36</sup> J.R. Hale, *Renaissance war studies*, Hambledon Press, London, 1983, pp. 317-19.



particolarmente riottosi al servizio in galea<sup>38</sup>. Significativamente, l'ex luogotenente della Patria del Friuli, Daniele Priuli, individua fra le cause dello spopolamento della regione nel 1571-72 anche il gran numero di galeotti e guastatori inviati in Levante o fuggiti «per tema d'andar in galia»<sup>39</sup>. L'alternativa alla fuga o al servizio era, anche nel caso dei coscritti della Terraferma, il pagamento di un sostituto. Sebbene non disponiamo di notizie adeguate a riguardo, è interessante rilevare che nei medesimi anni di guerra ben il 28% dei 407 uomini scelti come rematori nel Vicentino fossero in grado di presentare propri sostituti<sup>40</sup>. Non è un caso che solo gli uomini provenienti dall'area del lago di Garda fossero risultati adatti al servizio nella flotta. Nonostante ciò nel 1568 era stato deciso di equipaggiare ben 20 galee con rematori del dominio<sup>41</sup>. La presenza di contadini della Terraferma sulle galee da guerra declinò durante la seconda metà del XVI secolo, poiché il governo si era reso conto dell'impossibilità di utilizzare con efficienza i rematori coscritti<sup>42</sup>. Ad ogni modo, il sistema di coscrizione rimaneva in piedi, fornendo dati sul potenziale umano impiegabile. Ancora nel 1581 furono passati in rassegna 499 contadini cremaschi fra i 18 e i 45 anni, che rappresentavano l'87% del numero complessivo dei descritti nella provincia<sup>43</sup>. Durante la guerra di Candia, tuttavia, si fece nuovamente ricorso al reclutamento in Terraferma, ma con esiti piuttosto deludenti<sup>44</sup>.

L'altra grande area di reclutamento di rematori era il Dominio da mar, che comprendeva i territori dalla Dalmazia alle isole greche. Si

<sup>37</sup> Asv, Senato Mar, reg. 20, cc. 7r-8v (18 marzo 1522), c. 18r (7 giugno 1522) per le lentezze nei meccanismi di arruolamento. Per il reclutamento di fine Quattrocento, A. Tenenti, *Cristoforo da Canal*, pp. 65-66; F. Lane, *Le navi di Venezia*, Einaudi, Torino, 1983, p. 191; Aspd, *Archivio civico antico, Territorio*, busta 49, c. 4.

<sup>38</sup> Bcv, Cicogna, 3677, c. 20.

<sup>39</sup> Istituto di Storia economica di Trieste (a cura di), *Relazioni dei rettori veneti in Terraferma*, I, Giuffrè, Milano, 1973, p. 83 (16 marzo 1573). Risulta significativo che i descritti nella milizia territoriale che si dimostravano indisciplinati fossero iscritti nelle liste dei rematori: Asv, Senato Terra, reg. 28, c. 95v (31 dicembre 1534).

<sup>40</sup> Asvi, Corpo territoriale, busta 3713, fasc. 4, cc. 43 sgg., 97 sgg.

<sup>41</sup> Asv, Luogotenente della Patria del Friuli, busta 284, reg. 30, cc. 58v, 62v (1 e 15 agosto 1568). La decisione fu poi revocata.

<sup>42</sup> A. Tenenti, *Cristoforo Da Canal* cit., p. 67. Per le richieste durante la guerra di Cipro, Asv, Luogotenente della Patria del Friuli, busta 284, reg. 30; busta 285, regg. 32-33.

<sup>43</sup> Asv, Milizia da mar, busta 686, fasc. 690.

<sup>44</sup> L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit., pp. 84 sgg.

può affermare che le colonie marittime rappresentassero il tradizionale bacino di reclutamento per i rematori della Serenissima, sia attraverso la coscrizione che il servizio volontario<sup>45</sup>. Nel 1350 almeno 10 delle 35 galee della flotta avevano rematori dalla Dalmazia e dalle colonie greche<sup>46</sup>. Successivamente la quota di sudditi provenienti dalle colonie aumentò e quella dei veneziani diminuì. Durante la guerra di Cipro i cretesi fornirono 7000 rematori per 40 galee; e agli inizi del Seicento la riserva era formata da oltre 36000 contadini<sup>47</sup>. È significativo che la conquista della Morea non avesse comportato una diffusione della coscrizione per i contadini locali. Pare che la richiesta di ciurme fosse stata piuttosto contenuta, probabilmente a causa delle prevedibili difficoltà di ottenere un certo consenso fra la popolazione<sup>48</sup>. Un aspetto poco sottolineato riguarda il pagamento dei salari dei rematori. A causa delle differenze del corso fra la moneta veneziana e quella cretese, le remunerazioni dei galeotti isolani risultavano inferiori di circa un terzo rispetto al salario previsto ufficialmente<sup>49</sup>. I dati della tabella I mostrano che nella prima metà del XVI secolo, in periodi di pace, la flotta permanente si basava soprattutto su equipaggi dalmati (i cosiddetti Schiavoni), che rappresentavano circa metà della forza imbarcata; mentre in caso di guerra erano chiamati al banco anche veneziani e contadini sudditi. La tabella I, mostra inoltre che il ruolo delle galee di rematori condannati era ancora piuttosto limitato.

Come già detto, l'impiego di condannati come rematori venne deciso in ritardo rispetto ad altri governi dell'epoca<sup>50</sup>. È probabile che

<sup>45</sup> D. Jacoby, *Les gens de mer dans la marine de guerre vénitienne de la mer Egée aux XIVe et XVe siècles*, in R. Ragosta (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo*, Giannini, Napoli, 19\*\*, pp. 169-201, per il caso cretese. Durante la guerra di Cipro vi furono notevoli difficoltà a reperire contadini da impiegare al remo (Asv, Collegio, Relazioni, busta 75, rel. del provveditore generale Marin Cavalli, c. 5r).

<sup>46</sup> F. Lane, *Storia di Venezia* cit., p. 208.

<sup>47</sup> Asv, Collegio, Relazioni, busta 64, rel. di Marin Cavalli (3 maggio 1573); busta 81, rel. del capitano di Candia Grimani (24 dicembre 1612).

<sup>48</sup> Un ordine per equipaggiare una galea con moreoti in Asv, Senato Rettori, reg. 63, c. 59r (24 giugno 1688). I rematori sarebbero stati denominati marinai, e non galeotti, e inoltre avrebbero goduto di esenzioni fiscali.

<sup>49</sup> Qualche esempio in Asv, Collegio, Relazioni, busta 81, rel. del duca di Candia Gerolamo Tagliapietra (2 novembre 1561).

<sup>50</sup> A. Tenenti, *Venezia e i corsari* cit., p. 147; M. Aymard, *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVIe siècle*, in G. Benzoni (a cura di), *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, Olschki, Firenze, 1974; L. Lo Basso, *Uomini da remo* cit.

Tabella I

## COMPOSIZIONE DELLA FLOTTA DI GALEE SOTTILI, 1537-1558

<i>Equipaggi</i>	1537	1538	1539	1540	1541	1542	1543
Schiavoni volontari	14	14	18	9	4	5	3
Schiavoni coscritti di Venezia	8	8	5	5	1		
della Terraferma	11	22	23				
Schiavoni e uomini della Terraferma	34	4	3	2	1	1	8
Capitani dalmati con coscritti	4			10			
del lago di Garda	8	14	12	10	9	9	9
di Burano	1	1					
di Chioggia	1	2					
della Terraferma e volontari			11		10	10	10
Coscritti e volontari							6
Condannati di Candia							
Coscritti e volontari							
	82	65	72	36	25	25	36
<i>Equipaggi</i>	1544	1545	1546	1547	1548	1549	1550
Schiavoni volontari	7	8	14	16	14	15	16
Schiavoni coscritti di Venezia							
della Terraferma		2					6
Schiavoni e uomini della Terraferma							
Capitani dalmati con coscritti	6	6					
del lago di Garda							
di Burano							
di Chioggia							
della Terraferma e volontari							
Coscritti e volontari	5	5	1				
Condannati		1	3	4	5	6	6
di Candia							
Coscritti e volontari							
	18	22	18	20	19	21	28
<i>Equipaggi</i>	1550	1551	1552	1553	1554	1558	
Schiavoni volontari	16	15	15	18	14	20	
Schiavoni coscritti di Venezia							
della Terraferma	6	12	8			18	
Schiavoni e uomini della Terraferma							
Capitani dalmati con coscritti		7	7	7			
del lago di Garda							
di Burano							
di Chioggia							
della Terraferma e volontari							
Coscritti e volontari							
Condannati	6	7	7	7	7	8	
di Candia		6	9		10	13	
Coscritti e volontari		1	1				
	28	48	47	32	31	59	
Fonte:							
Bcv, P.D., 396c.II, 493r-v.							

i patrizi veneziani avessero remore di carattere etico e che sino allora non avessero avuto difficoltà a reclutare rematori sul mercato. La decisione di equipaggiare galee con condannati ebbe numerosi oppositori in Senato, e il decreto del 1542, che avviò il meccanismo di impiego, venne finalmente attuato nel 1545, quando Cristoforo Da Canal, che aveva propugnato il provvedimento, fu in grado di guidare la prima galea con rematori forzati<sup>51</sup>. Progressivamente le ciurme di condannati aumentarono, passando da 7 nel 1567 a 23 nel 1592, così che alla fine del XVI secolo gran parte della flotta era formata da tali rematori<sup>52</sup>. È da notare che Venezia fece scarso uso di schiavi, che invece erano largamente impiegati nelle altre flotte mediterranee.

Se i marinai e i rematori provenivano da un ampio bacino di reclutamento, che si estendeva dai territori italiani alle isole greche, gli ufficiali erano quasi sempre veneziani e patrizi; solo alcune galee equipaggiate con uomini della Dalmazia e di Creta erano comandate da capitani locali nonché le imbarcazioni fornite, in caso di guerra, dalle città di Terraferma, che potevano essere condotte da nobili scelti dai Consigli civici. Sino al XV secolo ci si aspettava che un patrizio veneziano trascorresse una parte della propria giovinezza sul mare. Imbarcati come balestrieri, i giovani nobili iniziavano un *cur-sus honorum* che li portava dalle tolde delle navi ai fondaci del Levante, dalle ambasciate nelle principali corti d'Europa alle sale del palazzo ducale. Una delle caratteristiche più importanti del processo di formazione della classe dirigente veneziana stava nell'elevato *turn-over* cui i patrizi erano sottoposti nel sistema politico e amministrativo della Repubblica. Così, era assai inusuale che un nobile ricoprisse cariche per lungo tempo in un particolare settore della macchina statale. Per quanto riguarda la flotta militare, i patrizi che sino agli inizi del XVI secolo comandavano le galee avevano acquisito una notevole esperienza nelle questioni navali. A partire dal XVI secolo, quando i mercanti raramente si imbarcavano, i patrizi respirano sempre meno l'aria del mare. Occorre inoltre sottolineare che i comandanti navali – che nella terminologia veneziana erano chiamati sopracomiti – non rimanevano nella loro carica a lungo, essendo

<sup>51</sup> A. Tenenti, *Cristoforo Da Canal* cit., pp. 78-115; A. Viaro, *La pena della galera. La condizione dei condannati a bordo delle galere veneziane*, in G. Cozzi (a cura di), *Stato società e giustizia nella Repubblica di Venezia (sec. XV-XVIII)*, Jouvence, Roma, 1981, pp. 377-430.

<sup>52</sup> Asv, Senato Mar, reg. 38, c. 25r (31 maggio 1567); reg. 53, c. 104r (1 dicembre 1592).

chiamati a ricoprire altri incarichi. Questo significa che Venezia non aveva un gruppo di ufficiali professionali, che facessero della vita in mare la loro scelta definitiva. Del resto, il comando di una galea richiedeva a un patrizio un consistente impegno finanziario. Il reclutamento dei rematori liberi – i cosiddetti buonavoglia – si svolgeva come una vera e propria transazione economica, poiché assai spesso al comandante era richiesto di anticipare i costi di equipaggiamento e di reclutamento. L'incarico di comandante dunque poteva trasformarsi in una spesa consistente, che andava a gravare sul patrimonio familiare<sup>53</sup>.

Nessuna flotta europea sino al primo Seicento vantava un corpo professionale di ufficiali di marina. L'Olanda si dotò di un corpo di ufficiali professionali a partire dal 1626. In Inghilterra fu Carlo I che creò un corpo professionale di ufficiali della flotta reale pagati da risorse fiscali che non erano controllate dal Parlamento. La vera e propria svolta, a ogni modo, avvenne a metà secolo, a partire dagli anni della rivoluzione. Sul piano dell'amministrazione, fu rafforzata la burocrazia professionale navale, che proveniva da esperienze dirette nella flotta; la spesa statale fu aumentata e razionalizzata; il risultato si riflesse sull'incremento della flotta con imbarcazioni efficienti e potenti direttamente di proprietà dello Stato. La vittoria del Parlamento permise di fornire quella solida base finanziaria che mancava ancora alla politica navale inglese<sup>54</sup>.

Sarebbe un errore ritenere che nella Venezia barocca mancassero uomini esperti e preparati nella guerra navale. Il caso dei Contarini offre un chiaro, seppur limitato, esempio dei percorsi che un patrizio veneziano seguiva<sup>55</sup>. Lungo il Cinquecento gli impieghi sulle galee e nelle magistrature navali contribuivano alla completa formazione del nobile. Pandolfo q. Andrea (1505 c.-1567) rappresenta il caso più emblematico di una vita dedicata al mare. Fra 1539 e 1567 egli fu nominato per ben dodici volte a cariche connesse alla flotta e alla sua amministrazione: da governatore di galea a capitano generale in golfo, da provveditore all'armar a provveditore all'arsenal. Un curri-

<sup>53</sup> Su alcuni aspetti finanziari della carica di comandante fra Sei e Settecento, cfr. S. Perini, *Una riforma della marina* cit., pp. 169 sgg.

<sup>54</sup> J. S. Wheeler, *The making of a world power: war and the military revolution in seventeenth-century England*, Phoenix Mill, Sutton, 1999, pp. 23, 40-41; J. Glete, *War and the state in early modern Europe. Spain, the Dutch republic and Sweden as fiscal-military states, 1500-1650*, Routledge, London, 2002, p. 166.

<sup>55</sup> I dati sono tratti dal database in <http://venus.unive.it/cgi-bin/storia/supexp>.

culum analogo, sebbene più limitato, poteva essere vantato anche dai suoi pronipoti seicenteschi, che si trovarono a comandare una galea e a sedere nella Camera dell'armamento. Certo, erano lontani i tempi in cui un nobile s'imbarcava come balestriere nelle galee da mercato, tuttavia sarebbe errato ritenere che il patriziato sei-settecentesco fosse estraneo alle attività navali.

La lunga guerra di Candia dimostrò che la flotta veneziana fu condotta con una certa efficienza, rappresentando una costante minaccia per i turchi. Nonostante i veneziani del XVII secolo avessero meno confidenza dei loro avi con il mare, la lunga tradizione navale veniva mantenuta nella simbologia ufficiale ed esaltata nelle tradizioni familiari. Non era difficile osservare cimeli di Lepanto o di altre imprese navali nelle sale dei palazzi patrizi. La facciata della chiesa di Santa Maria del Giglio, uno dei più bei esempi barocchi a Venezia, presenta le località nelle quali i Barbaro servirono la Repubblica, sia nelle fortezze che, soprattutto, in Armata. Lo stesso governo, analogamente a quanto accadeva nelle compagnie professionali di cavalleria, incoraggiava la continuità della tradizione, sostituendo il capitano morto con un suo familiare<sup>56</sup>. Una decisione, questa, che poteva risultare pericolosa, legittimando il senso di proprietà che la famiglia del capitano provava per la sua galea, ma che nello stesso tempo rafforzava i legami della famiglia al servizio in mare.

## 5. *Il finanziamento*

Prima di esaminare le strette relazioni fra finanza e marina, è opportuno delineare l'evoluzione del sistema fiscale veneziano fra il tardo medioevo e la prima età moderna. Le principali entrate della Repubblica provenivano anzitutto dalle imposte indirette sul commercio e sui consumi. È abbastanza probabile che fra la metà del XIII secolo e la metà del XIV secolo le entrate ordinarie, in anni di pace, fossero sufficienti per le necessità del bilancio statale. Tuttavia, con l'espansione territoriale e l'aumento degli impegni militari il

<sup>56</sup> Asv, Senato Mar, reg. 40, cc. 103r-v, 109r (9 e 22 novembre 1571): Filippo Pasqualigo rimpiazza il fratello Antonio, così come accade per un Venier. Per casi di trasmissione della carica nei reparti di cavalleria, L. Pezzolo, *Nobiltà militare e potere nello Stato veneziano fra Cinque e Seicento*, in A. Bilotto, P. Del Negro, C. Mozzarelli (a cura di), *I Farnese. Corti, guerra e nobiltà in antico regime*, Bulzoni, Roma, 1997, pp. 397-419.

governo fu costretto a cercare nuove vie di finanziamento. Il bilancio del comune veneziano verso la metà del XIV secolo era attorno a 250000 ducati (oltre 10000 chili d'argento); la città probabilmente aveva una popolazione attorno a 100000 abitanti prima della peste del 1348. Si può stimare che, nel medesimo periodo, il bilancio della monarchia francese fosse di circa un milione di *livres* (44000 chili d'argento) e che la popolazione non superasse i 10 milioni di abitanti. È dunque presumibile che Venezia, pur considerando anche la popolazione dei domini coloniali, godesse di un più favorevole rapporto fra popolazione ed entrate statali rispetto alla Francia<sup>57</sup>.

La buona salute della finanza statale poggiava su solide fondamenta sia economiche che militari. Venezia riuscì a conquistare un ruolo cruciale nel commercio internazionale grazie sia all'abilità dei suoi mercanti che all'efficienza dei suoi marinai e soldati. La questione della produzione e del commercio del sale è emblematica<sup>58</sup>. Dal XIII secolo Venezia riuscì a imporre il suo monopolio sul commercio del sale nell'Adriatico, costringendo i centri produttivi costieri a subire lo stretto controllo della Repubblica di San Marco. Il sale era importato a Venezia e distribuito – tramite dazieri – sia ai sudditi che agli stati vicini con elevati profitti per la finanza statale. L'egemonia esercitata sul commercio del sale nell'Adriatico fu il risultato di una aggressiva politica condotta con la forza militare che aveva lo scopo di creare rapporti squilibrati fra produttori di sale e acquirenti a vantaggio dell'intermediazione veneziana.

Un ulteriore esempio che sottolinea l'uso della violenza con obiettivi economici riguarda la questione della sovranità veneziana sull'alto Adriatico<sup>59</sup>. Sin dalla metà del XIII secolo una squadra di galee pattugliava regolarmente l'arco settentrionale dell'Adriatico – chiamato dai Veneziani il «Colfo» – in nome di una sorta di diritto di con-

<sup>57</sup> È utile sottolineare che l'attendibilità dei dati demografici è piuttosto fragile. La trasformazione delle cifre nominali francesi è complicata dal fatto che l'intrinseco argenteo della *livre* registrò ampie fluttuazioni nella prima metà del XIV secolo. Per i dati francesi, A. Rolnick, F. Velde, W.E. Weber, *The debasement puzzle. An essay on medieval monetary history*, «Journal of economic history», a. 56, n. 4 (1996), p. 797.

<sup>58</sup> J-C. Hocquet, *Le sel et la fortune de Venise*, Publications de l'Université de Lille, Lille 1978-79, 2 voll.

<sup>59</sup> R. Cessi, *La Repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Esi, Napoli, 1953; non aggiunge niente A. Bin, *La repubblica di Venezia e la questione adriatica 1600-1620*, Il Veltro, Roma, 1992.

<sup>60</sup> Dal 1300 una squadra permanente era mantenuta per il pattugliamento dell'Adriatico sino alle coste pugliesi: B. Doumerc, *La difesa dell'impero*, in G. Arnaldi, G. Cracco, e A. Tenenti (a cura di), *Storia di Venezia cit.*, III, p. 240.

trollo<sup>60</sup>. Venezia, pur in assenza di diritti unanimemente riconosciuti, aveva imposto la propria giurisdizione su tali acque, esigendo una sorta di tributo dai centri costieri. Tutte le navi che transitavano in quell'area potevano essere controllate dalle galee della Repubblica, che di fatto esercitavano una sorta di azioni corsare<sup>61</sup>. Venne di fatto creato uno spazio veneziano non legittimato dal diritto internazionale ma sancito dall'esercizio del potere militare.

È tuttavia piuttosto arduo riconoscere il legame fra l'espansione economica di Venezia e il suo apparato militare. Nonostante esistesse un nucleo regolare di galee da guerra, la flotta era costituita per lo più da navi civili che erano impiegate in caso di necessità. Questo significava che la struttura amministrativa e di controllo era piuttosto leggera e che gran parte della macchina messa in movimento durante la guerra era smantellata in breve tempo. Ciò, comunque, non impediva a Venezia di schierare un centinaio di galee anche dopo la pace con Genova nel 1299 allo scopo di mantenere sicure le rotte commerciali con il Levante<sup>62</sup>. Sino al XIV secolo i costi della protezione furono in gran parte sostenuti dai mercanti e dai consumatori esteri. Le esportazioni di prodotti orientali procuravano elevati introiti che, in ultima analisi, erano pagati dai clienti europei. I costi della guerra, inoltre, seppur elevati, non sembravano minare la struttura della finanza pubblica. Dopo ogni crisi lo stato riusciva a recuperare in tempi relativamente brevi una situazione di normalità.

Un ulteriore elemento di questo meccanismo era il sistema di prestiti obbligatori, che venivano richiesti ai veneziani in caso di necessità. I gruppi dirigenti urbani erano duramente avversi all'imposta diretta regolare; una delle prerogative che distingueva i cittadini dai contadini era che i primi non pagavano – se non eccezionalmente – imposte dirette. A Venezia, come a Firenze o a Genova, in caso di necessità si chiedeva ai cittadini più ricchi di prestare volontariamente denaro; il governo si impegnava a restituirlo in breve tempo, e nel frattempo avrebbe versato un interesse. Il sistema tuttavia non era in grado di fronteggiare le crescenti spese statali; dalla fine del XII secolo così prese piede la pratica di imporre prestiti forzosi a interesse a tutti

<sup>61</sup> Per la funzione del Capitano del Golfo, considerato quasi come un corsaro, I.B. Katele, *Piracy and the Venetian state: The dilemma of maritime defense in the fourteenth century*, «Speculum», A. 63, n. 4 (1988), pp. 865-89.

<sup>62</sup> B. Doumerc, *La difesa dell'impero cit.*, p. 238.



i cittadini in base alla loro ricchezza stimata. All'inizio i prestiti erano solitamente rimborsati, ma le crescenti difficoltà a restituire il denaro condussero al consolidamento del debito. Nel 1262 il governo riconosceva la temporanea incapacità di ripagare i creditori e pertanto assegnava una parte delle entrate fiscali al pagamento dell'interesse del 5%, e trasformava di fatto tutti i prestiti in prestiti a lungo termine. La guerra aveva spinto verso una cruciale innovazione finanziaria: le tensioni dovute alle necessità militari sollecitarono l'invenzione di un meccanismo che permettesse di disporre di cospicue quantità di denaro a costi relativamente moderati senza premere eccessivamente sui cittadini. Oltre agli effetti finanziari, il consolidamento del debito ebbe anche risvolti politici: i veneziani erano trasformati in creditori statali e coinvolti nelle sorti del governo.

Le fondamenta del potere veneziano nel Mediterraneo orientale erano sia economiche che finanziarie e ideologiche. La flotta era guidata da patrizi-mercanti con rematori e soldati pagati di Venezia e stranieri; il denaro necessario per le spese e per il pagamento degli interessi proveniva in gran parte dai cespiti doganali. Il meccanismo del prestito riuscì a trasformare le risorse finanziarie dei veneziani in una efficiente forza militare che a sua volta permetteva di ampliare la base materiale da cui trarre ulteriori risorse. La guerra, inoltre, era sentita come una faccenda della città intera, poiché essa era considerata come il più importante strumento per aumentare il potere economico e politico di Venezia. Questo *trade-off* tuttavia entrò in crisi nel XV secolo, quando Venezia allargò la sua base territoriale nella penisola italiana e l'impero ottomano si affacciò sul Mediterraneo.

La guerra contro Genova nel 1378-81 causò una severa crisi finanziaria. La domanda di prestiti crebbe e il pagamento degli interessi fu sospeso; il tasso d'interesse sui crediti fu ridotto al 4%; le quotazioni dei crediti governativi sul mercato scesero a 18 su 100. Sottoposto a una pesante tensione, il sistema dei prestiti obbligatori mostrò i suoi limiti. Fra XV e XVI secolo furono cercate nuove vie: il governo fece ricorso all'imposizione diretta, che sarebbe divenuta semi-regolare da metà del XV secolo e ordinaria lungo il XVI secolo. Dagli inizi del XVI secolo il ricorso ai prestiti forzosi fu raramente impiegato e il governo entrò nel libero mercato del credito. Nuove serie di crediti furono lanciate allo scopo di raccogliere denaro fra gli investitori. La sottoscrizione era libera, il tasso d'interesse era superiore a quello dei Monti, il titolo era commercializzabile ed esente da qualsiasi imposta. Il meccanismo di *deficit financing* fu migliorato tramite innovazioni che costituirono una svolta fondamentale per un

debito statale più efficiente. Tali innovazioni furono il risultato della pressione militare sia in terraferma che sul mare.

Il XV secolo, che aveva visto l'espansione in Terraferma e una lunga guerra contro il turco, si chiuse per Venezia con uno sforzo titanico. Nel 1499 l'esercito terrestre veneziano riusciva a conquistare Cremona, e nello stesso momento era impegnato a fronteggiare la flotta turca nelle acque greche e incursioni di cavalieri nella Terraferma orientale. La Repubblica schierava circa 20000 soldati nella penisola e 20-25000 uomini nella flotta<sup>63</sup>. La dimensione della macchina militare è impressionante: l'esercito terrestre non era inferiore, in termini quantitativi, a quelli francese o spagnolo e la flotta era probabilmente la più potente dei paesi cristiani; inoltre, se consideriamo il rapporto popolazione/soldati, Venezia mostra uno dei livelli più elevati in Europa<sup>64</sup>. A metà Cinquecento la Repubblica presentava in tempo di pace un apparato militare notevole: oltre alle truppe professionali, 6-7000 unità distribuite fra le fortezze dello Stato, esisteva una milizia rurale di Terraferma che si aggirava sui 20000 descritti e una milizia urbana costituita da 2-3000 uomini. A questi si aggiungevano i circa 10000 contadini destinabili alla flotta, e probabilmente 5-6000 marinai e rematori in servizio. Arriviamo a un totale di 11-13000 uomini effettivamente impiegati e altri 30-35000 che sono arruolabili; si tratta di una soglia minima, mancando le milizie delle colonie greche, che solo a Creta arrivano forse a 3000 descritti<sup>65</sup>. È comunque un potenziale di tutto rispetto, che fa della Repubblica probabilmente lo Stato italiano meglio dotato sul piano quantitativo. Se passiamo alla guerra del 1570-73 il quadro non cambia. La forza militare schierata è il risultato di una macchina amministrativa e finanziaria oramai ben collaudata. Nel 1571, secondo la documentazione veneziana, i fanti distribuiti nelle fortezze in Levante e quelli imbarcati in Armata erano oltre 30000, le galee sottili 130 e 9 le galeazze. Si può stimare che gli uomini sotto lo stendardo del leone alato fossero almeno 55000; di conseguenza, il rapporto fra popula-

<sup>63</sup> Sulla flotta, F. Lane, *Le navi di Venezia* cit., p. 254; sull'esercito terrestre, M. Mallett, J.R. Hale, *The military organisation of a renaissance state: Venice c. 1400 to 1617*, Cambridge University Press, Cambridge, 1984, pp. 61-63.

<sup>64</sup> I dati quantitativi saranno presentati in una monografia che sto completando sulle istituzioni militari in Italia fra tardo medioevo e prima età moderna.

<sup>65</sup> Asv, Collegio, Relazioni, busta 64, rel. del provveditore generale di Candia Luca Michiel (1 luglio 1575). Vi era una milizia rurale anche a Cipro (Asv, Senato, Dispacci Cipro, filza 2, 17 marzo 1560) e in Istria.

zione e uomini arruolati era di 36 a uno<sup>66</sup>. Il periodo successivo a Lepanto vide un assestamento della forza. L'apparato militare in tutto lo stato veneziano probabilmente contava circa 10000 soldati nelle numerose fortezze, 24000 miliziani di terraferma e circa 10000 d'oltremare, oltre a 6000 marinai e rematori nella flotta. Nel 1645, il primo anno della guerra di Candia, il governo emanò ordini per arruolare più di 25000 soldati, e altri 7000 l'anno successivo, mentre la milizia rurale era aumentata a 30000 unità<sup>67</sup>. Alla vigilia della prima guerra di Morea vi erano 11735 fanti e 973 cavalieri leggeri<sup>68</sup>.

Le cifre appena considerate ci conducono ad alcune considerazioni più generali sui caratteri dello stato veneziano. Al di là del numero di soldati professionisti impiegati, conviene qui sottolineare alcuni aspetti del sistema della milizia locale. Nell'ultimo quarto del Cinquecento all'incirca 35000 sudditi della Repubblica erano inquadri nell'ordinanza: una cifra cospicua, che crebbe lungo il Seicento<sup>69</sup>. Per quanto riguarda l'efficienza bellica, i governanti erano i primi a non nutrire fiducia sulla milizia. Alla prova del fuoco i miliziani non mostravano certo particolare spirito guerresco e comunque non si comportavano peggio dei professionisti. Nella guerra del 1615-17 contro gli arciducali il tasso di diserzione dei coscritti non era affatto superiore a quello che colpiva i reparti professionali. Anzi, nell'aprile del 1616 la percentuale dei disertori fra i professionisti era almeno il doppio di quella riscontrata nei ranghi dei miliziani<sup>70</sup>. Era comunque prevedibile che i miliziani si sarebbero ben comportati in caso di difesa del proprio territorio e in luoghi a loro familiari<sup>71</sup>. L'im-

<sup>66</sup> Stime sull'entità della forza militare da Asv, Secreta, Materie miste notabili, 123 bis. A titolo di confronto, il contingente spagnolo era costituito da 25000 uomini e un centinaio di navi: G. Parker, I.A.A. Thompson, *The battle of Lepanto, 1571. The costs of victory*, in G. Parker, *Spain and the Netherlands 1559-1659*, Collins, London, 1979, p. 130.

<sup>67</sup> Asv, Senato Mar, regg. 103 e 104.

<sup>68</sup> Asv, Senato Rettori, filza 103 (29 dicembre 1683).

<sup>69</sup> Negli anni Ottanta del XVII secolo la milizia di Terraferma contava 36000 descritti oltre ad altri 36000 uomini di riserva: Asv, Senato Rettori, filza 110 (allegato alla parte 3 giugno 1687).

<sup>70</sup> Asv, Senato, Provveditori da terra e da mar, busta 52; e discussione di L. Pezolo, *I contadini e la difesa del Friuli, 1470-1620*, «ALSA», n. 7, 1994, pp. 40-48. Su diserzioni di descritti e professionisti nel primo Cinquecento, Asv, Senato Terra, reg. 16, cc. 108r-v (11 maggio 1509).

<sup>71</sup> Si vedano le considerazioni che svolge il provveditore generale in Terraferma Alvise Mocenigo II: Asv, Collegio, Relazioni, busta 53 (24 gennaio 1644). Cfr. anche L.

portanza della milizia non stava dunque nel ruolo strettamente militare ma nella sua funzione in quanto istituzione politica e sociale dello stato. I descritti erano sottoposti all'obbligo di presentarsi alle rassegne e di esercitarsi sotto la guida di ufficiali dell'esercito. Dovevano addestrarsi «nel portar acconciamente et muovere l'armi, nel marchiare, nel scaramuzzare straordinariamente et in battaglia, et in tutti li altri esperimenti soliti di guerra»<sup>72</sup>. In caso di necessità potevano essere chiamati a sostituire i professionisti nelle guarnigioni o addirittura ad affiancarli al fronte. In cambio, essi godevano di privilegi fiscali e soprattutto del diritto di portare le armi. L'apparato dell'ordinanza era una delle poche istituzioni statali che coinvolgevano tutti i sudditi della Repubblica, dalle lontane isole dell'Egeo sino ai confini lombardi. Vi erano dunque migliaia di uomini che costituivano un'ampia fascia sociale che legava il proprio status alle concessioni del governo. Anche se non è il caso di pensare al prestigio sociale che veniva attribuito alla milizia urbana olandese, è indubbio che i descritti della milizia, così come il loro colleghi della milizia dei galeotti, si staccavano dalla massa dei sudditi in quanto sudditi privilegiati. È probabile che il sistema della milizia abbia contribuito a creare una rete di consensi fra miliziani e governo centrale; un consenso che tuttavia provocava tensioni fra i sudditi. I costi dell'apparato, infatti, ricadevano in gran parte sulle comunità rurali, sia in termini di paghe per i miliziani impegnati nell'esercito sia per le esenzioni che essi pretendevano, e che di fatto aumentavano l'onere sul resto dei contribuenti. Il problema era sostanzialmente di carattere finanziario: da una parte Venezia addossava i costi di mantenimento dell'ordinanza ai comuni, che a loro volta tentavano di ridurre, a scapito del funzionamento dell'apparato. Il denaro, dunque, può spiegare il grado di efficienza di un'istituzione militare?

La tabella II mostra la considerevole percentuale della spesa statale destinata al finanziamento della macchina militare e del servizio del debito pubblico. L'immagine che emerge non è molto diversa da analoghe situazioni di altri stati<sup>73</sup>. Considerando che l'indebitamento statale era causato da impegni militari, possiamo ritenere che gli

Pezzolo, *L'archibugio e l'aratro. Considerazioni e problemi per una storia delle milizie rurali venete nei secoli XVI e XVII*, «Studi veneziani», N.S. VII (1983), pp. 59-80.

<sup>72</sup> Asv, Senato, Dispacci Cipro, filza 2 (17 marzo 1560).

<sup>73</sup> Un profilo in M. Koerner, *Expenditure*, in R. Bonney (a cura di), *Economic systems and state finance*, Clarendon Press, Oxford, 1994.

Tabella II

## SPESE DELLA REPUBBLICA DI VENEZIA, 1575-1679 (in ducati di conto)

	1575	%	1579	%	1587	%	1594	%	1602	%	1609	%	1633	%	1637	%	1638	%	1641	%	1679	%	
Arsenale	237496	11,9	166000	10,7	161125	8,4	201451	9,5	201836	8,4	213033	8,2	159219	5,5	182751	6,3	181971	6,8	197835	7,2	235082	5,9	
Flotta	299987	15,1	230000	14,8	236395	12,3	326918	15,4	420767	17,5	535043	20,6	486698	16,8	499041	17,1	440965	16,5	474936	17,4	557434	14,1	
Esercito																							
Levante	426307	21,4			117809	6,2	142318	6,7	187695	7,8	183208	7,0	208834	7,2	176736	6,1	55834	2,1	35000	1,3	313914	7,9	
Terraferma	188052	9,4	181020	11,6	206120	10,8	218156	10,3	420437	17,5	506229	19,5	776552	26,8	784912	26,9	776552	29,0	981490	35,9	470000	11,9	
Fortezze e artiglieria	26464	1,3	30788	2,0	52326	2,7	52150	2,5	154978	6,5	135101	5,2	55000	1,9	55000	1,9	55000	2,1	40000	1,5	19809	0,5	
Servizio del debito	705447	35,4	743213	47,7	242127	12,6	264889	12,5	203501	8,5	41619	1,6	527987	18,2	546491	18,7	483231	18,1	410381	15,0	1663000	42,0	
Occorrenze Cassiere					199090	10,4	255549	12,1	142015	5,9	148924	5,7	91689	3,2	133795	4,6	91689	3,4	133795	4,9	72000	1,8	
Offici veneziani	107648	5,4	135770	8,7	168452	8,8	127863	6,0	140282	5,8	177776	6,8	269635	9,3	198884	6,8	269635	10,1	160884	5,9	128259	3,2	
Acque			15337	1,0	25429	1,3	22541	1,1	24552	1,0	40738	1,6	39955	1,4	38000	1,3	39955	1,5			102580	2,6	
Deposito grande					501451	26,2	501451	23,7	501451	20,9	501450	19,3											
Camere di Terraferma													136881	4,7	136328	4,7	136881	5,1	136881	5,0			
Altro			55000	3,5	4225	0,2	4225	0,2	4225	0,2	118657	4,6	144143	5,0	166261	5,7	144143	5,4	158349	5,8	399427	10,1	
	1991401	100	1557128	100	1914549	100	2117511	100	2401739	100	2601778	100	2896093	100	2918199	100	2675856	100	2730551	100	3961505	100	

Fonti:  
 Bianchi, I, pp. 264 sgg., 369 sgg., 419 sgg., 454, 491 sgg., 567 sgg.;  
 Bev. Dona dalle Rose, 27, cc. 20, 135; *ibid.*, 470, fasc. 8;  
 Buf. Gino Capponi, 81, n. 19;  
 Bion. Ms. It., VI, 80 (5767);

effetti della guerra e l'apparato militare richiedessero gran parte della spesa statale. Interessava notare che la crescita della spesa militare era dovuta anche all'elevata inflazione del XVI secolo: il costo di una galea leggera, per esempio, raddoppiò fra la metà del XVI secolo e gli inizi del XVII secolo. Un aumento, tuttavia, che era inferiore a quello dei prezzi alimentari nel medesimo periodo.

Per quanto riguarda la marina, i dati sono disponibili dal XVI secolo. La tabella II mostra che la spesa navale (flotta e arsenale) rappresentava il 20-30% del totale. In termini percentuali Venezia spendeva quanto gli olandesi verso il 1641 e più dell'Inghilterra fra metà XVI secolo e 1640<sup>74</sup>. I fondi destinati alla marina raddoppiarono fra metà XVI e primi XVII secolo, seguendo così la crescita dei prezzi. Non sembra tuttavia che, diversamente dal caso inglese, il governo veneziano abbia investito in miglioramenti tecnologici. La flotta venne mantenuta su uno standard relativamente elevato, ma era certamente inferiore alle forze navali delle potenze emergenti nel XVII secolo (Inghilterra e Province Unite in particolare).

## 6. *Uno stato fiscal-militare?*

Nel suo libro sull'Inghilterra settecentesca John Brewer ha individuato la formazione di uno stato fiscal-militare i cui elementi caratteristici erano l'elevata tassazione, una crescente e ben organizzata amministrazione civile, un esercito permanente e la determinazione ad agire come una grande potenza europea. Il modello di Brewer, che ricorda in qualche maniera alcune osservazioni di Weber e Hintze, offre alcuni validi parametri per interrogarci sulla presenza di uno stato fiscal-militare nella Repubblica di Venezia.

Anzitutto è necessario chiedersi se, durante la grande fase di espansione politica ed economica fra Due e Quattrocento, l'azione veneziana fu supportata da significativi elementi del modello. A prima vista, il governo veneziano non gravava i suoi cittadini con un carico fiscale pesante, salvo in particolari occasioni; l'apparato amministrativo era piuttosto leggero; non esisteva un esercito regolare e nemmeno una consistente flotta permanente; probabilmente

<sup>74</sup> Dati in M.C. 't Hart, *The making of a bourgeois state. War, politics and finance during the Dutch revolt*, Manchester University Press, Manchester, 1993, p. 62; J. S. Wheeler, *The making of a world power* cit., pp. 24, 27, 32.

l'unico elemento in comune con il modello sta nella chiara determinazione a raggiungere una posizione preminente nello scacchiere mediterraneo. Occorre, allora, chiedersi come una città abbia potuto primeggiare a lungo nella competizione internazionale.

Inizialmente Venezia venne a coprire un vuoto provocato dal declino dell'impero bizantino. La città lagunare crebbe all'ombra di Bisanzio e riuscì ad acquisire funzioni di controllo nell'Adriatico sostituendosi al potere imperiale. Ciò le permise di giocare un crescente ruolo nell'area e, come ben sappiamo, di sviluppare la funzione di intermediazione fra oriente e occidente. Se l'impero d'oriente non era in grado di fronteggiare l'espansione veneziana, Genova emerse come il più pericoloso concorrente. L'altra grande repubblica marinara era la sola, per capacità economica e militare, a poter preoccupare seriamente Venezia. Le quattro guerre che le due città combatterono fra la metà del XIII e il tardo XIV secolo possono essere considerate le fasi di una lunga competizione per la supremazia nell'area cruciale del sistema economico internazionale. Le tre guerre combattute fra Inghilterra e le Province Unite lungo il XVII secolo possono essere viste come un conflitto con molte analogie con quello veneziano-genovese. Entrambe i paesi stavano registrando una poderosa espansione economica ed erano collocati in quello che Wallerstein definirebbe il centro dell'economia-mondo. La lotta fra inglesi e olandesi, sebbene scaturita da varie motivazioni<sup>75</sup>, si svolgeva in definitiva per la supremazia nell'economia-mondo. Le guerre spinsero l'Inghilterra a migliorare sia la propria macchina militare che la finanza pubblica e posero le basi per la successiva egemonia sui mari del globo<sup>76</sup>.

Non sembra, invece, che le guerre con Genova abbiano comportato sensibili miglioramenti nel sistema fiscale e militare. Per quanto ne sappiamo, i metodi per fronteggiare le necessità militari furono un aumento della domanda di prestiti forzosi e un incremento delle imposte daziarie. Verso la fine del XIV secolo furono attuati tentativi di riscuotere una imposta diretta, che tuttavia non era prevista in forma regolare. Il grande vantaggio di Venezia era la sua capacità di trasformare velocemente il capitale commerciale in risorse finanzia-

<sup>75</sup> J.R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars of the seventeenth century*, Longman, London, 1996, sottolinea come le tre guerre abbiano avuto diverse cause, non riconducibili unicamente alla ricerca della supremazia economica.

<sup>76</sup> J.S. Wheeler, *The making of a world power cit.*

rie che a loro volta permettevano il mantenimento di una potente flotta. Sul piano militare Venezia poteva vantare un efficiente strumento navale. La sua capacità di concentrare una potente forza navale e di impiegare esperti marinai era generalmente riconosciuta e incuteva timori agli avversari. Questa forza non si basava su un apparato amministrativo permanente, giacché la flotta impiegata in guerra era costituita per lo più da navi distolte dall'attività commerciale. La specializzazione fra navi da guerra e navi commerciali non era ancora emersa in maniera netta e definitiva. Tuttavia la flotta veneziana sembrava più compatta di quella genovese: nella flotta l'intera popolazione veneziana concentrava i suoi sforzi ed era considerata come la più potente espressione della volontà e della solidarietà cittadina. La flotta genovese, dall'altro lato, era costituita da imbarcazioni possedute dai clan nobiliari, che erano viste anzitutto come l'espressione della forza delle famiglie più eminenti. Fra le ragioni delle sconfitte genovesi contro Venezia stanno forse le divisioni interne a Genova e le forti tensioni all'interno del ceto dirigente, che sembrerebbe aver anteposto gli interessi privati alle esigenze dello Stato<sup>77</sup>. Si può affermare che, paradossalmente, i successi veneziani furono conseguiti in assenza di una cospicua flotta permanente, di un sensibile carico fiscale e di un ampio apparato amministrativo. La vera forza fu la sua capacità di mobilitare per un periodo ridotto risorse finanziarie e umane in maniera più efficiente dei suoi avversari. Il carattere *labor-intensive* della guerra navale medievale non spingeva verso la costituzione di un sistema amministrativo e dunque verso l'emergere di istituzioni statali specializzate per la guerra. Nondimeno, Venezia stabilì un sistema efficiente di controllo e di approvvigionamento di risorse per le costruzioni navali e un apparato permanente di reclutamento di marinai e rematori che coinvolgeva sia la capitale che le colonie. Venezia godeva di vantaggi comparati rispetto ai suoi rivali che le permisero di occupare una posizione centrale nello scacchiere Mediterraneo; ma questi vantaggi declinarono, seppur lentamente, a partire dal XV secolo. Nonostante le vittorie Venezia non riuscì ad approfittare pienamente dei suc-

<sup>77</sup> Un breve ma acuto confronto tra le flotte veneziana e genovese è svolto da F. Lane, *Le navi cit.*, pp. 78-79. Un buon resoconto su Genova in S.A. Epstein, *Genoa and the Genoese, 958-1528*, North Carolina University Press Chapel Hill-London, 1996. Utile anche A. Greif, *Self-enforcing political systems and economic growth: late medieval Genoa*, in R.H. Bates, A. Greif, M. Levi, J.-L. Rosenthal, B.R. Weingast, *Analytic narratives*, Princeton University Press, Princeton, 1998, pp. 23-63.



cessi. A partire dalla metà del XV secolo infatti l'impero ottomano mise una nuova pressione sui domini veneziani in Levante. Continuando nel confronto con l'Inghilterra, si può affermare che, una volta eliminata l'Olanda, gli inglesi non dovettero affrontare rivali altrettanto pericolosi e dunque godettero di enormi chance. Venezia, invece, eliminata Genova, si trovò ad affrontare il ben più potente impero ottomano.

Il vero e proprio *turning point* della storia fiscale e militare veneziana avvenne durante i secoli XV e XVI. Impegnata sia in terra che in mare, la Repubblica di San Marco riformò profondamente la sua politica fiscale e militare. Nel XV secolo venne costituito un esercito permanente che in caso di guerra poteva raggiungere i 20000 effettivi ed emerse un apparato amministrativo stabile che si doveva occupare del regolare pagamento delle truppe, degli alloggiamenti e della mobilitazione in caso di guerra. Nel XVI secolo, inoltre, venne organizzata la milizia sia rurale (cernide) che urbana (bombardieri): oltre 20000 sudditi furono inquadrati nel nuovo sistema, dotati di armi e (almeno teoricamente) regolarmente addestrati. Analogamente, fra i secoli XV e XVI il sistema amministrativo della marina si consolidò, occupandosi delle risorse boschive, dell'artiglieria, della polvere da sparo, degli equipaggi, del pagamento e dei rifornimenti. Fu creata una riserva di rematori in Terraferma che, sebbene poco efficiente, coinvolse risorse umane nella macchina navale veneziana. Si può affermare che anche nella Venezia rinascimentale si verificò «a concentration and systematisation of strategically important resources and competencies in order to convert them into something which gives muscle to political power»<sup>78</sup>. Tale processo doveva essere sostenuto con crescenti flussi di denaro.

La tassazione è il terreno più adeguato sul quale è possibile misurare sia l'efficienza dell'amministrazione civile che le relazioni fra governo e società. Abbiamo appena visto che uno degli elementi cruciali dello stato fiscal-militare è l'aumento sensibile e stabile della tassazione. Vediamo cosa avvenne a Venezia analizzando dapprima alcuni dati quantitativi e successivamente prendendo in considerazione alcuni aspetti politici e istituzionali. La Tabella III mostra che le entrate nominali della Repubblica crebbero regolarmente lungo la prima età moderna; esse si mantennero stabili nel XV secolo, raddoppiarono nel il XVI secolo e aumentarono ulteriormente nel primo XVII secolo.

<sup>78</sup> J. Glete, *Warfare at sea* cit., p. 63.

Tabella III

## BILANCI DELLA REPUBBLICA DI VENEZIA, 1343-1710 (indice 1550=100)

Anni	entrate	uscite	saldo	entrate indice	uscite indice	entrate Kg di Ag	uscite Kg di Ag	entrate hl grano	uscite hl grano
1343	250000	257000	-7000	16	15	10256	10543	270000	28
1344	260000	285000	-25000	16	16	10666	11692	280000	29
1435	1100000			69		41690			
1464	1120000			70		46150		1098039	113
1469	1120000			70		46150		1230769	127
1500	1150000			72		44063		958333	99
1550	1601000	1735000	-134000	100	100	51130	55409	971598	100
1555	1443000	1717000	-274000	90	99	46084	54834	704331	72
1558	1550000	1735000	-185000	97	100	49501	55409	715901	74
1565	1670000			104		52079		727130	75
1569	1900000			119		59252		755635	78
1574		1950000			112		51890		
1579	1900000	2070000	-170000	119	119	50559	55083	836513	86
1580	2000000	2070000	-70000	125	119	53220	55083	870842	90
1587	2150000	1890000	260000	134	109	57212	50293	632462	65
1594	2067000	2095000	-28000	129	121	55003	55748	521182	54
1602	2563000	2477000	86000	160	143	68201	65913	752740	77
1609	2550000			159		66973		823223	85
1618		2732000			157		71753		
1621	3862000	3950000	-88000	241	228	101432	103743	1178155	121
1623	3766000	3480000	286000	235	201	98910	91399	1071690	110
1625	3560000	3240000	320000	222	187	93500	85095	888286	91
1633	2950000	2650000	300000	184	153	77479	69600	745490	77
1637	3020000	2870000	150000	189	165	60702	57687	1050127	108
1641	2960000	2770000	190000	185	160	59496	55677	1047224	108
1665	3740000	5250000	-1510000	234	303	72276	101456	1458959	150
1667	4170000	3823000	347000	260	220	80585	73879	1649211	170
1670	4000000	4820000	-820000	250	278	77300	93147	1744566	180
1673	4000000	4460000	-460000	250	257	77300	86190	1603091	165
1679	4285000	3962000	323000	268	228	82808	76566	1571547	162
1710	5807000	6206000	-399000	363	358	98040	104776	1893104	195

Fonte:

L. Pezzolo, *Una finanza d'ancien régime. Il caso della Repubblica di Venezia*, di prossima pubblicazione.

Il passaggio dalla finanza del *Comune Veneciarum* al bilancio di uno Stato territoriale è rappresentato dal livello delle entrate – e di conseguenza degli impegni finanziari – che si quadruplica, in termini di argento, in poco più di un secolo. Rispetto alla metà del Cinquecento il tasso d'incremento non appare rilevante sino ai primi del Seicento, nonostante quei decenni siano caratterizzati da una marcata crescita dei prezzi: la variazione di +0,2% annuo tra 1550 e 1609 risulta assai contenuta, considerando che il prezzo del grano, espresso in argento, conobbe una crescita media percentuale di

1,37% all'anno<sup>79</sup>. Sembra, piuttosto, che la risposta alla congiuntura dei prezzi si sia manifestata con un certo ritardo, nel primo trentennio del Seicento, quando le entrate crebbero in misura consistente. Del resto, come è stato giustamente osservato, è pericoloso correlare l'andamento generale dei bilanci con la congiuntura economica, poiché è sufficiente un lieve incremento tariffario o un ampliamento del prodotto tassabile per distorcere il risultato finale<sup>80</sup>. La peste del 1630 colpì anche la finanza pubblica, decurtando il gettito tributario e rendendo lenta la ripresa. È interessante notare che la congiuntura del 1630 incise in misura assai più grave di quanto accadde per la peste del 1576. Probabilmente il quadro economico generale era nel frattempo mutato e le risorse che erano state disponibili per recuperare il livello delle entrate in poco tempo negli anni dopo Lepanto non erano pienamente a disposizione una cinquantina di anni dopo. È probabile che il conseguimento dei livelli pre-peste coincidesse con l'inizio della lunga guerra di Candia: sebbene manchino cifre globali affidabili, è plausibile affermare che la forte richiesta tributaria promossa dal governo fece aumentare gli introiti monetari da destinare alla flotta e alle truppe impegnate a Creta. Al termine del conflitto il ritmo di crescita si mantenne piuttosto costante, anche a seguito dell'assestamento delle imposte decretate durante la guerra e rese permanenti in seguito. La guerra di Morea, poi, provocò un ulteriore aumento, sino a raggiungere un livello medio che restò costante per alcuni decenni, finché gli ultimi anni della Repubblica segnarono un'altra crescita del gettito, che risulta abbastanza consistente.

L'andamento delle entrate centrali, sebbene delineato in maniera assai schematica, evidenzia la stretta correlazione con le vicende politiche che interessarono la Repubblica di Venezia: sono le necessità militari, infatti, che spingono – così a Venezia come altrove – verso l'incremento delle entrate. Occorre tuttavia rilevare che il periodo rinascimentale (grosso modo dalla pace di Lodi alla fine delle guerre d'Italia) non aveva invece prodotto drammatici mutamenti nel livello delle entrate ordinarie, nonostante quei decenni avessero visto numerosi e pesanti impegni bellici sia nel Levante che in Italia. Non

<sup>79</sup> Ho calcolato il prezzo medio del grano a Bassano negli anni 1546-54 e 1605-13. I prezzi in G. Lombardini, *Pane e denaro a Bassano tra il 1501 e il 1799*, Pozza, Venezia, 1963, pp. 58-60.

<sup>80</sup> Vedi le opportune osservazioni di P.K. O'Brien e P.A. Hunt, *The Rise of Fiscal State in England, 1485-1815*, «Historical research», a. 66 (1993), p. 156.

bisogna certo sottovalutare la scarsità di informazioni sulla finanza pubblica tra metà Quattro e metà Cinquecento, ma non può non colpire la sostanziale lentezza del tasso d'incremento delle entrate: un 10% tra 1469 e 1550 non è certo clamoroso, considerando che vi furono parecchie occasioni in cui vennero decisi nuovi aggravii tributari. Del resto, prendendo in mano altre fonti emerge un quadro diverso: i bilanci della Camera fiscale (vale a dire della tesoreria provinciale) di Bergamo, per esempio, registrarono un aumento delle entrate in argento del 37% fra 1464 e 1555 (media annua +0,4%); e un'analoga crescita (31%) si ebbe a Brescia<sup>81</sup>. È dunque plausibile ritenere che i bilanci centrali non abbiano registrato afflussi di denaro che invece si erano verificati in periferia durante gli anni di emergenza militare. Il nesso tra finanza e politica risulta più evidente, invece, lungo il XVII secolo. Il primo ventennio del secolo fu segnato da un crescente aumento delle entrate centrali. Le guerre di Candia (1645-69) e della Morea (1684-99), poi, spinsero verso un ulteriore incremento, forse in misura maggiore di quanto lascino intendere i bilanci statali. Il XVIII secolo, che vide Venezia impegnata nella difesa della Morea e successivamente nella neutralità armata, registra pressoché fedelmente le strette relazioni fra il ritmo di crescita delle entrate tributarie e la congiuntura politica. La guerra, dunque, cadenzava il ritmo espansivo delle entrate centrali, a un tasso che, comunque, non appare particolarmente elevato se lo confrontiamo con altre esperienze.

I tassi di crescita non sono certo impressionanti: i bilanci di altri stati nello stesso periodo mostrarono incrementi assai più sensibili, evidenziando sempre più larghe differenze di scala fra la repubblica e i maggiori stati europei. I caratteri della tassazione, a ogni modo, mutarono. Rispetto al medioevo le forme impositive si ampliarono e soprattutto divennero più efficaci. Se un veneziano dell'epoca di Marco Polo si aspettava di pagare i consueti dazi sui consumi e qualche prestito forzoso (con un interesse regolarmente versato) la generazione del giovane Vivaldi era sottoposta a un ventaglio di tasse molto più ampio. Oltre a nuove imposte su prodotti e scambi, tasse dirette regolari e oneri su

<sup>81</sup> Elaborazione in base a L. Pezzolo, *Finanza e fiscalità, 1450-1630*, in *Storia economica e sociale di Bergamo. Il tempo della Serenissima*, II, *Il «lungo» Cinquecento*, a cura di M. Cattini e M.A. Romani, Fondazione per la storia economica e sociale di Bergamo, Bergamo, 1998, p. 64; M. Knapton, *Cenni sulle strutture fiscali nel Bresciano nella prima metà del Settecento*, estr. da *La società bresciana e l'opera di Giacomo Ceruti*, Brescia, 1988, p. 58; Bcv, Morosini-Grimani, 302.

corporazioni e istituzioni sociali erano oramai un dato acquisito. Si deve rilevare un ulteriore elemento: il ruolo giocato dai contribuenti del dominio di Terraferma crebbe durante la prima età moderna in corrispondenza delle difficoltà crescenti del porto veneziano.

Occorre sottolineare che le cifre dei bilanci non si prestano a una lettura univoca: troppo spesso dietro la progressione delle entrate si è intravista l'affermazione dell'autorità centrale, la vittoria della razionalità ordinatrice del centro nei confronti dei particolarismi locali, l'emergere di un sistema finanziario 'pubblico' che asseconda la nascita di uno stato 'moderno'. Recentemente, comunque, è stata proposta un'altra interpretazione: a regimi con forti istituzioni rappresentative corrisponderebbe una maggior efficienza finanziaria e una più elevata capacità di prelievo rispetto ai governi a carattere assolutista<sup>82</sup>. Ciò significa che non la coercizione ma la legittimità e la negoziazione stavano alla base delle buone *performance* di un sistema fisco-finanziario. Un sistema caratterizzato prevalentemente dalla contrattazione fra corpi sociali adeguatamente rappresentati avrebbe permesso un sensibile abbassamento di quelli che, nei termini dell'economia neo-istituzionale, si definiscono costi di transazione (negoziazione, informazione, riscossione, tutela e così via). Assumendo questa prospettiva, è utile esaminare pur brevemente la struttura costituzionale dello stato veneziano.

Il potere politico era prerogativa della nobiltà, che si era trasformata in un gruppo chiuso tra i secoli XIII e XIV. Da allora e fino alla fine della Repubblica nel 1797 il patriziato veneziano rappresentò una vera e propria casta. La rete di interessi mercantili e i meccanismi legali del commercio, tuttavia, coinvolgevano sia i patrizi che i cittadini comuni. Così una guerra per il controllo di un'area strategica o contro i genovesi era vissuta come un'impresa dell'intera città. È assai probabile che la richiesta fiscale per le guerre nei secoli XIII e XIV trovasse un'ampia risposta positiva da parte dei veneziani, che condividevano largamente gli obiettivi della guerra pensando ai futuri guadagni. Con la formazione dello stato territoriale nel XV secolo il governo veneziano ampliò considerevolmente la base fiscale ma dovette fronteggiare le resistenze delle élite provinciali, specialmente quelle di città ricche e popolose come Padova, Vicenza, Verona, Brescia. È presumibile che gli impegni militari d'oltremare non incontrassero largo

<sup>82</sup> P. T. Hoffman, K. Norberg (a cura di), *Fiscal crises, liberty, and representative government, 1450-1789*, Stanford University Press, Stanford, 1994, pp. 299-310.

favore e sincero appoggio fra i ceti dirigenti della Terraferma. Del resto, anche nelle Province Unite le zone poco o punto interessate ai traffici marittimi mostravano forti resistenze al coinvolgimento in guerre navali<sup>83</sup>. È inoltre probabile che a partire dagli inizi del Cinquecento, a seguito del venir meno della prevalenza degli interessi marittimi e commerciali, le divisioni interne al ceto governativo si rendessero più manifeste<sup>84</sup>. La conquista veneziana era avvenuta sia con il ferro delle truppe mercenarie che con la concessione di privilegi e prerogative che caratterizzavano usualmente i rapporti fra centro e periferie. Lo stato territoriale veneziano venne così costituito su marcate differenze fra i contribuenti: veneziani, abitanti delle città soggette, contadini. Occorre tuttavia sottolineare che in linea di principio nessuno nella Repubblica veneta era esente dalle tasse; lo stesso doge era sottoposto al dovere fiscale. La geografia fiscale dello stato era nondimeno composita: si può affermare che il controllo fiscale esercitato dal governo era direttamente proporzionale alla distanza dalla capitale e alla posizione strategica di alcuni territori (vallate, montagne, confini).

### 7. Conclusioni: rappresentanza ed efficienza fiscal-militare

Quello che si espanse nel tardo medioevo era uno stato leggero. Sia l'apparato militare che quello amministrativo non erano certo ampi ed efficienti. Nonostante le numerose guerre combattute nei secoli XIII e XIV, il risultato non fu lo sviluppo dello stato veneziano. Era un organismo che manteneva ancora le marcate caratteristiche della città-stato. Paradossalmente, alcuni risultati attribuibili a uno stato fisco-militare furono conseguiti da un apparato ridotto, che tuttavia era in grado di mobilitare cospicue risorse in breve tempo e di trasformarle in un potente strumento di guerra. La guerra navale, pur essendo un fenomeno quasi quotidiano nella storia veneziana, non sembra aver giocato un ruolo decisivo nell'evoluzione statale della Repubblica. I soldati che nel medioevo

<sup>83</sup> J. R. Jones, *The Anglo-Dutch Wars* cit., pp. 68-70.

<sup>84</sup> Per i primi decenni del secolo cfr. R. Finlay, *La vita politica nella Venezia del Rinascimento*, Jaca Book, Milano, 1982; B. Doumerc, D. Stockly, *L'évolution du capitalisme marchand à Venise: le financement des galères da mercato à la fin du XVe siècle*, «Annales HSS», a. 50, n. 1 (1995), pp. 156-57.

combattevano sulle galee nel Mediterraneo erano soprattutto mercanti e artigiani veneziani che, dopo la battaglia, tornavano alle loro attività; anche le navi venivano prontamente riutilizzate per il loro originale uso commerciale. Ciò che rimaneva della macchina militare posta in essere era poca cosa; e le magistrature militari specializzate erano poche con una rapida rotazione degli ufficiali patrizi. Del resto, è ipotizzabile che, nonostante la quasi continua pressione militare, Venezia non avesse la necessità di dotarsi di un ampio apparato fisco-burocratico proprio per la sua struttura politico-istituzionale e per i rapporti che erano venuti creandosi fra governanti e governati. La società veneziana medievale appare quasi immobile nella sua struttura istituzionale, che vede alla sommità la casta di governo patrizia, distaccata dalle altre componenti cittadine, il ceto cittadino e i popolani. Tuttavia la città è profondamente caratterizzata da relazioni di clientela e di vicinato che trasformano la realtà cittadina e i rapporti cetuali in strutture assai più complesse e articolate. La vocazione marittima di Venezia per certi versi esalta la fluidità delle relazioni: mercanti e marinai, rematori e patrizi si trovano fianco a fianco condividendo le sorti del mare.

Durante il Trecento, comunque, l'evoluzione tecnologica degli armamenti navali comporta una differenziazione fra tecnici, soldati e marinai: la comunità della galea si trasforma e mostra diversità che si accentueranno nel periodo successivo<sup>85</sup>. Sembra, tuttavia, che non sia venuta meno la forte solidarietà urbana; una solidarietà che si poggiava, fra l'altro, sulla larga condivisione degli obiettivi politici ed economici nel Mediterraneo orientale. È possibile immaginare che nella Venezia medievale la vasta convergenza di interessi abbia creato un ampio consenso verso il ceto dirigente, consentendogli di evitare mutamenti istituzionali di un certo significato. Del resto, le imprese militari assumevano chiari obiettivi economici, che coinvolgevano gran parte della popolazione veneziana. Il conseguimento della sconfitta degli avversari e la conquista di spazi economici e politici offrivano indubbi vantaggi ai veneziani. Il controllo esercitato dalla flotta e le posizioni di privilegio (spesso raggiunte con la forza) dei mercanti nei principali scali mediterranei da un lato abbassavano i costi di transazione sopportati dai veneziani e dall'altro li aumentavano per i concor-

<sup>85</sup> F. Lane, *Le navi di Venezia* cit., pp. 150-69.

renti<sup>86</sup>. Allorché la posizione di vantaggio di Venezia fu sottoposta a pesanti attacchi, le difficoltà difensive aumentarono, provocando un incremento nei costi di transazione. Un evidente indicatore sta nelle tariffe assicurative che, tra fine Cinque e inizi Seicento, costituivano un cospicuo fardello per i traffici mercantili anche in periodi di pace<sup>87</sup>.

Il caso veneziano non si allinea su recenti ipotesi, che individuano negli Stati a base marittima un ambiente favorevole alle dinamiche istituzionali che coinvolgono ampie aree sociali<sup>88</sup>.

La formazione dello Stato territoriale tra fine Tre e metà Quattrocento non sembra comportare cambiamenti strutturali. Benché gli sforzi militari siano consistenti, con le conseguenti tensioni sulla finanza pubblica, il governo non reagisce sviluppando specifiche politiche fiscali e amministrative. Certo, parallelamente alla costituzione di un esercito permanente si stabilizzano uffici e magistrature di carattere finanziario e militare, ma ciò non segna una svolta particolarmente importante. Occorre tuttavia sottolineare che a partire dalla metà del Quattrocento iniziò la crescente espansione della funzione esercitata dal Consiglio dei Dieci. Sorto come organismo straordinario di controllo politico e giudiziario, i Dieci vennero assumendo sempre più importanza nel sistema costituzionale repubblicano<sup>89</sup>. L'azione dei Dieci si affiancò a quella del Senato e delle maggiori magistrature della Repubblica sino ad acquisire ampia giurisdizione su materie delicate quali l'annona, la giustizia nonché alcuni aspetti dell'apparato militare (artiglieria, fortificazioni, polvere da sparo) e finanziario (debito governativo, monetazione). Sarebbe sbagliato tuttavia ritenere che fra i Dieci e i senatori le sfere di competenza fossero ben definite. Il lento e gra-

<sup>86</sup> Ripropongo qui le importanti analisi di F. Lane, *Profits from power. Readings in protection rent and violence-controlling enterprises*, State University of New York Press, Albany, 1979; riprese recentemente anche da J. Glete, *Warfare at sea* cit.

<sup>87</sup> Cfr. le testimonianze presentate da A. Tenenti, *Venezia e i corsari* cit., pp. 132-36.

<sup>88</sup> G.E. Halkos, N.C. Kyriazis, *A naval revolution and institutional change: The case of the United Provinces*, «European journal of law and economics», a. 19 (2005), pp. 41-68. Sulla distinzione fra Stati «water-based» e «land based» si occupa anche l'ampio lavoro di S. Clarck, *State and status. The rise of the state and aristocratic power in western Europe*, McGill-Queen's University Press, Montreal, 1995.

<sup>89</sup> Risulta fondamentale G. Cozzi, *Repubblica di Venezia e Stati italiani. Politica e giustizia dal secolo XVI al secolo XVIII*, Einaudi, Torino, 1982, pp. 81-216; si veda anche M. Knapton, *Il Consiglio dei Dieci nel governo della Terraferma: un'ipotesi interpretativa per il secondo '400*, in A. Tagliaferri (a cura di), *Venezia e la Terraferma attra-*



duale processo di espansione dei primi lasciò ampie zone di sovrapposizione e, inevitabilmente, di scontro con i secondi. Così, ad esempio, le prime tappe di costituzione della milizia urbana nei centri della Terraferma furono discusse in Senato e successivamente gestite dal Consiglio dei Dieci<sup>90</sup>. Diversamente, se furono i Dieci a dare inizio alla formazione di milizie rurali verso la fine del Quattrocento, dopo pochi anni la responsabilità sull'ordinanza fu completamente assunta dal Senato<sup>91</sup>. È indubbio, comunque, che il consiglio dei Dieci incarnò la tendenza accentratrice e oligarchica che serpeggiava nell'ambito di alcuni gruppi del patriziato veneziano. Per quanto tale processo avesse subito duri ridimensionamenti in talune occasioni, il Consiglio dei Dieci e le sue magistrature satelliti (anzitutto gli Inquisitori di Stato) esercitarono una funzione centrale nell'ordinamento costituzionale repubblicano. Non è forse casuale che il periodo dell'ascesa dei Dieci sia stato caratterizzato da continui e gravosi impegni militari. Le guerre in Levante e in Terraferma spinsero sempre più a concentrare in organismi decisionali più ristretti delle pletoriche assemblee (il Senato e l'ampio Maggior Consiglio) materie delicate e cruciali per le sorti della Repubblica. Al pari di quanto era accaduto a Firenze, dove la pesante pressione bellica fra Tre e Quattrocento aveva senza dubbio rafforzato il processo in senso oligarchico della gestione del potere<sup>92</sup>, a Venezia il crescente potere dei Dieci potrebbe essere considerato come l'effetto di lunghi decenni di guerra, e in partico-

*verso le relazioni dei rettori*, Giuffré, Milano, 1981, pp. 237-60. Nel Cinquecento il Consiglio dei Dieci era costituito da una trentina di patrizi (i consiglieri veri e propri affiancati da una *Zonta*) mentre in Senato sedevano oltre 200 nobili.

<sup>90</sup> I primi passi verso nell'istituzione della milizia dei bombardieri furono mossi in Friuli su iniziativa del Luogotenente Andrea Loredan: Asv, Senato Terra, reg. 16, cc. 89r-v (2 marzo 1509). Agli inizi degli anni Trenta il sistema si consolidò sotto l'egida dei Dieci. Si vedano gli ordini a riguardi in Bcv, Gradenigo, 187, c. 412r (26 luglio 1531).

<sup>91</sup> Asv, Consiglio dei Dieci, Misti, reg. 24, cc. 183r, 191v, 197r-v (25 settembre, 24 novembre e 29 dicembre 1490); Senato Terra, reg. 15, c. 161v (10 giugno 1507). Le vicende della milizia locale possono essere seguite in M. Mallett e J.R. Hale, *The military organisation* cit.

<sup>92</sup> Per un'analisi delle vicende politiche fiorentine rinvio alle sillogi di N. Rubinstein (a cura di), *Florentine studies. Politics and society in renaissance Florence*, Faber and Faber, London, 1968; W. Connell e A. Zorzi (a cura di), *Lo stato territoriale fiorentino (secoli XIV-XV). Ricerche, linguaggi, confronti*, Pacini, Pisa, 2002; e J. Boutier, S. Landi, O. Rouchon (a cura di), *Florence et la Toscane, XIVe-XIXe siècles. Les dynamiques d'un état italien*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes, 2004.

lare durante il secondo decennio del Cinquecento<sup>93</sup>. Il culmine, per molti versi clamoroso, fu raggiunto durante le guerre turche del 1537-40 e del 1570-73, quando i Dieci siglarono la fine del conflitto senza interpellare il Senato. A differenza di Firenze, però, il percorso oligarchico a Venezia non si risolse nella costituzione di un regime signorile. I meccanismi costituzionali di Venezia permisero di porre un limite all'espansione dei Dieci, rafforzando ulteriormente il mito repubblicano del regime. C'è da chiedersi se il ridimensionamento del Consiglio dei Dieci non abbia precluso, o almeno limitato, il grado di efficienza del governo centrale circa la politica militare, e in particolare in occasione dei conflitti, laddove necessitavano decisioni rapide e incisive.

Per quanto riguarda i rapporti con il Dominio di Terraferma si ha l'impressione che, sino alla drammatica crisi di Agnadello nel 1509, il ceto dirigente marciano non guardi all'entroterra con particolare attenzione. Gli assetti politici e istituzionali all'interno dello Stato da terra, fra le città e i contadi, fra le aristocrazie locali e i popolani, non mostrano mutamenti degni di nota<sup>94</sup>. Le guerre d'Italia aprono una nuova fase, nella quale i patrizi veneziani si occupano in maniera sempre più attenta delle vicende del Dominio, in simbiosi con l'inizio della penetrazione fondiaria nelle province limitrofe alla laguna. I costi crescenti della guerra, la necessità di reclutare uomini per la flotta e per l'esercito, il ripensamento sulle scelte attuate sino allora a favore delle élites urbane, i preponderanti interessi fondiari e probabilmente una nuova attitudine verso i problemi dello Stato spingono i governanti ad appoggiare alcune istanze che stanno giungendo dalle campagne venete. I Corpi territoriali, che sorgono in varie province della Terraferma, rappresentano la forma istituzionalizzata dei ceti emergenti rurali, o meglio, delle cittadine del contado che sfornano mercanti, notai, avvocati, fittanzieri. Nello stesso momento l'egemonia delle istituzioni urbane è messa in discussione sia dall'azione dei distrettuali nelle aule dei grandi tribunali della capitale che dall'inserimento, assai insidioso, dei veneziani nella rete clientelare

<sup>93</sup> Oltre a G. Cozzi, *Repubblica di Venezia* cit.; I. Cervelli, *Machiavelli e la crisi dello Stato veneziano*, Guida, Napoli, 1974, pp. 417 sgg.; R. Finlay, *La vita politica* cit., Jaca Book, Milano, 1982, pp. 234 sgg.

<sup>94</sup> Si vedano, per esempio, le pagine di J. Grubb, *Firstborn of Venice. Vicenza in the Renaissance State*, Johns Hopkins University, Baltimore-London, 1988; G.M. Varanini, *Comuni cittadini e Stato regionale. Ricerche sulla Terraferma veneta nel Quattrocento*, Libreria Universitaria Ed. Verona, Verona, 1992.

in Terraferma. Alle aristocrazie urbane di fine Cinquecento si presenta la scelta, quasi obbligata, di accettare le nuove logiche e di inserirsi nella struttura controllata dai patrizi veneziani. La risultante del processo è duplice: l'inserimento delle aristocrazie nel sistema di potere veneziano, oppure lo scatenamento delle lotte di fazione e del banditismo nobiliare<sup>95</sup>. Qui interessa, a ogni modo, esaminare gli effetti sulla struttura istituzionale e le conseguenze finanziarie e militari.

I meccanismi rappresentativi apparentemente non mostrano particolari cambiamenti. Tuttavia i Corpi territoriali, vale a dire le élites dei contadi, acquisiscono una voce importante nella capitale; mantengono i loro nunzi permanenti, che sono in grado di districarsi abilmente fra le aule e i corridoi di palazzo ducale. Lungo il Cinquecento, dunque, formalmente il numero degli interlocutori sudditi aumenta, sebbene non in misura consistente. Il governo centrale si trova così a giocare con nuovi protagonisti, che sono in grado di mettere in difficoltà quelli tradizionali (le élite urbane) qualora godano dell'appoggio dei veneziani. È superfluo specificare che il governo sceglie quale contendente favorire a seconda degli scopi che vuole perseguire. Tuttavia è indubbio che fra Cinque e Seicento le istanze dei contadi trovino ascolto favorevole tra i patrizi della capitale. I risultati sul piano fiscale sono evidenti: all'aumento della domanda tributaria statale corrisponde un riequilibrio nella consueta distribuzione degli oneri fra cittadini e distrettuali. L'efficienza fiscale, misurata in termini di riscossione effettiva rispetto alla somma imposta o prevista, sembra migliorare. Salvo il caso particolare degli ecclesiastici, che richiederebbe una trattazione a parte, il gettito delle maggiori imposte della Terraferma si avvicina sensibilmente alle cifre richieste<sup>96</sup>. Come spiegare questo fatto? Ovviamente il risultato positivo della riscossione dipende dalla congiuntura economica, dalla capacità coercitiva del fisco e – *last but not least* – dal consenso del corpo dei contribuenti. Senza dubbio il timore di provvedimenti coercitivi e di sequestri non era irrilevante, ma è lecito ritenere che le discrete performances del fisco veneziano fra Cinque e Seicento si debbano anzitutto alla capacità di ottenere un consenso basato sulla

<sup>95</sup> C. Povoio, *L'intrigo dell'onore. Poteri e istituzioni nella Repubblica di Venezia tra Cinque e Seicento*, Cierre, Verona, 1997.

<sup>96</sup> Per l'analisi di vari esempi rinvio a L. Pezzolo, *Una finanza d'ancien régime. Il caso della Repubblica di Venezia*, di prossima pubblicazione.

legittimità dell'imposta e su un processo – benché talvolta defaticante e prolungato – istituzionalizzato circa la ripartizione dei carichi fra le diverse componenti dello Stato. Una riconosciuta credibilità del debito statale e una discreta capacità del fisco di rastrellare risorse costituiscono i pilastri della politica militare veneziana nella prima età moderna. I risultati furono notevoli, tenendo conto delle dimensioni dello Stato rispetto alle grandi potenze dell'epoca. Tuttavia è opportuno chiedersi perché lo strumento militare non appaia altrettanto efficiente quanto quello finanziario.

Se la marina militare riesce, pur lamentando gravi carenze tecnologiche e organizzative rispetto ai «nordici», a sostenere talvolta brillantemente la pressione turca sino a tutto il Seicento, l'esercito mostra invece pesanti inefficienze. La guerra contro gli Arciducali nel 1615-17 fa emergere drammaticamente i limiti della condotta politica del patriziato e l'inefficienza dei comandanti. Un'esperienza assai negativa, quel conflitto, tanto da far dire a Sarpi che «Venezia non è da guerra»<sup>97</sup>. Eppure il denaro, sebbene non abbondante, non era mancato. La situazione finanziaria della Repubblica alla vigilia del conflitto era invidiabile: il debito statale era sostanzialmente inesistente e nel corso degli anni era venuta accumulandosi una consistente riserva di guerra. Ma la disponibilità di denari non era la condizione sufficiente per ottenere i successi sul campo di battaglia. Dopo le guerre d'Italia la Signoria aveva optato per un sistema basato sulle fortezze, eventualmente appoggiate da un esercito di campagna arruolabile *ad hoc*. Non si nutrivano illusioni sulla efficienza bellica della milizia. Questa scelta, che rifletteva una politica difensiva nei confronti delle grandi potenze, senza dubbio limitò i potenziali sviluppi del sistema militare. L'esercito fu considerato più come un settore privilegiato nelle relazioni fra il ceto dirigente e alcune componenti sociali del Dominio (casate aristocratiche, miliziani privilegiati) piuttosto che un vero e proprio strumento bellico. Certo, non mancavano le ispezioni, i controlli, i tentativi di riforma, ma si aveva la sensazione che queste iniziative avessero scarsa incidenza in un apparato uso alla routine. Del resto, il patriziato veneziano, pur avendo manifestato elevato interesse alle questioni militari sino alle guerre d'Italia, a partire dall'età della Controriforma si allontana

<sup>97</sup> Cit. da G. Cozzi, *Venezia nello scenario europeo (1517-1699)*, in G. Cozzi, M. Knapton e G. Scarabello, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, Utet, Torino, 1992, p. 101.

vieppiù dall'esercito terrestre. E nello stesso momento, sebbene alcune casate della Terraferma siano coinvolte nella struttura militare con prestigiosi incarichi di comando, non si crea quel settore privilegiato di promozione sociale e ideologica come invece accadrà nel caso dell'esercito sabauda. Il doge non è il duca di Savoia: i legami di fedeltà, il senso dell'onore e le relazioni interpersonali fra duca e nobili non paiono certo analoghe a quelle che si riscontrano fra nobili di Terraferma e patrizi della laguna. Laddove il potere nello Stato sabauda è incarnato, anche sul piano simbolico, dal duca, nella Repubblica il doge è considerato *primus inter pares*; ogni patri-zio reca in sé la dignità dell'autorità suprema. La costituzione repubblicana e il carattere cittadino dello stato impediscono la formazione di ampi e consolidati legami sul piano militare fra élite locali e patri-ziato di governo. Manca il senso di fedeltà alla dinastia; è assente una figura che assuma in sé simbolicamente la guida militare dello Stato; e, d'altro canto, è piuttosto debole il ruolo della nobiltà feudale veneta. La differenza sostanziale tra la Repubblica veneziana e il Ducato sabauda risiede in particolare nella diversa matrice: l'una a base cittadina-patrizia e l'altra improntata dalla dinastia feudale.

Non è tuttavia impossibile che una struttura repubblicana sia efficiente militarmente. Lo stato veneziano quattro-cinquecentesco ne costituisce un esempio italiano, ma anche le Province Unite offrono un caso estremamente interessante. L'Olanda, anzi, fra Cinque e Seicento rappresenta il paese all'avanguardia nelle innovazioni della prassi militare in Europa. E non vi è da stupirsi: la società olandese è la più dinamica e la più pronta a stimolare e recepire innovazioni tecnologiche. L'ambiente tende a premiare l'imprenditorialità ed è probabile che l'esercito sia visto come un mezzo di promozione sociale<sup>98</sup>. La stessa milizia urbana gode di un prestigio che è arduo riscontare altrove. I membri della milizia si ponevano socialmente tra il ceto superiore del patri-ziato e i semplici salariati; si trattava di un gruppo fortemente coeso che svolgeva una funzione di controllo dell'ordine pubblico nonché di difesa della città. È interessante sottolineare che dagli anni Venti del Cinquecento, inizialmente ad Amsterdam e poi in altre città, era usuale affiggere quadri che raffiguravano appartenenti alla milizia<sup>99</sup>. La

<sup>98</sup> J. Glete, *War and the state* cit., pp. 161-62.

<sup>99</sup> J.I. Israel, *The Dutch republic. Its rise, greatness, and fall 1477-1806*, Clarendon, Oxford, 1998. pp. 121-22.

struttura militare è così il riflesso dell'ambiente e del sistema socio-istituzionale. Una società dinamica, come quella olandese, produce innovazioni belliche di ampia portata. Altrettanto si può affermare nel caso veneziano. I secoli medievali della crescita e dell'espansione stimolano innovazioni e miglioramenti nella flotta militare nonché sviluppi significativi nell'organizzazione dell'esercito quattrocentesco. A partire dal Cinquecento le spinte si affievoliscono e risulta sempre più difficile imbattersi in tentativi innovatori nell'apparato bellico della Serenissima. Le reciproche influenze fra politica, economia e istituzioni si ripercuotono sulla macchina militare limitandone l'efficienza.