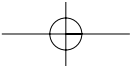
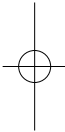
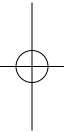


COLLANA  
STRUMENTI



Luca Lo Basso

# Uomini da remo

Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna

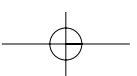
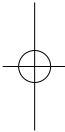
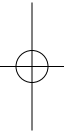
Selene Edizioni

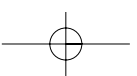
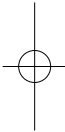
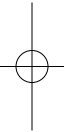
Il volume è stato realizzato con il contributo del MIUR e dell'Università degli Studi di Genova

© Luca Lo Basso, 2003  
© Yoni srl, 2003  
via Bazzini, 24  
20131 Milano  
tel. 02/26.68.17.38  
fax 02/59.61.11.12  
e mail: [selene@edizioniselene.it](mailto:selene@edizioniselene.it)  
[www.edizioniselene.it](http://www.edizioniselene.it)

In copertina: Catene da galeotto (manufatto in metallo, XVI secolo, Civico Museo Navale di Genova). Immagine ripresa da: *Dal Mediterraneo all'Atlantico. La marineria ligure nei mari del mondo*, Genova, 1993, p. 28.

*Ad Alberto Tenenti  
e a tutti i giovani ricercatori italiani*





## *Due parole di presentazione*

Operoso ricercatore il giovane Luca Lo Basso, studioso valente e serio. Ma non serio, come tanti suoi coetanei anch'essi ricercanti assidui e negli archivi e nelle biblioteche, a conoscere i quali mi viene da constatare che la seriosità sta diventando rispetto alla serietà – una malattia più giovanile che senile. E che non sia serio l'attesta proprio il fatto che chiede proprio a me – scollegato, nel bene e nel male, dai pedaggi mentali e comportamentali che mi paiono affliggere e gli studi in generale e quelli storici in particolare – e non ad altri ben più qualificati due parole di presentazione. Lo faccio volentieri. E, allora, leggo – un po' di corsa – il suo lavoro, giro, pilotato dalle sue pagine nel Mediterraneo di Ponente e in quello di Levante tra Cinque e Settecento; m'imbarco e sbarco; remo e veleggio; m'ingaggio e deserto; sento parlar in veneziano, in genovese, in spagnolo, in francese, in turco, in toscano; scruto monete, soppeso misure; mi spavento nella furia delle tempeste e marcisco nella bonaccia; vedo galee e galeazze; un po' son schiavo incatenato un po' fatico per libera (si fa per dire) scelta; e, se la vita, comunque, è dura, un po' cerco di capire se son di me espropriato perché dello stato oppure se, reclutato, qualcosa di me a me resta.

Così in prima e anche in ultima battuta. Sta a me salutare il libro, non analizzarlo.

Per quel che mi concerne posso, tuttavia, assicurare che in un prossimo numero di "Studi Veneziani", un periodico che dirigo, il libro sarà recensito come merita. E, allora, va da sè, non da me, che – lungi dall'assumere i panni del recensore – mi limito a riscontrare la solidità dell'impianto d'un'esposizione tutta documentata, sin fontificata, epperò ariosa e limpida nel dettato, in certo qual modo zavorrata dalle fatiche dello scavo archivistico. Un pregio non da poco ché troppo spesso le ricerche faticose esitano in prose faticate, inamene, arcigne. E non manca chi sin teorizza che così va bene.

A costo di non essere serio, confesso che, scorrendo il testo di Lo

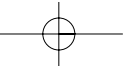
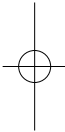
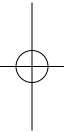
Basso, s'è come innescata una colonna sonora che m'ha riportato indietro nel tempo, quand'era in voga – e lo è ancora – “sapore di sale”, e, quindi, “sapore di mare”. Così – si ricorderà – la canzone, furoreggiante nel 1963, di Gino Paoli. Lo Basso sta a Taggia, vicino al mare. E dal mare lambita lì vicino Arma di Taggia. E poi Lo Basso lavora a Genova. Quindi il mare lo condiziona, lo suggestiona. Propulsiva, anche per gli studi, la presenza del mare. E propulsive, un tempo, prima dell'avvento delle discoteche, per amori e amoretti, per amorucci e amorzzi, le rotonde sul mare. Comunque, nel 1963, ero accasato. E non più rotonde. Al più le piattaforme dei caffè alle Zattere, affacciate sul Canale della Giudecca. E, talvolta, ci andavo con Alberto Tenenti. E si chiaccherava del più e del meno, magari più del meno che del più. Ebbene: ogniqualevolta passava una nave, anche piccola Tenenti, interrompeva il nostro discorrere, tutto attratto dall'imbarcazione in transito. E, dopo averla soppesata ben bene con lo sguardo, è di questa che mi parlava. Ebbene: Tenenti non c'è più. Ho perso un amico carissimo. M'aggrappo alla foscoliana eredità d'affetti. E il mio colloquio ultraquarantennale con Tenenti lo proseguo. L'ultimo Tenenti, sempre generoso di sè, ha pur incoraggiato gli studi marinari di Lo Basso. Il senso del mare pervadeva Tenenti – e mi parlava spesso di quando da ragazzo, dava una mano allo zio titolare a Viareggio, d'uno stabilimento (mi par dicesse così; si trattava d'una manciata di cabine, magari coll'aggiunta di qualche moscone, pedalò, magari non come quelli d'adesso) – e lo trasfondeva nei suoi saggi, nei suoi libri. Ed è anche pensando a questo che sento accanto a me Alberto Tenenti nel congratularmi col giovane autore.

Venezia 24 novembre 2003

*Gino Benzoni*



Parte I  
*Il problema dei galeotti*



## 1. Cenni introduttivi

La guerra marittima, nel Mediterraneo moderno, fu caratterizzata principalmente dall'uso di una specifica imbarcazione: la galea. Retaggio di un sapere tecnologico antico, la galea rimase per lungo tempo la principale imbarcazione bellica dei grandi Stati, ma anche di quelli più piccoli. La sua plurisecolare fortuna fu dovuta a tre motivi principali: l'adattamento alle condizioni geografiche e meteomarine del Mediterraneo, la semplicità costruttiva e il basso costo rispetto ai vascelli. Ecco perché, al contrario di quanto sostengono diversi studiosi<sup>1</sup>, la galea e i suoi derivati non rappresentarono un ritardo tecnologico delle marinerie mediterranee, ma semmai un adattamento alle condizioni di questo mare. Nel secolo XVII la galea, lungi dall'essere un mostro vetusto e antiquato, era invece l'imbarcazione di punta della tecnologia mediterranea. Se di declino delle galere si vuol parlare, bisogna aspettare il secolo XVIII, ma il loro tramonto sarà lentissimo e avrà termine soltanto nel periodo della Restaurazione.

Il Mediterraneo, si sa, è un mare particolare. Composto di spazi stretti, di isole, insenature, promontori, secche; un mare insomma adatto a imbarcazioni particolarmente manovrabili. Se oggi il problema è risolto con l'uso del motore applicato alle eliche, durante l'età moderna la possibilità di muoversi senza danni negli spazi ristretti si poteva avere soltanto con i remi. Inoltre, il Mediterraneo è un mare che alterna con frequenza forti venti e mare mosso alla bonaccia. E con la

<sup>1</sup> In materia di galere anche uno dei più autorevoli storici militari dell'età moderna sbaglia alcune valutazioni: "Con il 1600, in gran parte d'Europa la galea cadde in disuso, perché i costi di mantenimento di una forza di vascelli a remi capaci di conseguire obiettivi strategici importanti si erano fatti proibitivi: la galea venne relegata al ruolo di difesa costiera o strumento di pirateria. Dall'inizio del XVII secolo in poi, flotte di galee continuarono ad operare soltanto nel Baltico, dove la natura della costa, cosparsa di secche e isolette, rendeva difficile la navigazione a vela: i russi se ne servirono per saccheggiare la costa svedese nel 1719-21, mentre nel 1790 gli svedesi distrussero buona parte della flotta russa a Svenskund grazie ad un impiego originale delle galee e della loro artiglieria pesante. Altrove esse crollarono sotto il fardello del loro stesso peso" (G. PARKER, *Guerra e rivoluzione militare (1450-1789)*, in *Storia d'Europa*, vol. IV, *L'età moderna. Secoli XVI-XVIII* a cura di M. AYMARD, Torino, 1995, p. 448).

bonaccia, avendo soltanto le vele, non si naviga, talvolta anche per intere giornate. Tutto ciò spiega da sé perché le imbarcazioni mosse non solo dalle vele, ma anche dai remi resistettero così a lungo in seno alle flotte mediterranee.

Nell'età moderna, inoltre, costruire una galera per un maestro d'ascia era un'operazione relativamente semplice. Aveva bisogno del suo *garbo* o *sesto*, del legname, dei chiodi e di uno spazio lungo una sessantina di metri e largo dieci. Impostato il *cantiere*, cioè lo spazio sul quale poi sarebbe stato montato lo scafo, stabilita la lunghezza, da cui si ricavava la larghezza, il puntale e la larghezza del fondo, il mastro montava la chiglia, denominata *colomba* a Venezia e *primo* a Genova, e su questa fissava le aste di prora e di poppa. A quel punto, con quella speciale sagoma appunto denominata *garbo*, *mezzo garbo* o *sesto*, stabiliva la forma di tre ordinate principali: una a centro nave, una a prora e l'altra verso poppa. Per ricavare le altre ordinate bastava far ruotare il *sesto* sul legname prescelto, fissandone le misure. Così lo scheletro dello scafo era pronto (a Venezia si diceva che la galea era *imboscada*)<sup>2</sup>. Dopodiché si trattava di terminare l'opera con tutti gli altri elementi longitudinali e trasversali e poi con il fasciame. Una volta costruito lo scafo, la galera poteva essere completata in poco tempo. Vista la relativa semplicità, la galera fu costruita in ogni angolo del Mediterraneo, dal Bosforo allo stretto di Gibilterra, dalla costa europea a quella africana e mediorientale. Certo, durante il medioevo e la prima età moderna erano nati centri marittimi importanti, dotati di grandi cantieri o addirittura di grandi arsenali, come Venezia, Costantinopoli, Genova, Marsiglia, Barcellona, Livorno, Napoli, Messina e Malta, solo per citarne alcuni. Nel corso del Cinque e Seicento la nascita del galeone e poi del vascello portò più volte gli Stati mediterranei a riconsiderare l'uso della galera come nave da guerra principale, in certi casi a prospettarne una anticipata "pensione", ma poi il problema dei costi di costruzione e di mantenimento che i nuovi mezzi navali proponevano alle amministrazioni, faceva sì che la galea sopravvivesse ad ogni ven-

<sup>2</sup> Sull'uso del *sesto* è illuminante il confronto con l'attuale sistema di costruzione delle gondole di Venezia, di cui la migliore analisi si trova in G. PENZO, *La Gondola. Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*, Venezia, 1999.

tata di novità<sup>3</sup>. Alla fine del Seicento e agli inizi del secolo successivo la galea fu anzi esportata e utilizzata nel Baltico, nei grandi laghi e addirittura sui fiumi del nord Europa.

La galea ebbe fortuna grazie ai remi, ma l'uso di questi richiedeva la forza umana. Perciò il problema più importante che derivava dall'uso delle galere era il reperimento dei rematori. I galeotti costituivano da soli circa il 75 % dell'equipaggio di ogni unità. Una galea sottile veneziana, comandata da un sopracomito – così era chiamato il comandante delle galee della Serenissima – aveva un equipaggio oscillante attorno alle 250 persone, delle quali almeno 192 dovevano essere remiganti. Per fare qualche esempio, nel 1693 la galera del sopracomito Tommaso Barbaro, facente parte della squadra del Governatore dei condannati, aveva a bordo 258 uomini, dei quali 198 erano galeotti; quella del sopracomito Giovanni Battista Corner ne aveva 249 con 190 remiganti; infine quella di Giacomo Polli ne aveva 254 con 196 remiganti<sup>4</sup>. Le galee dei capi da mar, cioè dei vari comandanti superiori dell'armata navale, potevano avere equipaggi di oltre 300 uomini. Ad esempio il comandante della squadra succitata, il Governatore dei condannati Antonio Nani, aveva un equipaggio di 311 persone, delle quali 232 erano galeotti<sup>5</sup>. Nelle flotte *ponentine*, prendiamo quelle toscane, gli equipaggi di una galea sottile erano composti di almeno 350 persone, non computando, come d'altra parte in quelle veneziane, il numero di soldati eventualmente imbarcati. Una *Capitana* poteva avere addirittura un equipaggio superiore alle 450 persone<sup>6</sup>. La differenza del numero di rematori sulle galere di Ponente rispetto a quelle veneziane era dovuto alla diversa tipologia delle imbarcazioni. La galea

<sup>3</sup> Sul problema del rapporto costo galera-costò vascello si veda la nota 114 della parte III di questo lavoro.

<sup>4</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1400, dispaccio del Governatore dei condannati Antonio Nani, da Lesina, del 28 febbraio 1693 *more veneto* (mv). Si ricorda che l'anno secondo il calendario veneto iniziava il primo marzo, perciò tutti i documenti relativi ai mesi di gennaio e febbraio facevano parte dell'anno vecchio. Nel presente lavoro, però, per comodità del lettore abbiamo eliminato ogni sorta di ambiguità, uniformando tutte le date a quelle dello stile detto "della circoncisione" in uso ancora oggi. Cfr. A. CAPPELLI, *Cronologia, Cronografia e Calendario perpetuo*, Milano, 1998.

<sup>5</sup> *Ibidem*

<sup>6</sup> A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 305, c. 284r, in cui vi è la composizione degli equipaggi di alcune galee dell'Ordine: la *Capitana* aveva 335 galeotti, 36 cavalieri di Santo

veneziana solitamente aveva 25 banchi sulla dritta e 24 sulla sinistra (49 in tutto)<sup>7</sup>, mentre quelle occidentali erano un po' più lunghe, avendo 26 banchi sulla dritta e 25 sulla sinistra (51 in tutto). Inoltre le galee della Serenissima erano più strette e pescavano meno. A detta dei contemporanei erano più efficaci rispetto a quelle *ponentine* nella navigazione a remi, ma queste ultime erano migliori veliere: pare, infatti, che la loro superficie velica fosse notevolmente superiore<sup>8</sup>. Le galee veneziane erano armate, nella voga a *scaloccio*, ossia con un solo remo, con

Stefano, 90 salariati in genere e 94 soldati; la *Padrona* aveva 266 galeotti, 7 cavalieri, 53 salariati e 94 soldati; la *San Giovanni* aveva 264 galeotti, 8 cavalieri, 90 salariati e 106 soldati, infine la *Santa Maria* aveva 264 galeotti, 4 cavalieri, 90 salariati e 100 soldati.

<sup>7</sup> Diciamo solitamente, perché è vero che esistevano a Venezia leggi indicanti le misure standard da rispettare, ma in realtà sappiamo che ogni maestro d'ascia dell'Arsenale costruiva secondo le proprie idee, apportando continuamente delle modifiche, delle novità. Non era difficile trovare tra le galee venete alcune costruite in base alle misure *ponentine*. Secondo la parte del 2 novembre 1619 la galera sottile doveva essere costruita in Arsenale con le seguenti misure: lunghezza da ruota a ruota 25 passi (m. 43,47), larghezza "in bocca" piedi 15 e quarte 3 (circa 5,48 m.) e con un puntale di piedi 5 e quarte 2 (circa 1,83 m.). A.S.V., *Senato Mar*, f. 673, parte del 14 febbraio 1687 e allegati.

<sup>8</sup> La galera sottile veneziana secondo Stefano de Zuanne de Michiel – autore dell'*Architettura navale*, datata 1686 ma probabilmente scritta qualche anno dopo – era lunga "da roda a roda" (misura presa dall'asta della ruota di prora all'asta di quella di poppa) 25 passi (43,47 m.), larga "in bocca" (all'incirca la larghezza massima dello scafo) piedi 15  $\frac{3}{4}$  (5,48 m.) e altezza di costruzione (pontal) piedi 5  $\frac{1}{4}$  (1,83 m.); aveva due alberi – maestra e trinchetto – e 25 remi sulla dritta e 24 sulla sinistra; aveva un cannone di corsia da 20 libbre, due falconetti da 12, sei petriere, quattro da 12 e due da 14 nella parte prodiera, altre due petriere da 12 a poppa e altre due da 12 in mezzo ai remi. Il costo della galera pronta in acqua era di lire veneziane 49.259 pari a D 7.945 (il ducato pari a £ 6:4), mentre il suo mantenimento (si riferisce solo alla manutenzione e non al costo dell'equipaggio) in armata in un anno costava £ 12.241:8 (D 1.978:16). Per quanto riguarda l'equipaggio il Michiel dà il costo di una galera da capo da mar, cioè interamente ciurmata di uomini liberi: £ 22.398:14. (Cfr. British Library, mss. additional, n. 38655). La galera da Provveditore d'Armata era lunga "da roda in roda" passi 27 (46,94 m.), larga "in bocca" piedi 16  $\frac{3}{4}$  (5,83 m.) e alta piedi 5  $\frac{3}{4}$  (1,99 m.), mentre la galera bastarda era lunga "da roda in roda" passi 29 (50,42 m.), larga "in bocca" piedi 19 (6,60 m.) e alta piedi 6  $\frac{1}{4}$  (2,17 m.). La galeazza – imbarcazione a metà strada fra il vascello e la galera – secondo il Michiel era lunga "da roda in roda" 29 passi (50,42 m.), larga 25 piedi (8,69 m.) e alta 9 piedi (3,13 m.). Il costo mensile si aggirava attorno alle 61.506 lire. L'artiglieria prevista era di 32 bocche da fuoco. A prora: 2 colubrine da 50 in corsia; 2 colubrine da 14, 2 falconi da 6 e 4 petriere da 14 sul castello; 2 cannoni da 20. A poppa: 2 colubrine da 30, 2 colubrine da 14, 2 falconi da 3. Sulle fiancate: 6 cannoni da 30 e 8 petriere da 14. Queste erano le dimensioni del proto Stefano Zuanne de Michiel, che possono essere utili come riferimento, ma nella descrizione di un'imbarcazione di legno va sempre tenuto conto che ogni naviglio era diverso dall'altro, anche se ai nostri occhi sembrano tutti uguali. Secondo il marchese di Seignelay, figlio del grande Colbert, la galera veneziana aveva un fondo più piatto rispetto alle galere francesi, che la favoriva negli sbarchi sulle spiag-

quattro rematori per banco, mentre quelle occidentali ne avevano cinque. Se moltiplichiamo l'entità di questi equipaggi per il numero delle galere da armare, risulta evidente che ciascuna flotta aveva in servizio alcune migliaia di galeotti da reclutare e da gestire. Nell'armamento e nella gestione delle galee, il primo passo che un'amministrazione pubblica o un armatore privato dovevano intraprendere riguardava dunque la ricerca dei rematori.

Un fattore che contribuì a rendere più grave questo problema fu costituito dal nuovo sistema di voga introdotto nella seconda metà del Cinquecento, che portò ad un notevole aumento dei galeotti impiegati a bordo. Per prima cosa bisogna comprendere il motivo che indusse le diverse marinerie a utilizzare la voga detta *a scaloccio* o *a galloccia* al posto di quella *alla sensile*. Quest'ultima era effettuata mediante l'uso di un remo per ciascun galeotto, e solitamente su ogni banco c'erano tre rematori<sup>9</sup>, ma si erano anche sperimentate galee quadriremi e quinqueremi. Di norma su una galea ordinaria o sottile manovrata *alla sensile* c'era un numero di galeotti compreso tra 150 e 164. Viceversa, la voga detta *a scaloccio* era eseguita mediante l'uso di un unico grande remo manovrato da più rematori seduti sul medesimo banco e prevedeva un numero di remiganti, sempre per una galea ordinaria, oscillante tra i 192 delle galee veneziane e i 265 di quelle *ponentine*<sup>10</sup>.

Viene da chiedersi perché, proprio nel momento in cui vi fu la corsa

ge. Inoltre sia l'asta di prua, sia quella di poppa erano più verticali rispetto alle sorelle *ponentine*, caratteristica tipica anche dei vascelli della Serenissima (MARQUIS DE SEIGNELAY, *L'Italie en 1671*, Paris, 1867, pp. 239-240). Un anonimo manoscritto genovese – probabilmente del secondo Cinquecento – riporta le seguenti misure: lunghezza da ruota a ruota m. 41,61, lunghezza della chiglia m. 30,47, larghezza alla sezione maestra m. 5,20 e puntale m. 1,73 (B.C.B., *Manoscritti*, nr. VII.5.49). Nel corso del Seicento le dimensioni aumentarono sensibilmente: la lunghezza passò dalle 56 alle 58 goe (43,152 m.) in un primo momento; poi a metà del secolo si cominciarono a costruire galere lunghe 60-61 goe (44,640-45,384) e infine la lunghezza venne fissata pari a 62 goe (A.D.G.G., AA.VII.8). Con la crescita delle dimensioni generali delle galee crebbe anche il numero dei rematori da circa 200 uomini a più di 250. È probabile che la corsa al gigantismo fosse dovuta ad un maggiore impiego di tali imbarcazioni nei mesi invernali. Cfr. L. GATTI, *L'Arsenale delle galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra medioevo ed età moderna*, Genova, 1990, p. 94.

<sup>9</sup> Queste galee erano appunto denominate triremi.

<sup>10</sup> Per la voga a scaloccio vedi R. BURLET-A. ZYSBERG, *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle*, in "Neptunia", 164 (1986); e la seconda parte, curata da

agli armamenti in tutto il Mediterraneo, con la conseguente riduzione dell'offerta di galeotti e con il relativo ricorso massiccio ai condannati, si modificò il tipo di remeggio, sposando definitivamente proprio la soluzione che necessitava di un maggior numero di uomini<sup>11</sup>. La risposta sembra venire proprio dal vigoroso ricorso ai condannati<sup>12</sup>. Il nuovo sistema di voga, infatti, permetteva di armare una galea velocemente, mescolando i rematori più esperti con quelli appena imbarcati, senza il lungo periodo d'apprendistato che si faceva sulle *triremi*. Per potere interamente "ciurmare" le sempre più numerose galee si dovette ricorrere in misura massiccia ai condannati e, mancando il tempo per addestrarli a dovere al servizio del remo, si rese necessaria la soluzione del remo unico. Un altro fattore che forse influì in questa scelta è dato dal fatto che proprio nel periodo in cui avvenne il cambiamento del sistema di voga vi fu anche una crisi dell'approvvigionamento del legname per le costruzioni navali. Se si pensa che il numero dei remi per ciascuna galera passò dai 150 e più del sistema *alla sensile* ai 49 o poco più di quello *a scaloccio*, è indubbio che si ottenne un abbattimento drastico della domanda di legname da remi e una riduzione dei costi d'armamento. Inoltre diminuì anche lo stesso consumo dei remi, giacché quello unico, più grande ma anche più resistente, andava incontro meno frequentemente a rotture<sup>13</sup>.

Ancora irrisolta è invece la questione della datazione del cambio di voga da parte delle singole marinerie. Maurice Aymard sostiene che nel 1540 si cominciò a sperimentare il remo *a scaloccio*, e che nel 1564 le 15 galere di Sicilia erano tutte armate con il remo unico<sup>14</sup>. Un altro sto-

R. Bulet, di M. BONDIOLI-R. BULET, *Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys*, in *The age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, London, 1995, pp. 172-205.

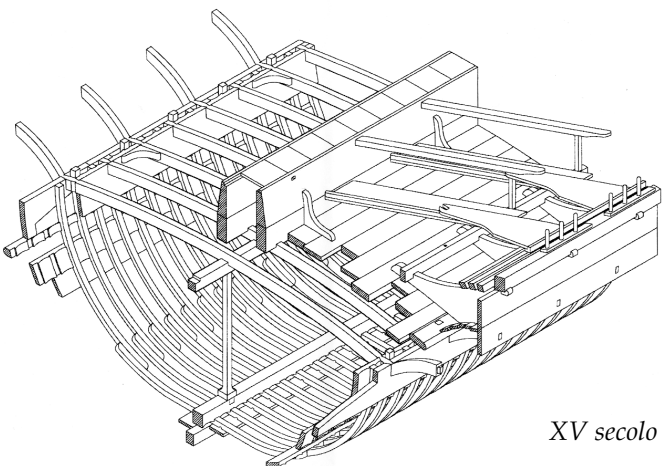
<sup>11</sup> Secondo i nostri calcoli l'aumento del numero dei galeotti a bordo di ciascuna galera, a causa del cambio di voga, oscillò tra il 16 e il 43 %.

<sup>12</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, a cura di G. BENZONI, Firenze, 1974, pp. 71-94.

<sup>13</sup> I remi delle galere veneziane erano di faggio, proveniente soprattutto dal bosco di Alpagò. Ogni remo di galea costava 5 D, mentre uno di galeazza 7 D. Il Savio agli Ordini Alvise Molin nel 1633 riportò nella sua relazione i consumi annuali di remi della flotta tra il 1632 e il 1633: si consumarono 1.216 remi da galea (lungi quasi 12 metri) e 320 da galeazza (di circa 14 metri ciascuno). A.S.V., *Collegio Relazioni*, b. 57.

<sup>14</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 74.





XV secolo

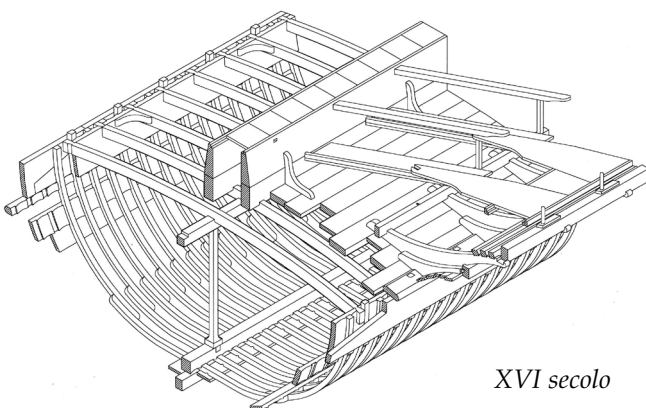
Galea con la voga alla *sensile*. Fonte: M. Bondioli.  
Figura 1

rico francese, Noël Fourquin, ritiene invece che a Venezia il remo grande sia stato sperimentato già nel 1534, mentre ancora nel 1560 in Francia le galee erano *alla sensile*; solo nel 1571, secondo un manoscritto conservato nella Bibliothèque Nationale, le galee francesi risulterebbero con il remeggio *a scaloccio*<sup>15</sup>.

Sull'argomento, tuttavia, il miglior lavoro rimane a nostro giudizio il lungo saggio di Mauro Bondioli e René Burlet edito nel 1995. Pantero Pantera, nella sua celebre opera *L'Armata navale* del 1614, ricorda che a quell'epoca si discuteva ancora su quale fosse il miglior sistema di voga, anche se lui non aveva mai visto navigare nessuna galea *alla sensile*; ma se questo poteva essere vero per il mondo *ponentino*, non lo era sicuramente per l'ambiente veneziano. Secondo il Bondioli a Venezia si era sperimentato il nuovo sistema *a scaloccio* già nel 1534, visto che da un documento di quell'anno dei Patroni e Provveditori all'Arsenale risulta l'invio di 60 remi grandi al Capitano Generale da Mar<sup>16</sup>.

<sup>15</sup> *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1990, p. 86.

<sup>16</sup> M. BONDOLI-R. BURLET, *Oar Mechanics and Oar Power* cit., p. 178.



XVI secolo

Galea con la voga allo *scaloccio*. Fonte: M. Bondioli.

Figura 2

Ancora nel 1537, però, il Senato veneziano lasciava ai singoli sopracomiti la libertà di scelta<sup>17</sup>.

Non è possibile, al momento, indicare con precisione quando la flotta veneziana adottò esclusivamente il remo *a scaloccio*: certo agli inizi del secolo XVII il cambio di sistema era avvenuto, ma alla vigilia di Lepanto sembra che le galee della Serenissima fossero in buona parte ancora armate *alla sensile*. A sostegno di questa ipotesi c'è la testimonianza dell'ambasciatore Giovanni Francesco Morosini, il quale nel 1570, descrivendo l'entità e la qualità della piccola flotta sabauda, ricordava che queste galee erano tutte armate con un solo remo per banco, "credendo che in quel modo vadano più forte per la ragion che dicono, che la virtù unita suol crescere, come disunita si sminuisce"<sup>18</sup>. Il dubbio tuttavia rimane se esaminiamo con attenzione due testimonianze della fine del XVI secolo.

<sup>17</sup> A.S.V., *Senato Mar*, reg. 24, c. 21r.

<sup>18</sup> *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato, Savoia (1496-1797)*, vol. XI, a cura di L. FIRPO, Torino, 1983, pp. 187-189.

Nel 1583 Nicolò Surian, rientrato a Venezia dopo più di tre anni di servizio in mare come Provveditore d'Armata, nella sua lunga e ricca relazione esaltava la voga *alla sensile* e proponeva di reintrodurla<sup>19</sup>. Celebre è la lunga discussione che il Surian ebbe, proprio sui tipi di voga, con Gian Andrea Doria, il quale sosteneva che il remo unico facilitava l'armamento veloce delle galee e lo spostamento frequente di uomini dall'una all'altra unità, ma che dal punto di vista tecnico non era migliore del vecchio sistema<sup>20</sup>. Da un documento contenuto negli appunti di Giulio Savorgnan del febbraio del 1589, passatogli quasi certamente da Giacomo Contarini, risulta invece che le galee veneziane navigavano con soli tre uomini per banco, ed è probabile che si trattasse ancora di galee *alla sensile*<sup>21</sup>.

L'adozione definitiva della voga *a scaloccio* rimane difficile da datare non soltanto per quanto concerne Venezia, ma anche nel caso delle flotte *ponentine*. Da un lato molte testimonianze indicano che il remo unico già negli anni Trenta del Cinquecento era operativo sulle galee del Doria e su quelle dei Cavalieri di Rodi<sup>22</sup>; d'altro lato se esaminiamo con attenzione gli inventari redatti nel 1555 delle galee toscane, assegnate in appalto a Marco Centurione, vediamo chiaramente che queste erano tutte galee *alla sensile*. La *San Giovanni Battista* aveva "remi centocinquanta alla voga con lor piombi e calavernie"<sup>23</sup>, mentre la *Fiorenza*, la *Toscana* e la *Pisana* ne avevano 144<sup>24</sup>. Inoltre nel 1552, secondo la descrizione di Luca Martini, le galere doriane risultavano ancora delle *triremi*<sup>25</sup>. Nello stesso senso andava anche l'annotazione di Gian Andrea Doria nella sua autobiografia dove, a proposito delle galee del 1557, scriveva "che all'hora si usavano a un remo per

<sup>19</sup> B.M.C., *Archivio Donà delle Rose*, b. 153.

<sup>20</sup> M. BONDIOLI-R. BURLET, *Oar Mechanics and Oar Power* cit., p. 178, note dalla 41 alla 43.

<sup>21</sup> A.S.V., *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13, cc. 16v-17v, 13 febbraio 1589.

<sup>22</sup> M. BONDIOLI-R. BURLET, *Oar Mechanics and Oar Power* cit., p. 178, nota 43.

<sup>23</sup> Le *calavernie* o *calaverne* o *galaverne* erano due tavolette di legno che fasciavano il ginocchio del remo per preservarlo dallo sfregamento. Il termine è poi rimasto per indicare la fasciatura in cuoio che si fa attorno al ginocchio del remo per proteggerlo dall'attrito con lo scalmo (*Dizionario di Marina Medievale e Moderno*, Roma, 1937, pp. 120-121).

<sup>24</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 627, 22 aprile 1555; cc. n. nn.

<sup>25</sup> V. BORGHESI, *Informazioni sulle galee di Andrea Doria nelle carte strozziane (1552)*, in "Miscellanea Storica Ligure", n. 1, 1970, p.128.

uomo”, mentre lo stesso principe di Melfi, per il 1562, segnalava che a bordo della *Brava* e della *Sirena* si remava con il remo alla *galloccia*<sup>26</sup>. Con certezza nel 1582 le dieci galee dei Doria, vendute al re di Spagna, avevano tutte un palamento di 48 remi alla *galochia*<sup>27</sup>.

Il problema del reclutamento dei rematori si sposava e in parte si risolveva con il problema del pauperismo in età moderna. Secondo uno dei più importanti storici della povertà – B. Geremek – “nell’età moderna il ritmo di degradazione sociale diventa più rapido e più vigoroso. Sembra che la ricchezza generi la povertà: accanto a una rapida accumulazione di ricchezze abbiamo la pauperizzazione materiale di larghe masse della popolazione; accanto all’arricchirsi di gruppi sociali e di singoli individui, l’impoverimento crescente delle masse”<sup>28</sup>. Le campagne soprattutto producevano poveri, ai quali non rimaneva che riversarsi nelle città. E questa massa diventava – in particolare nelle città marittime, ma non solo – terreno fertile per i reclutatori delle marine da guerra, i quali come vedremo, offrendo elevati premi d’ingaggio o il miraggio della ricchezza con il gioco d’azzardo, riuscivano a mettere insieme una massa enorme di “uomini da remo”.

Nei periodi in cui regna la miseria più nera, – così ancora Geremek – e specialmente d’inverno, quando agli alti prezzi delle derrate si aggiunge la necessità di coprirsi meglio, non è difficile arruolare “galeotti volontari”, basta scegliere fra i miserabili della città, privi di ogni mezzo di sussistenza e di ogni possibilità di lavoro. Le galee, pena severissima [...], diventano così un lavoro da proporre ai

<sup>26</sup> *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo*, a cura di V. BORGHESI, Genova, 1997, p. 19 e p. 185.

<sup>27</sup> A.S.G., *Notai Antichi*, f. 3156, notaio Domenico Tinello, 1 settembre 1582.

<sup>28</sup> B. GEREMEK, *Il pauperismo nell’età preindustriale (secoli XIV-XVIII)*, in *Storia d’Italia*, vol. 5\*, *I documenti*, Torino, 1973, pp. 669-670. La storiografia sulla povertà è abbondante, e non è qui il caso di elencarla per intero, perciò in questa sede ci limitiamo a rimandare a pochi, ma importanti studi di: B. GEREMEK, *Uomini senza padrone: poveri e marginali tra medioevo ed età moderna*, Torino, 1992 (che raccoglie una parte della sua copiosa produzione); S. J. WOOLF, *Porca miseria. Poveri e assistenza nell’età moderna*, Roma-Bari, 1988; M. MOLLAT, *I poveri nel Medioevo*, Roma-Bari, 1993 (non a caso Mollat fu anche uno dei più importanti storici marittimi francesi); *Timore e carità: i poveri nell’Italia moderna*, Cremona, 1982 (ottimo quadro generale sulla realtà italiana) e infine M. BERENGO, *L’Europa delle città*, Torino, 1999, pp. 587-604.

poveri che non riescono ad occuparsi altrove. È evidente che quando i disoccupati desiderosi di trovar lavoro sono molti, le loro esigenze sono modeste e i salari bassi<sup>29</sup>.

La povertà deviava spesso in criminalità. Ed ecco che nella prima metà del Cinquecento gli Stati mediterranei, seguiti poi anche da quelli nordici, introdussero la pena della galera per tutti i reati: dal furto all'omicidio, dai reati sessuali alla produzione e spaccio di monete false, dalla bestemmia al vagabondaggio. Tutti gli uomini di età compresa fra i 18 e i 60 anni potevano diventare rematori delle galere, o volontariamente o con la forza. In certi momenti, soprattutto nella periferia degli Stati, la pena della galera divenne lo strumento della "pulizia sociale" nei confronti dei soggetti scomodi, degli indesiderati.

E per "interzare" le galere perché non utilizzare anche i prigionieri di guerra o gli schiavi musulmani, alimentando il proficuo mercato che si era sviluppato sia da parte cristiana e sia da parte islamica? Ecco che quindi ben presto le galee si riempirono di una terza categoria di remiganti.

Fin qui le soluzioni comuni a tutti gli Stati. Vedremo però che il Mediterraneo – dal punto di vista della gestione delle ciurme – si spezzò in tre tronconi principali. Da una parte si sviluppò il modello veneziano basato su un sistema misto, nel quale la ciurma legata era di proprietà dello Stato e i galeotti di libertà, invece, erano dei "privati cittadini". Modello che, dopo il parziale fallimento della riforma di C. Da Canal, il quale aveva introdotto il massiccio uso di condannati, si sviluppò sul reclutamento dei galeotti di libertà, basato sull'antica leva marittima. Imperniato su uno stretto controllo sociale e fiscale, il modello veneziano fu in parte copiato e forse in parte copio, a sua volta, quello turco. Ma mentre la Serenissima usava gli schiavi con cautela e in qualità di prigionieri di guerra, la Porta invece ne faceva largo uso, al pari delle marinerie di Ponente.

Il terzo grande sistema fu appunto quello *ponentino*, basato in larga misura sull'uso di forzati e schiavi. All'interno però del sistema gene-

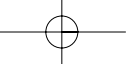
<sup>29</sup> *Ibidem*, pp. 695-696.

rale, ogni Stato trovò le proprie soluzioni. Alcune flotte, come quella francese, sabauda, pontificia e in parte quella spagnola, puntarono decisamente sui condannati, mentre le flotte degli Ordini cavallereschi – costruite e sopravvissute per combattere l’infedele – impostarono le loro galere attorno ad una maggioranza di schiavi. Infine, vi fu la soluzione genovese basata sulla regola del terzo. Secondo i governanti liguri era preferibile mantenere a bordo un certo equilibrio fra le tre categorie e l’unico modo per far ciò era tenere elevata la percentuale di uomini liberi. A Genova, come a Venezia, il galeotto libero era considerato più efficiente e perciò la sua presenza andava non solo mantenuta, ma incoraggiata. Si tratta, ben inteso, di una prima comparazione, utile però per fissare i primi risultati della ricerca.

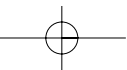
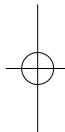
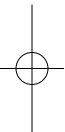
L’organizzazione di queste flotte e il reclutamento degli uomini costituirono una forte voce di spesa nei bilanci degli Stati, che così furono costretti a trovare rimedi ed espedienti per alleviare il carico. La soluzione preferita, e più usata in tutto il Mediterraneo, fu quella di concedere in appalto le galere a soggetti privati. Questo tipo di contratto prese il nome in area spagnola, compresa l’Italia, di *asiento*. Ma con questo nome si indicava contestualmente anche un altro tipo di contratto, adottato anch’esso dagli Stati per togliersi in parte il problema della gestione della flotta. Questo secondo *asiento*, paradossalmente più conosciuto dell’altro, era una forma di noleggio, poiché le galere erano di proprietà dei privati, che in questa maniera, oltre a svolgere un servizio per conto di uno Stato, assumevano anche una parte del potere marittimo. Ciò si traduceva in onori, libertà di movimento e molteplici possibilità di guadagno. Fu il capolavoro di Andrea Doria e dei suoi successori, capaci di legare indissolubilmente l’armamento marittimo alla finanza internazionale, vincolando la grande potenza della Spagna alla piccola Repubblica di Genova.

Alla base di queste strategie politiche ed economiche degli Stati stavano però questi “uomini da remo”, la cui storia – come ricordava Gramsci – non può che essere disgregata ed episodica<sup>30</sup>, ma nondi-

<sup>30</sup> A. GRAMSCI, *Quaderni del carcere, Quaderno 25, Ai margini della storia (storia dei gruppi sociali subalterni)*, Torino, 1977, p. 2667.



meno deve entrare a far parte della “grande storia” – quella dei personaggi celebri e degli avvenimenti capitali – che in questo lavoro rimane sullo sfondo Questa massa di individui, per lo più considerata solo in base al numero, era invece composta da uomini con un nome una faccia e un’anima, su cui cercheremo di gettare un poco di luce.



## 2. Lexicon

Le parole hanno una storia e la storia delle parole aiuta a interpretare i documenti del passato e a illuminare i grandi problemi storici<sup>31</sup>.

Lo storico, nel momento in cui comincia una nuova ricerca e durante lo spoglio della documentazione, si interroga sul significato di una vasta gamma di vocaboli ormai desueti, lontani dal nostro modo di parlare quotidiano. Alcuni di questi, invece, sono rimasti, ma hanno acquisito nuovi significati distanti dal loro uso originale.

È il caso del termine *galea* o *galera*<sup>32</sup>, di cui peraltro non si conosce ancora l'esatta etimologia. Vediamo quali sono le ipotesi avanzate dai diversi studiosi.

*Galea* era l'antico elmo in cuoio e poi di metallo usato dai romani, che poi a causa di uno scambio di suffisso sarebbe diventato *galera*<sup>33</sup>.

<sup>31</sup> P. PRETO, *I servizi segreti di Venezia*, Milano, 1994, p. 41.

<sup>32</sup> Nei documenti italiani le due voci venivano utilizzate indifferentemente, talvolta anche nello stesso documento. Nelle carte veneziane è più facile imbattersi nella voce *galera*, soprattutto nella seconda metà del XVII secolo, mentre nei documenti quattrocincquescenteschi e del primo Seicento è molto diffusa la versione *galia* o *galea*. Cristoforo Da Canal, nella sua celebre opera *Della Milizia Marittima*, utilizzò soltanto *galera* e la stessa cosa fece a fine Seicento il proto Stefano de Zuanne de Michiel nel suo trattato di architettura navale. (Cfr C. DA CANAL, *Della Milizia Marittima*, a cura di M. NANI MOCENIGO, Roma, 1930; STEFANO DE ZUANNE DE MICHIEL, *Architettura navale*, Venezia, 1686, manoscritto conservato alla British Library di Londra, *mss. additional*, n. 38655). Vediamo altri esempi. Nella relazione al Collegio del 1580 il Patrone all'Arsenal Andrea Querini utilizzò il termine *galia* (A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 57). Nel 1624 il Savio agli ordini Mattio Zorzi scelse la versione *galea*, mentre il suo successore quattro anni dopo, Andrea Morosini, optò per l'uso di *galera* (*Ibidem*). Nelle Regolazioni d'Armata del 1602 e del 1620 fu utilizzato soltanto *galea* o *galia* (A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 208). A fine Seicento però l'uso di *galera* aveva ormai quasi del tutto soppiantato quello di *galea*, come si evince dallo spoglio sistematico delle numerose filze del *Senato Mar*. Nonostante ciò, molti redattori dell'epoca continuavano a preferire il vocabolo *galea* o *galia* (cfr A.S.V., *Senato Mar*, f. 634, parte del 14 giugno 1680 e allegati, lettera del 3 giugno dei Tre Savi sopraconti; A.S.V., *Senato Mar*, f. 648, parte del 9 ottobre 1683).

Nella documentazione toscana prevale in maniera schiacciante l'uso di *galera*, mentre in quella genovese i due vocaboli si equivalgono con una leggera prevalenza di *galea*. A Genova però, più che altrove, è possibile trovare l'uso dei due termini indiscriminatamente nello stesso documento (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1654). Infine ricordo che in francese e in spagnolo si utilizzavano rispettivamente *galère* e *galera*.

<sup>33</sup> *Dizionario etimologico italiano*, a cura di C. BATTISTI-G. ALESSIO, Firenze, 1975.



Questa variazione è documentata la prima volta in Spagna nel 1168 e successivamente si diffuse in Francia e in Italia, soprattutto nel XVI secolo. L'uso di *galea* o *gallea* è attestato in Dalmazia nel 1097 e a Venezia nel 1141; ma qui stava ad indicare l'imbarcazione figlia dei *dromoni* bizantini. Proprio al greco *chéleion* poi divenuto *galaia*, cioè originariamente testuggine o tartaruga, fa capo un'altra possibile ipotesi. Infatti nel medioevo esisteva una nave a remi denominata proprio *chelândia* derivata dai *dromoni*. L'immagine che ne scaturisce è di una nave somigliante ad una tartaruga, con i remi al posto delle zampe. Il termine successivamente rimase nel veneziano *galana* o *gagiandra*, come è riportato anche dal Boerio<sup>34</sup>. Questa ipotesi sarebbe confermata dall'uso greco di *chélindros* per indicare proprio la testuggine marina, parola poi divenuta nel prevenuto *galandria* e poi *gagiandra*.

L'ipotesi della derivazione dall'elmo romano è avanzata anche nel *Dizionario* di Nicolò Tommaseo, il quale tuttavia non ne sembra persuaso; pensa infatti a un'origine dal latino *galerus*, cioè l'insegna che le navi a remi portavano a prua<sup>35</sup>. Tommaseo, in verità, propose anche una derivazione diretta dalle antiche *liburne*, poi triremi, originarie di Liburnia presso Zara. Infine ricordava anche la somiglianza con il termine latino *galeola* usato per definire il vaso da vino, e accennava a una possibile derivazione dal greco *galeos*: pescecane. Proprio questa ultima ipotesi, assieme a quella che fa discendere la parola *galea* dal nome greco del pesce spada, sembrerebbe la più accreditata. In realtà, non ancora scartata è anche la derivazione, donnola, rapido cacciatore di topi<sup>36</sup>.

In sostanza le ipotesi più probabili rimangono due. La prima vede appunto la derivazione dal termine greco indicante il pesce spada. Effettivamente la *galea* con il suo lungo sperone assomiglia molto al pesce appartenente alla famiglia degli *xifidi*. Però proprio il nome latino di questo pesce, *xiphias gladius*, ci porta ulteriormente fuori strada. Un po' meno simile visivamente, ma molto più vicino etimologicamente è *galeos*: pescecane. Lo stesso pescecane fu chiamato *squalus*

<sup>34</sup> G. BOERIO, *Dizionario del dialetto veneto*, Venezia, 1856, (ristampa anastatica Firenze, 1998), pp. 294-295.

<sup>35</sup> N. TOMMASEO-B. BELLINI, *Dizionario della lingua italiana*, Torino, 1865.

<sup>36</sup> *Grande dizionario italiano dell'uso*, ideato e diretto da T. DE MAURO, Torino, 2000, 6 voll.

*galeus* da Linneo nella sua classificazione settecentesca, ancora oggi in uso. Si tratta della canesca (*galeus canis*), specie di squalo molto comune nel Mediterraneo, simile alla verdesca, ma di colore grigio cenerino sul dorso e bianco sul ventre. L'etimologia comune è poi confermata dal nome latino del più celebre squalo tigre: *galeocerdo arcticus*. Insomma ci sembra molto plausibile che si sia chiamata un'imbarcazione lunga e sottile, rapida nei movimenti, utilizzata per "cacciare" altre imbarcazioni, con il nome del più famoso cacciatore del mare: lo squalo.

Quindi *galea* o *galera* diventa il nome dell'imbarcazione più nota del Mediterraneo a partire dal medioevo fino alla fine dell'età moderna. Successivamente, nella variante di *galera*, si è identificata con la prigione, soprattutto dalla seconda metà del Settecento e in particolare nei primi anni dell'Ottocento, quando cioè la *galera* smise di navigare. La stessa sorte è toccata al termine *galeotto*, originariamente indicante genericamente il rematore delle galee e successivamente il condannato dalla giustizia penale al carcere. Ma nel corso dell'età moderna la *galera* era esclusivamente l'imbarcazione e il *galeotto*<sup>37</sup> il rematore. Esistevano però termini diversi – da flotta a flotta, da regione a regione – per qualificare e differenziare i *galeotti* del Mediterraneo.

La complessità del sistema veneziano di armamento e gestione delle galere si rispecchiava anche nella ricchezza del vocabolario relativo ai galeotti. Fino all'introduzione dei condannati al remo (1542-1545) si usava chiamare gli uomini della ciurma delle galere con i termini generici di galeotti, remiganti e soprattutto *huomini da remo*<sup>38</sup>. Con la metà del Cinquecento e con la riforma suggerita da Cristoforo

<sup>37</sup> "Galeotto: chi era condannato a remare nelle galee; e chi vendeva la propria libertà, obbligandosi per somma e tempo stabilito a servire al remo in esse galee insieme co' condannati; l'impiego de' quali remiganti durò nella genovese marina fino al 1638 e nella veneta sottile da guerra fino al 1774" (G. REZASCO, *Dizionario del linguaggio storico e amministrativo*, Firenze, 1884, p. 1472).

<sup>38</sup> Cfr. a mo' di esempio A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 55, relazione di Giusto Antonio Belegno tornato da Commissario d'Armata del 13 marzo 1608; A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, parte del 1 aprile 1684 e allegati; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1245, dispaccio n. 17 del 1 febbraio 1646 da Millo del Commissario d'Armata Alvise Mocenigo II; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1249, dispaccio n. 19 del 19 giugno 1685 dal porto di Dragomestre del Commissario d'Armata Zorzi Emo; A.S.V., *Arti*, b. 117, 7 aprile 1605.

da Canal, nel vocabolario delle galere vennero introdotti i termini *condannato*<sup>39</sup> e *forzato*<sup>40</sup>. Il primo fu presente soprattutto nel lessico veneziano, mentre il secondo – come vedremo – era molto usato nelle flotte di Ponente. Da quel momento in poi nelle fonti veneziane comparve il *galeotto di libertà*<sup>41</sup> o *huomo di libertà*<sup>42</sup> e lo *zontarolo*<sup>43</sup>. Le prime due espressioni indicavano genericamente tutti i galeotti “liberi”, non condannati dalla giustizia, mentre la terza veniva utilizzata per denominare i galeotti liberi reclutati nello Stato veneto con l’antico sistema della leva marittima. Nel corso del Seicento questi termini furono confusi sempre più, tanto che in diverse occasioni la denominazione più generica di *galeotto di libertà* venne applicata anche agli uomini reclutati con la leva. Raramente si usava il termine *buonavoglia*<sup>44</sup>, tipico delle marinerie *ponentine*.

I galeotti liberi reclutati in Dalmazia erano chiamati *galeotti della*

<sup>39</sup> Cfr. A.S.V., *Collegio, Risposte di dentro*, f. 112, 4 febbraio 1693; A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73, relazione congiunta di Antonio Civran del 18 marzo 1615 tornato da Capitano del Golfo; A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 60, 18 febbraio 1567; A.S.V., *Compilazione alle leggi*, serie II, b. 21, parte del 14 ottobre 1610; più ovviamente centinaia di esempi ricercabili nelle filze del *Senato Mar*.

<sup>40</sup> Nelle fonti veneziane raramente si trova il vocabolo *forzato*. Lo abbiamo rintracciato nella versione *sforzato* o *sforzato* nella già citata relazione di Antonio Civran del 1615. Cfr. A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73 o anche in *Compilazioni delle leggi*, serie I, b. 24, parte del 14 ottobre 1610 “in materia di sforzati”. Ancora nella Regolazione d’Armata del 1602 si utilizzava la voce *sforzato*, mentre nella successiva Regolazione del 1620 si adoperava il termine *condannato*, poi largamente in uso per tutto il Sei e Settecento (A.S.V., *Provveditori all’Armar*, b. 208).

<sup>41</sup> Cfr. A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 63; A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 56, raspa delle sentenze del Capitano Generale da Mar Zorzi Morosini 1661-1664; A.S.V., *Compilazione delle leggi*, serie II, b. 21, parte del 28 febbraio 1684; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130, dispaccio del 15 luglio 1695 del Capitano Generale da Mar Alessandro Molin; A.S.V., *Provveditori all’Armar*, b. 407, 20 dicembre 1732. In molte occasioni si utilizzava soltanto il termine generico di *galeotto* per denominare un rematore libero.

<sup>42</sup> Cfr. A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73, relazione di Antonio Civran cit.; A.S.V., *Senato Mar*, 765, parte del 17 giugno 1702, lettera dei Provveditori all’Armar dell’ 8 giugno 1702; A.S.V., *Senato Mar*, f. 772, parte del 12 luglio 1703, lettera dei Provveditori all’Armar del 10 luglio 1703.

<sup>43</sup> Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 725, parte del 9 febbraio 1696; A.S.V., *Provveditori all’Armar, Terminazioni*, reg. 67, 27 gennaio 1684; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1400, dispaccio da Corfù del 30 maggio 1717 del Governatore dei condannati Marin Antonio Cavalli.

<sup>44</sup> Il termine *buonavoglia* era solitamente utilizzato dai “partitanti” incaricati dal Senato di reclutare volontari da impiegarsi al remo delle galee, poiché molti di essi erano originari della Toscana. Cfr. al “partito” Palpigna: A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, parte dell’11 marzo 1684; A.S.V., *Senato Mar*, f. 669, parte del 3 giugno 1687. In una sola circostanza il

*Dalmazia*<sup>45</sup>, mentre quelli greci venivano indicati nelle fonti più genericamente come *galeotti delle isole*<sup>46</sup>. Inoltre durante la guerra di Morea (1684-1699) il Capitano Generale da Mar si inventò un'altra categoria di remiganti liberi: *i marinai da remo*<sup>47</sup>. Si trattava di uomini reclutati nelle isole ioniche per la sola campagna estiva con un salario di uno zecchino al mese, categoria che – come vedremo – non ebbe grande fortuna.

Tra i *galeotti di libertà* c'erano anche delle categorie specializzate come i *provieri*<sup>48</sup>, i *portolatti*<sup>49</sup>, i *caicchieri*<sup>50</sup> e i *fregadini*<sup>51</sup>. I provieri erano i rematori dei primi banchi di prora, cui oltre alla voga spettavano alcune manovre delle vele. I secondi, viceversa, erano i remiganti del primo banco di poppa, ma mentre i *provieri* avevano una paga e una alimentazione maggiorata rispetto agli altri galeotti, i *portolatti* avevano soltanto un nome diverso. I *caicchieri*, galeotti incaricati di servire all'occorrenza sul caicco della galera, erano di solito dispensati da altri servizi. I *fregadini* erano i rematori delle fregate delle galere da capi da mar.

Commissario d'Armata Inquisitore Sebastiano Venier, nell'ottobre 1642, definì i galeotti di libertà come "ciurme di buonavoglia". Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1241, dispaccio n. 12 del 22 ottobre 1642 da Corfù. Infine nel 1716, in occasione della trattativa di acquisto delle galere del duca di Tursi (Doria), nella descrizione delle ciurme fu utilizzata la voce *buonevoglie*. A.S.V., *Senato Mar*, f. 844, parte del 4 aprile 1716.

<sup>45</sup> Vedi ad esempio A.S.V., *Senato Mar*, f. 1245, dispaccio n. 38 del 21 febbraio 1647 da Standia del Commissario d'Armata Alvise Mocenigo II.

<sup>46</sup> *Ibidem*. Fino al 1669 esistevano anche i *galeotti del Regno*, reclutati sull'isola di Candia (Creta).

<sup>47</sup> Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1386, dispaccio del 1 gennaio 1697 da Napoli di Romania del Capitano straordinario delle galeazze Giacomo da Mosto; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1253, dispaccio n. 30 del 15 luglio 1695 dal Porto d'Andro del Commissario Andrea Pisani.

<sup>48</sup> Ad esempio A.S.V., *Compilazione delle leggi*, serie I, b. 25, terminazione dei Provveditori all'Armar del 27 agosto 1734; A.S.V., *Senato Mar*, f. 610, parte del 27 giugno 1676 e allegati; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1286, lettera del 14 luglio 1715 del Capitano del Golfo Giovanni Battista Vitturi all'ambasciatore veneziano a Roma; A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 395, 1 dicembre 1630.

<sup>49</sup> Non si trova spesso nei documenti, ma sicuramente faceva parte del lessico di bordo. Cfr. B.N.F., *mss. magliabechiani*, cl. XIX, cod. 12, cc. 12-13.

<sup>50</sup> Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1286, dispaccio del 22 agosto 1717 da Lesina del Capitano del Golfo Giovanni Battista Vitturi; A.S.V., *Senato Mar*, f. 724, parte del 23 dicembre 1695; A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 e allegati.

<sup>51</sup> Per il termine *fregadini* si veda ad esempio A.S.V., *P.T.M.*, f. 1244, dispaccio del 18 settembre 1651 da Standia del Commissario d'Armata Gerolamo Bondumier; A.S.V., *Senato Mar*, f. 749, parte del 13 giugno 1699 e allegati. Ogni tanto si può trovare la versione *fregadoni*. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 724, parte del 23 dicembre 1695 e allegati.

All'interno dei *condannati* vi era la sottocategoria dei *disferrati*<sup>52</sup>: si trattava di forzati che, avendo terminato di scontare la pena, dovevano però ripagare il debito contratto con lo Stato mediante un servizio suppletivo al remo, pagato con il salario che si dava ai galeotti di libertà. Una particolare categoria era quella dei *depositi*<sup>53</sup>: rematori di riserva liberi, o *disferrati*, o addirittura *turchi*<sup>54</sup>. L'ultima categoria era appunto quella dei *turchi*<sup>55</sup>, schiavi islamici catturati durante i conflitti e messi al remo. In teoria alla fine delle guerre avrebbero dovuto essere restituiti alla Porta, ma in realtà, come vedremo, erano trattiene al remo il più possibile. Durante le guerre di Morea (1684-1718) molti furono ingaggiati nelle file dei galeotti di libertà, allettati dal premio d'ingaggio. Raramente nelle fonti veneziane si trova il termine *schiavo*<sup>56</sup>, comunemente usato nelle marinerie ponentine. La Repubblica, anche nella terminologia, volle mantenere un rapporto particolare con l'Impero ottomano, definendo i rematori sudditi della Porta *turchi* prigionieri di guerra e non *schiavi*.

<sup>52</sup> Cfr. A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 57, 5 maggio 1692; A.S.V., *Senato Mar*, f. 758, parte del 12 marzo 1701 e allegati; A.S.V., *Senato Rettori*, f. 184, parte del 24 settembre 1718 e allegati.

<sup>53</sup> Si veda per esempio A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 53, 8 marzo 1685; A.S.V., *Senato Mar*, f. 653, parte del 31 agosto 1684.

<sup>54</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1243, dispaccio del 30 aprile 1649 da Candia del Commissario d'Armata Nicolò Contarini.

<sup>55</sup> Anche per questo vocabolo gli esempi potrebbero essere centinaia. Cfr. A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 76, relazione del 10 settembre 1711 del Provveditore Generale da Mar Alvise Mocenigo III; A.S.V., *Senato Mar*, f. 665, parte del 24 luglio 1686 e allegati; A.S.V., *P.T.M.*, f. 1285, dispaccio del 16 gennaio 1716 del Capitano straordinario del Golfo Domenico Badoer.

<sup>56</sup> La parola *schiavo*, applicata ai galeotti islamici presenti sulle galere veneziane, era pochissimo utilizzata. Faceva eccezione Francesco Morosini che a tal proposito nell'agosto del 1693 scriveva: "Molti turchi schiavi di pubblica ragione, furono da noi in altro tempo applicati al servizio del remo in rinforzo delle galere, et assuefatti a questa fatica riuscivano assai validi, et conferenti al bisogno. Hora ne ritroviamo de cambiati, pur in schiavi turchi, ma nuovi, et inesperti, et altri licentiatii. Permettessimo anco in quel tempo a Capi da Mare e sopracomiti di far acquisto de schiavi di privata ragione in conto de dieci zecchini l'uno, per supplire al numero diffettivo de loro huomeni di libertà; e questi parimenti havevano fatto un'ottima riuscita, ma in gran parte sono stati licentiatii, con pregio dell'armata che resta per ciò indebolita per il diminuito vigore, che già haveva acquistato". A.S.V., *P.T.M.*, f. 1387, dispaccio n. 11; vedi anche *P.T.M.*, f. 1120, dispaccio del 19 maggio 1688 da Porto Poro del Capitano Generale da Mar Francesco Morosini. Di tanto in tanto viene usata anche da Lazzaro Mocenigo durante la guerra di Candia. Si veda: A.S.V., *P.T.M.*, ff. 1097-1098-1328-1349.

Sulle galere alla *sensile* (quelle con un rematore per ogni remo) i tre remiganti di ciascun banco avevano nomi diversi. Il *pianero* era quello più vicino alla corsia, il *postizzo* (posticcio)<sup>57</sup> si trovava in posizione centrale, mentre il *terzicchio* era ubicato vicino all'impavesata. Questi tre termini rimasero poi nel linguaggio di bordo anche quando fu adottato il nuovo sistema di voga detto a *galloccia* o a *scaloccio*, nel quale su ogni banco sedevano almeno quattro rematori impegnati tutti con un unico grande remo (il quarto si chiamava naturalmente *quartarolo*).

Nelle flotte di Ponente la terminologia relativa ai galeotti era molto più semplice, come molto più semplice era la gestione dell'armata di galee. Nei documenti degli Stati *ponentini* si utilizzavano principalmente tre termini, tutti specifici ad una determinata categoria di remiganti<sup>58</sup>. Per denominare i rematori condannati si usava preferibilmente la parola *forzato*<sup>59</sup>, mentre quelli liberi erano chiamati *buonavoglia* o *bonavoglia*<sup>60</sup>. Un'altra grande categoria era quella degli *schia-*

<sup>57</sup> P. PANTERA, *L'Armata navale*, Roma, 1614, p. 133.

<sup>58</sup> Nell'area ispano-ligure si usava il termine *chiusma* in luogo di ciurma. Si veda: A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 93, 1 ottobre 1646; A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, mss. 107. A. 1; A.D.P., scaff., 63.123 bis, 14 gennaio 1587; A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 19, 1629; A.D.G.G., A.A.V.23, 1654; A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1818; G. SAIGE, *Collection de documents historiques publiés par ordre de S.A.S. le Prince Charles III Prince Souverain de Monaco*, 4 voll., Monaco, 1890, vol. II, pp. 422-423, 13 ottobre 1529; A.P.M., *Serie A*, A 317, pièce 14.

<sup>59</sup> Si usava comunemente in Toscana (A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099; A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 148; A.S.F., *Soprassindaci e sindaci*, f. 138), a Genova sulle galere statali (A.S.G., *Magistrato delle Galee*, ff. 6-10), ma anche su quelle private (galere di Agostino Spinola 1621-1629: A.D.P., scaff. 75.51.13; di Giovanni Andrea Doria 1581 e Giovanni Andrea II Viceré di Sardegna 1643: A.D.P., banc. 62.29 e ancora di Gian Andrea Doria *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria* cit., p. 8), sulle galere di Napoli (M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, 1995, pp. 190-208) e su quelle di Sicilia (M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., pp. 71-94); e infine lo troviamo a Civitavecchia agli inizi del Settecento (S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, 1999, p. 182) e a Nizza alla fine del Seicento (A.S.T., a Cor., *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 3, fasc. 36). Il termine forzato (*forçat*) veniva utilizzato anche dai francesi (A. ZYSBERG, *Les galériens. Vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France, 1680-1748*, Paris, 1987) e (*forzado*) dagli spagnoli (F. F. OLESA MUÑIDO, *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid, 1968; A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 4, n. 98 asiento stipulato con Ambrogio Spinola nel 1613). È possibile trovare la parola *condannato* nei documenti di area genovese (condannati delle galere del Principe Doria a fine Seicento: A.D.P., scaff. 75.17).

<sup>60</sup> Anche questo vocabolo era comune in tutte le marinerie *ponentine*. Si veda ad esem-

*vi*<sup>61</sup>, in generale molto più presenti sulle galere *ponentine* rispetto alle unità veneziane.

Esistevano poi diversi vocaboli per indicare le diverse specialità dei galeotti a bordo. Gli *spallieri*<sup>62</sup> (in francese *espaliers*) erano i remiganti dei primi due banchi di poppa che davano il tempo al resto della ciurma. I *vogavanti*<sup>63</sup> erano i galeotti che per ogni remo si trovavano nella parte più interna del banco e che utilizzavano il girone del remo (volgarmente il manico), dando il tempo agli altri uomini del medesimo banco (erano anche quelli che faticavano di più), perciò dovevano essere scelti fra i migliori della galea<sup>64</sup>. I *conigliari* o *conigliori* (in francese *conillers*) erano i rematori dei primi due banchi di prora che si occupavano anche di alcune manovre correnti dell'albero di trinchetto.

In alcune flotte di Ponente – ad esempio quella sabauda – i *mozzi*<sup>65</sup> erano dei galeotti, spesso giovani schiavi, addetti alla manutenzione della catena che teneva uniti i rematori fra di loro e al proprio banco. Sulle galere toscane i *mozzi* erano schiavi islamici occupati nei lavori più umili di bordo<sup>66</sup>.

pio: A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077; A.S.F., *manoscritti*, n. 659; A.S.G., *Magistrato delle Galee*, f. 11; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1656; A.D.P., scaff. 79.53 e scaff. 79.37; M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria* cit., pp. 190-208; M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., pp. 71-94; S. BONO, *Schiavi musulmani* cit.; A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 4, n. 98.

<sup>61</sup> Si veda A.S.F., *Mediceo del Principato*, ff. 2077-2078-2081-2082-2083-2099-2130; A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, ff. 144-145-148-344-353; A.S.F., *Soprassindaci e sindaci*, ff. 138-405-418; A.S.G., *Magistrato delle Galee*, ff. 6-16 e reg. 344; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, bb. 1655-1656-1659-1662; A.S.R., *Soldatesche e galere*, n. 388; A.D.P., scaff. 75.51-79.17-79.37-63.123 bis; banc. 62.29; A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 4, n. 98; M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria* cit.; M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit.; ID., *La leva marittima*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. TENENTI-U. TUCCI, Roma, 1991, pp. 435-479; S. BONO, *Schiavi musulmani* cit.; A. ZYSBERG, *Les galériens* cit.

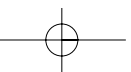
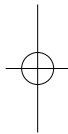
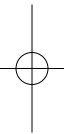
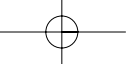
<sup>62</sup> Sul ruolo degli *spallieri* si veda: A.S.F., *manoscritti*, n. 796; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1662; B.C.B., *manoscritti*, IV.5.4; L. LO BASSO, *La Marina da guerra di casa Savoia durante il Settecento*, in "Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XIV (dicembre 2000), p. 161; A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 225; *Quand voguaient les galères* cit.

<sup>63</sup> Termine molto usato nelle fonti toscane, meno altrove. Cfr. A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099; A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 148; A.S.F., *manoscritti*, n. 796.

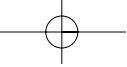
<sup>64</sup> Tra i migliori uomini si sceglievano anche i vogavanti dei primi banchi di ogni quartiere. P. PANTERA, *L'Armata navale* cit., p. 133.

<sup>65</sup> Cfr. L. LO BASSO, *La Marina da guerra* cit., p. 161.

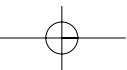
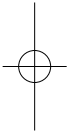
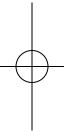
<sup>66</sup> Per i documenti toscani vedasi: A.S.F., *Mediceo del Principato*, ff. 2078-2081-2082-2099; A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 353; A.S.F., *Soprassindaci e sindaci*, ff. 405-418 e A.S.F., *manoscritti*, n. 796.

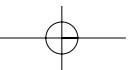
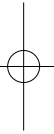
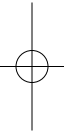
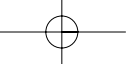






Parte II  
*Il sistema veneziano*





## 1. Il lungo periodo

### 1.1. La *longue durée* e le fasi della gestione veneziana

Ogni lavoro storico scompone il tempo passato, sceglie tra le sue realtà cronologiche, sulla base di preferenze ed esclusioni più o meno consapevoli<sup>1</sup>.

Nel 1958, in un suo celebre articolo, Braudel presentava la sua metodologia, volta a contrastare la storia tradizionale fatta di *événements* e di analisi di breve periodo. Lo storico francese proponeva alla comunità scientifica del tempo un mutamento di stile, di lavoro, di approccio mentale alla professione. Bisognava andare al di là dell'avvenimento, e per far ciò egli mutuava dall'economia il concetto di *longue durée*<sup>2</sup>. Soltanto l'analisi di lungo periodo avrebbe potuto dare, se ben supportata dai documenti, quella svolta necessaria alla storiografia, facendo sì che essa entrasse a pieno titolo a far parte della scienza.

In questo lavoro, inizialmente, si è proceduto nell'analisi della gestione dei galeotti della Serenissima, scegliendo accuratamente un breve periodo. La scelta è caduta su un quarantennio a cavallo tra XVII e XVIII secolo, contrassegnato dalle guerre di Morea (1684-1718) e lontano più di un secolo dall'avvenimento considerato centrale dalla storiografia marittima relativa al Mediterraneo nell'età moderna, cioè Lepanto (1571). Terminata l'indagine, ci siamo accorti che i risultati conseguiti cozzavano palesemente con quanto espresso dalla storiografia esistente, per l'appunto quasi tutta localizzata attorno al periodo "lepentiano". A quel punto ci è parsa necessaria un'indagine su un più lungo periodo, intrapresa procedendo a ritroso fino a sfiorare nel

<sup>1</sup> F. BRAUDEL, *Scritti sulla storia*, Milano, 2001, p. 39.

<sup>2</sup> Le Goff confermava qualche anno più tardi: "la storia del breve periodo è incapace di cogliere e di spiegare le permanenze e i cambiamenti" (*La nuova storia*, a cura di J. LE GOFF, Milano, 1990, p. 32).

XIV secolo. Così facendo, siamo riusciti ad individuare i mutamenti e le permanenze che hanno contraddistinto la storia dell'armamento delle galere veneziane nell'età moderna.

Le fasi che contraddistinsero la gestione dei galeotti da parte della Repubblica di Venezia furono sostanzialmente cinque:

A. Fase che denominiamo *della prima età moderna o dei galeotti di libertà*, antecedente al 1542-45 – allorché furono introdotti i condannati – contrassegnata dall'uso esclusivo di galeotti di libertà, sia coscritti, sia volontari. Tale gestione della flotta derivava dall'esperienza delle galere di mercanzia<sup>3</sup>. Queste, come è noto, dal 1329, seguendo l'esempio delle galee dirette in Romania e nel Mar Nero<sup>4</sup>, cominciarono a essere gestite da privati, pur rimanendo di proprietà dello Stato, ed erano assegnate mediante pubblico incanto ad un patrizio veneziano<sup>5</sup>. A lui erano demandate tutte le responsabilità gestionali, tra le quali la più complicata e la più onerosa era senza dubbio il reclutamento dei galeotti. Sappiamo, altresì, che l'armata sottile nacque, nel corso del tardo medioevo, proprio come branca autonoma della flotta pubblica

<sup>3</sup> F. C. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino, 1983; U. TUCCI, *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, 1981; B. DOUMERC, *Le galere di mercato*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. TENENTI e U. TUCCI, Roma, 1991, pp. 357-394; R. CESSI, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in "Nuovo Archivio Veneto", n.s., 27 (1914), pp. 5-116; G. LUZZATTO, *Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo*, in *Studi di storia economica veneziana*, Padova, 1954, pp. 53-56; A. SCIALOJA, *Le galee grosse della Repubblica Veneta. Un precedente medioevale dei "pools" marittimi*, in *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946, pp. 249-307; G. MANDICH, *Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del sec. XV*, in "Rivista delle società", IV (1961); F. THIRIET, *Quelques observations sur le trafic des galées vénitiennes d'après les chiffres des incanti (XIVe-XVe siècles)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano, 1962, pp. 459-522; A. TENENTI-C. VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIVe-XVe siècles*, in "Annales E.S.C.", XVI (1961), pp. 83-86; A. SACERDOTI, *Le galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in "Bollettino dell'Istituto di Storia della società e dello Stato veneziano", IV (1962), pp. 80-105.

<sup>4</sup> Per approfondire le questioni inerenti la navigazione veneziana nel Mar Nero si veda il recente: S. KARPOV, *La navigazione veneziana nel Mar Nero (XIII-XV secolo)*, Ravenna, 2000.

<sup>5</sup> Come nel caso delle galere militari, il *patrono* delle galere da mercato all'inizio del Cinquecento percepiva un donativo per l'armamento di circa 6.500 ducati, di cui non sappiamo se venisse restituito alla fine del viaggio o scalato a poco a poco dalla paga dello stesso *patrono*. Secondo Tucci si trattava di un "dono" che non andava restituito, ma a noi, viste le analogie con l'armata sottile, il dubbio rimane. Cfr. U. TUCCI, *Mercanti, navi* cit., pp. 164-165 e p. 170.

commerciale. Come sulle galee mercantili, anche sulle galee militari la Repubblica di Venezia optò per un sistema fortemente statalista da una parte (la costruzione, la proprietà e la normativa erano tutte dello Stato), ma estremamente aperto alla gestione privata dall'altra, pur considerando che i privati in questione appartenevano sempre al ceto nobiliare veneziano. Al *sopracomito* – così infatti era chiamato un capitano di galea a Venezia – o al *capo da mar* – grado di comando superiore della flotta – era demandato non soltanto il comando militare dell'imbarcazione, ma anche, se non soprattutto, la gestione economica. Amministrazione che, come in ogni buona impresa privata, prevedeva un grado di investimento e di rischio per colui che accettava la carica, ma poteva anche sfociare, se l'impresa era ben gestita, in un arricchimento per lo stesso investitore. Pare insomma che nella figura del *sopracomito* si fondessero indissolubilmente lo spirito mercantile e quello militare. È lo stesso Tucci – in un suo noto lavoro sulle galee da mercato – a suggerirci che il patrizio veneziano trasferì nell'esercizio delle cariche pubbliche il senso pratico e la ricerca dell'utile, gli elementi tipici, cioè, della mentalità mercantile<sup>6</sup>.

B. Fase *Da Canal o dei condannati* che va dal 1542 al 1602, nella quale, successivamente alla riforma di Cristoforo Da Canal, l'amministrazione dell'armata sottile si divise in due parti: l'una che si occupava delle galere di libertà, e l'altra di quelle dei condannati. Fase contraddistinta, sicuramente fino agli anni Novanta del Cinquecento, da una prevalenza dei condannati e dunque da un'effimera vittoria delle teorie del Da Canal, probabilmente un po' troppo enfatizzate dalla storiografia otto-novecentesca. In realtà, alle soglie degli anni Novanta del XVI secolo, la riforma dacanaliana dette segni di cedimento quantitativo<sup>7</sup>, ma soprattutto qualitativo. Le ciurme di condannati non risultavano più efficaci al lavoro; si era elevato di molto il tasso di morbilità e quello di mortalità, e pare che ci fosse altresì un impegno inferiore da parte

<sup>6</sup> U. TUCCI, *Mercanti, navi* cit., p. 34.

<sup>7</sup> Così il Tenenti in un suo celebre lavoro: "Se l'ultima galera viene armata con condannati soltanto nel 1592, già intorno al 1580 la maggior parte della flotta in servizio poggia su di un materiale umano nettamente più scadente di trent'anni prima. Le sole unità che potevano reggere al confronto con quelle della generazione precedente erano le galere dei comandanti di squadra: ad essi era vietato ricorrere a ciurme non libere. All'inizio

dei sopracomiti, non più responsabilizzati come prima dal punto di vista economico. Visto come stavano le cose, il governo veneziano prese l'unica decisione possibile: introdurre nuovamente in maniera graduale i galeotti di libertà sulle galee da sopracomito, dando vita a quel tipo di gestione da noi denominata *mista*<sup>8</sup>.

C. Una prima fase *mista* dal 1602 al 1620. Fu il periodo compreso tra le due riforme dell'armata sottile<sup>9</sup>, durante il quale il patriziato veneziano optò decisamente per un sistema misto con maggioranza di galeotti di libertà<sup>10</sup>, teso a migliorare le condizioni di vita delle ciurme a bordo delle galere e delle galeazze, ad incentivare la carriera marittima dei patrizi mediante gli investimenti privati nelle ciurme di libertà con possibilità di guadagni familiari, e a formare un nucleo di galeotti professionisti, esperti, in servizio per lunghi periodi grazie al vincolo economico e sociale che si creò con i loro "padroni". Fu questa una fase di transizione dal punto di vista legislativo. Furono meglio regolamentati sia il sistema delle sovvenzioni ai comandanti, sia i salari, sia l'intera organizzazione dell'armata sottile.

D. Una seconda fase *mista* che va dal 1620 al 1774, anno in cui il Senato veneziano, seguendo la proposta di uno scrivano dell'armata sottile – intrisa di spirito illuminista, ma dettata soprattutto da un forte senso pratico – abolì le ciurme di libertà e quindi il "turpe mercimonio della misera gente venduta alle galere"<sup>11</sup>. Si tratta della fase più lunga

del periodo da noi considerato è naturale, perciò, che un nuovo problema si ponga: quello di assicurare ad ogni trireme un numero di rematori liberi e sperimentati tale da impedire che il vascello fosse affidato soltanto a gente con la catena al piede ed ignara del mestiere" (A. TENENTI, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari, 1961, p. 163).

<sup>8</sup> L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonavoglie. La gestione dei rematori delle galere dell'Ordine di Santo Stefano e della Repubblica di Venezia. Modelli a confronto*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001), Pisa, 2001, pp. 169-232.

<sup>9</sup> A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 208, Regolazione d'armata del 28 novembre e 14 dicembre 1602 e Regolazione d'armata del 29 giugno, 2-9 e 11 luglio e 3 ottobre 1620.

<sup>10</sup> Lo denominiamo misto per due motivi: perché *mista* era la ciurma, comprendente sia condannati, sia i galeotti di libertà; e perché *mista* era la gestione, ossia l'amministrazione era in parte a carico dello Stato, in parte demandata ai patrizi. Nella prima regolazione erano previsti solamente 48 galeotti di libertà per ciascuna galera da sopracomito, mentre successivamente il numero fu portato a 72 e così rimase fino alla fine del sistema *misto*.

<sup>11</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del Senato del 24 febbraio 1774, scrittura del Magistrato dei Deputati e Aggiunti alla provvisione del denaro del 13 gennaio 1774.

e più importante nella vita dell'armata sottile, contraddistinta da un alto tasso di organizzazione e burocratizzazione della flotta, dalla preponderanza dei galeotti di libertà e dalla presenza, dal 1645 in poi, di un elevato numero di schiavi turchi, che solo negli anni Venti del Settecento saranno interamente restituiti alle loro famiglie. Questa fase traeva origine dal passato medievale, ma si distingueva da esso soprattutto per la codificazione del sistema delle vendite delle ciurme, che si esplicitava mediante contratto di livello affrancabile, stipulato davanti ad un notaio. Il sistema, però, nel corso del Seicento andò corrompendosi, poiché il prezzo delle ciurme di libertà aumentò progressivamente; e le autorità constatarono che potevano armare da sopra-comiti soltanto i giovani nobili veneziani abbienti, coloro cioè che potevano permettersi, senza rischi per la famiglia, l'investimento iniziale. È facile supporre che, nel Cinquecento, questa forma di organizzazione nascesse anche con lo scopo di aiutare i patrizi poveri, che con la sovvenzione statale, ma con grande rischio, potevano riguadagnare ricchezza e onore e risollevarle le fortune della famiglia, mediante il "buon maneggio" dell'impresa chiamata galera.

Questa fase è suddivisibile in due parti: la prima che va dal 1620 al 1695, contraddistinta dalla preponderanza dei galeotti di libertà, sia in teoria che in pratica; e la seconda, dal 1695 al 1774, caratterizzata dalla crisi del sistema basato sugli uomini liberi, cominciata dopo la disfatta di Scio e successivamente acuitasi dopo la pace di Passarowitz. Nel secolo XVIII, in diverse occasioni, la preponderanza dei galeotti di libertà sui condannati fu soltanto teorica e non pratica. Nel 1774 – l'anno della riforma – c'erano 1.926 condannati e 1.532 galeotti di libertà<sup>12</sup>. Come si vede la situazione si era rovesciata a favore dei forzati. La richiesta di manodopera marittima salariata si era spostata a favore dei marinai impiegati sui vascelli, mentre per le galere – relegate ad un ruolo secondario – erano sufficienti i condannati. Nonostante tutto ciò, come si vede dai numeri, le galere veneziane, al contrario di quelle sopravvissute a Ponente, continuavano ad avere in servizio un elevato numero di remiganti liberi.

<sup>12</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 e allegati.

E. Infine, negli anni compresi tra il 1774 e la caduta della Repubblica nel 1797, l'ultima fase definita *dei condannati* o anche *del tramonto delle galee*, contraddistinta dall'uso esclusivo dei condannati, dalla fine della gestione mista delle galere e dalla trasformazione dei galeotti di libertà in marinai pagati dallo Stato. Con la riforma del 1774 – avvenuta in un momento in cui ormai le galere esalavano gli ultimi respiri della loro vita plurisecolare – si chiuse l'esperienza dei rematori liberi e contemporaneamente, non a caso, si chiuse l'esperienza amministrativa dei sopracomiti, i quali con le nuove regole divennero dei meri comandanti militari, alla stregua di quelli di Ponente. Da quel momento in poi ciascuna galera ebbe un capitano – ancora denominato sopracomito, ma con la rilevante novità che poteva essere anche un non nobile – e un amministratore statale<sup>13</sup>. Per la prima volta la marina da guerra veneziana veniva a prendere le sembianze di una qualsiasi “marina di *ponente*”. Da quel momento in poi, secondo il nostro parere, è possibile parlare di marina militare, dando a questo termine il significato attuale, già però applicabile nel XVIII secolo ad altre flotte europee.

### 1.2. Il numero delle galere e delle galeazze effettive (1589-1774)

Per poter ragionare attorno ad un fenomeno è necessario conoscerne l'entità. Nel nostro caso per valutare la gestione dell'armata sottile bisogna conoscere il numero delle galee e delle galeazze effettivamente utilizzate in mare dalla Serenissima. Operazione difficile, perché non è agevole individuare le singole unità: queste non avevano un nome proprio – come le sorelle *ponentine* – ma prendevano il nome dal proprio comandante, cosicché se il sopracomito si chiamava Badoer la galera era chiamata *badoera*, se si trattava di un Morosini la galea era la *morosina*, se un Mocenigo, la *moceniga* e così via.

Con un po' di pazienza siamo però riusciti ugualmente nell'intento, utilizzando in particolar modo i dispacci dei Commissari d'Armata,

<sup>13</sup> S. PERINI, *Una riforma della marina militare veneziana nel secondo Settecento*, in “Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti”, n. 155 (1997); A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 e tabelle allegate; A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 209.



che però iniziano – proseguendo poi senza soluzione di continuità – solo a partire dal 1603<sup>14</sup>. Per il periodo precedente, il tentativo di registrazione numerica risulta proibitivo vista la mancanza di fonti quantitative. L'unico dato certo che abbiamo a disposizione – confermato poi dalle notizie riportate dal Tenenti<sup>15</sup> – è che nel 1589 la squadra di galee della Repubblica era composta di 29 unità<sup>16</sup>, dislocate nelle diverse zone del Mediterraneo soggette alla Serenissima.

Tra la prima regolazione d'armata del 1602 e la seconda del 1620 il numero delle galee veneziane variò fra le 28 e le 35 unità, cifra che poi scese fino a 24 prima dello scoppio della guerra di Candia nel 1642. In seguito all'attacco turco a Creta la consistenza dell'armata sottile crebbe sino a raggiungere i suoi picchi massimi, con 39-40 unità<sup>17</sup>, tra il 1645 e il 1646<sup>18</sup>. Nel corso del conflitto, poi, il numero delle galere

<sup>14</sup> La prima filza dei dispacci è la n. 1238 del fondo *Provveditori da Terra e da Mar*. D'altra parte la carica ordinaria di Commissario d'armata era stata istituita soltanto l'anno prima nella Regolazione d'armata del 28 novembre e 14 dicembre 1602. (A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 208).

<sup>15</sup> A. TENENTI, *Venezia e i corsari* cit., p. 158.

<sup>16</sup> A.S.V., *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13, cc. 16v-17v, 13 febbraio 1589. Ora anche in L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie* cit., p. 177 e p. 182.

<sup>17</sup> "Di presente non trovo esservi che quaranta sole galee effettive in servitio; intorno al qual punto però non posso darne lume; mentre il disarmo predetto, et le cose da esso dipendenti non è passato per le mie mani, ne con partecipazione di questa carica; ma è veramente da riflettersi in sommo grado che la Serenità Vostra paghi qui cinquantasei galee, et che attualmente non ne habbi al servitio, che sole quaranta, et pure sopra tutte le cinquanta sei corre continuato l'aggravio, et la spesa de governatori, et de sopracomiti, de l'officiali di panatiche, et ogni altro accessorio con quel danno et interesse pubblico che la prudenza della Serenità Vostra distingue" (A.S.V., *P.T.M.*, f. 1245, dispaccio del 15 luglio 1646 del Commissario d'armata Alvise Mocenigo II).

<sup>18</sup> Il 12 novembre 1646 le galere in servizio erano le seguenti 39. Capi da mar: Giovanni Capello Capitano generale da mar, Lorenzo Marcello Provveditore d'armata, Antonio Bernardo Capitano del golfo, Lorenzo Renier Governatore dei condannati e Zorzi Morosini Capitano della guardia di Candia. Sopracomiti: Marc'Antonio Balbi sulla quale serve il Provveditore generale da mar Grimani, Zaccaria Barbaro, Cattarin Corner, Lorenzo Corner, Domenico Diedo (vicesopracomito), Nicolò Foscarini, Marc'Antonio Foscarini (vicesopracomito), Gerolamo Loredan, Gerolamo Priuli, Domenico Pizzamano, Barbaro Badoer, Piero Querini, Lorenzo Badoer, Giacomo Querini, Giacomo Zorzi e Francesco Battaglia (vicesopracomito). Governatori: Zuanne Foscarini, Barbon da Pesaro, Nicolò Querini, Alessandro da Canal, Zaccaria Bernardo, Piero Corner, Francesco Falier e Bertucci Civran di Antonio. Sopracomiti delle isole: Marcello Giustinian da Corfù, Cavalier Paviello da Zante, Antonio Lunardo da Cefalonia e Gregorio Traubò da Cefalonia. Sopracomiti del Regno di Candia: Zuanne Filippo Corner, Alessandro Bon e Nicolò Barozzi. Sopracomiti di rinforzo: Zuanne Pasqualigo,

scese prima sotto le 35 nel 1647 e infine sotto le 30 nel 1649. Il calo repentino che vi fu tra il 1647 e il 1648 derivava in gran parte dal naufragio di 18 galere sulla spiaggia di Psarà nella primavera del 1648<sup>19</sup>.

Nella parte finale della guerra, gli anni Cinquanta e Sessanta, il numero delle imbarcazioni a remi continuò a diminuire e toccò il minimo nel 1660 e nel 1662: 21 unità. Successivamente vi fu una ripresa fino a toccare le 24 unità nel 1665<sup>20</sup>. Dopo la firma della pace, la flotta della Serenissima fu in gran parte smobilitata. Rimasero in servizio meno di 20 galere. Questa situazione perdurò fino agli anni Ottanta.

Con lo scoppio delle nuove ostilità il numero delle galee armate effettive salì nuovamente e toccò il suo massimo proprio nel 1684 con 31 unità<sup>21</sup>. Poi, come avvenne nella guerra di Candia, vi fu il calo. Inoltre in questa occasione l'armata sottile, pur mantenendo la sua importanza, era affiancata dalla nuova armata grossa. Le due armate sottili nemiche si attestarono entrambe, negli anni Novanta, attorno alle 25 unità<sup>22</sup>.

Dopo la pace di Carlowitz, siglata nel 1699, la Repubblica diminuì

Antonio Zen e Anzolo Zen. Ve ne erano poi 17 disarmate (A.S.V., *P.T.M.*, f. 1245, dispaccio n. 34 da Standia del 12 novembre 1646 del Commissario d'armata Alvise Mocenigo II).

<sup>19</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1246, dispaccio del 24 marzo 1648 da Psarà del Commissario d'armata Piero Pisani. Nel naufragio furono coinvolte 17 galee sottili e la *bastarda* del Capitano generale da mar Grimani. In tutto perirono nel disastro 607 uomini, dei quali 135 erano soldati, 158 condannati, 237 galeotti liberi e 77 tra ufficiali, maestranze e scapoli. Cfr. M. NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Venezia, 1995, p. 157 (ristampa anastatica della prima edizione: Roma, 1935).

<sup>20</sup> Nel giugno 1663 l'armata sottile veneziana si componeva delle 24 galere seguenti: Francesco Morosini Capitano generale da mar, Gerolamo Pesaro Provveditore d'armata, Lorenzo Corner Capitano del golfo, Almorò Barbaro, Nicolò Zane, Giacomo Contarini, Lorenzo Tiepolo, Marco Barbarigo, Alessandro Priuli, Antonio Semitecolo, Dionisio Pisani, Ruggero Zen, Bortolo Pisani, Marco Pollani, Nicolò Pollani, Zorzi Grieco, Zuanne Francesco Corner, Piero Querini, Zuanne Venier, Nicolò Muazzo, Francesco Canal, Alessandro Dandolo, Domenico Spineda e Arnero Arneri; e 6 galeazze: Antonio Priuli, Francesco Barbaro, Lorenzo Pisani, Alessandro Moleni, Nicolò Lion e Alvise Pasqualigo (A.S.V., *P.T.M.*, f. 1247).

<sup>21</sup> Recentemente, per la guerra di Morea, un noto storico locale veneziano ha proposto la cifra completamente errata di 44 galee. Cfr. S. PERINI, *Venezia e la guerra di Morea (1684-1699)*, in "Archivio Veneto", vol. CLIII (1999), p. 59.

<sup>22</sup> Secondo il Capitano generale da mar Alessandro Molin, nell'aprile 1695, l'armata sottile turca era composta di 24 galere, mentre quella veneziana ne contava 22, più le solite 6 galeazze (A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130, dispaccio del 26 aprile 1695 da Corfù).

nuovamente il numero delle unità a remi. Da quel momento in poi, i dati fornitici dai diversi Commissari non sono più sufficienti per calcolare l'intero corpo delle galee, poiché la cassa del Capitano del golfo fu divisa da quella del resto dell'armata. Quest'ultima – come si evince dalla tabella n. 1 – era composta da un numero di galee compreso tra 12 e 15. Nello stesso periodo la squadra del golfo non ebbe mai più di 4 unità, perciò in totale vi furono sempre almeno 16-18 unità armate. Con lo scoppio della guerra – detta la seconda di Morea o di Corfù – il numero delle galee si attestò attorno a 18.

Dopo Passarowitz vi fu l'ultima e decisiva smobilitazione dell'armata sottile che, pur restando importante per il servizio di guardacoste, fu organizzata attorno a sole 12 galere. Nel 1729 ve ne era una in più, mentre sia negli anni Quaranta, sia negli anni Settanta, all'epoca dell'ultima riforma, non ne rimasero che 11. Nella seconda metà del secolo, d'altra parte, si erano sviluppate altre imbarcazioni militari rapide e manovriere, come le galeotte, le corvette e gli sciabecchi.

Alla caduta della Repubblica, avvenuta nel 1797, probabilmente non erano rimaste che sette o otto galere. In quel momento si chiuse per sempre un'epoca nella storia della navigazione mediterranea.

Numero di galee	Data	Fonte
29	1589 13 gennaio	A.S.V., Secreta Materie miste notabili, 13
28	1606	A.S.V., Collegio relazioni, 55
28	1606 15 gennaio	A.S.V., Collegio relazioni, 73
35	1606 24 ottobre	A.S.V., P.T.M., 1238
28	1608 13 marzo	A.S.V., Collegio relazioni, 55
30	1617 30 novembre	A.S.V., P.T.M., 1239
24	1642 22 ottobre	A.S.V., P.T.M., 1241
40	1645 18 settembre	A.S.V., P.T.M., 1245
39	1646 12 novembre	A.S.V., P.T.M., 1245
32	1646 24 marzo	A.S.V., P.T.M., 1245
40	1646 15 luglio	A.S.V., P.T.M., 1245
35	1647 21 febbraio	A.S.V., P.T.M., 1245
30	1647 24 luglio	A.S.V., P.T.M., 1246
27	1649 30 aprile	A.S.V., P.T.M., 1243
28	1649 28 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1246
28	1650 23 novembre	A.S.V., P.T.M., 1650
28	1651 31 gennaio	A.S.V., P.T.M., 1246
24	1656 6 maggio	A.S.V., P.T.M., 1247
24	1657 26 marzo	A.S.V., P.T.M., 1247
21	1660 16 agosto	A.S.V., P.T.M., 1250
21	1662 24 gennaio	A.S.V., P.T.M., 1250
24	1663 giugno	A.S.V., P.T.M., 1247
24	1664 10 luglio	A.S.V., P.T.M., 1247
25	1665 25 agosto	A.S.V., P.T.M., 1251
19	1680 9 maggio	A.S.V., Collegio relazioni, 75
20	1680 1 giugno	A.S.V., Senato Mar, 634
31	1684 3 marzo	A.S.V., Senato Mar, 651
25	1684 6 luglio	A.S.V., P.T.M., 1249
26	1685 16 febbraio	A.S.V., P.T.M., 1249
22	1688 18 marzo	A.S.V., P.T.M., 1252
22	1688 12 luglio	A.S.V., P.T.M., 1252
21	1690 14 luglio	A.S.V., P.T.M., 1253
22	1693 30 giugno	A.S.V., P.T.M., 1387
22	1693 1 agosto	A.S.V., P.T.M., 1253
22	1695 17 maggio	A.S.V., P.T.M., 1229
22	1695 15 luglio	A.S.V., P.T.M., 1130
15*	1701 2 aprile	A.S.V., P.T.M., 1255
12*	1703 20 gennaio	A.S.V., P.T.M., 1255
12*	1705 31 gennaio	A.S.V., P.T.M., 1255

15*	1709 13 febbraio	A.S.V., P.T.M., 1257
15*	1709 14 agosto	A.S.V., P.T.M., 1257
21	1711 8 agosto	A.S.V., Senato Mar, 814
13*	1712 20 luglio	A.S.V., P.T.M., 1256
13*	1713 3 marzo	A.S.V., P.T.M., 1256
17	1714 30 settembre	A.S.V., P.T.M., 1258
18	1716 1 agosto	A.S.V., Senato Rettori, 176
16	1718 24 settembre	A.S.V., Senato Rettori, 184
18	1718 25 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1258
13	1729 17 settembre	A.S.V., Senato Mar, 923
11	1746 30 agosto	B.N.M., manoscritti it. VII, 2172 (8548)
11	1774 24 febbraio	A.S.V., Senato Militari, 76

\* Mancano le galee della squadra del Golfo.

Tabella1

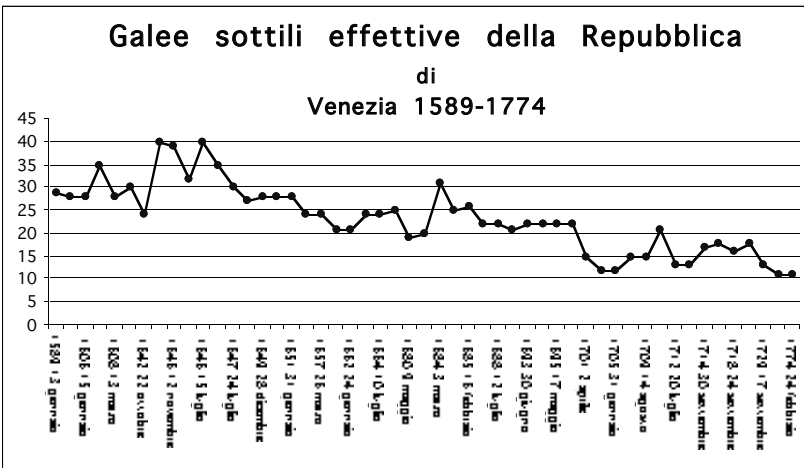


Grafico 1

L'altra componente dell'armata sottile era costituita dalla squadra delle galeazze. In tempo di pace ne venivano armate due: quella del Capitano ordinario delle galeazze e quella del Governatore ordinario. Durante i conflitti il numero poteva salire fino a sei, cosicché oltre alle due cariche ordinarie vi potevano essere un Capitano straordinario e tre Governatori straordinari. Il numero di sei galeazze fu raggiunto in diverse occasioni: 1620<sup>23</sup>, 1646<sup>24</sup>, 1647<sup>25</sup>, 1649<sup>26</sup>, 1664<sup>27</sup>, 1684<sup>28</sup>, 1685<sup>29</sup>, 1688<sup>30</sup>, 1693<sup>31</sup> e 1695<sup>32</sup>. Nel 1650<sup>33</sup>, in piena guerra di Candia, le galeazze rimasero soltanto cinque, mentre il 20 marzo 1657<sup>34</sup> risultavano in servizio sette unità di quel tipo.

Alla fine della guerra di Morea ne furono mantenute due, denominate *la nera* e *la rossa*. La sorte di questo tipo di imbarcazione era però segnata, tanto che Agostino Sagredo, tornato dalla carica di Provveditore generale da mar, così relazionava al Collegio: "Dopo che li turchi si servono solo delle Sultane, s'è provato, che non sono più di quel vantaggio, che solevan esser in altri tempi, anzi più a imbarazzo che d'aiuto all'Armata sottile. La massima pubblica pare non dimeno costante nella loro sussistenza, là dove haverei creduto, che conferisse dismetterle e con le genti di esse rin vigorire le galere o accrescerle. Non mi resta però, che di riverir il pubblico sentimento, che in ogni caso saprà prender regola e misura dagl'armamenti de Turchi"<sup>35</sup>. Nonostante i diversi pareri contrari le galeazze sopravvissero ancora per circa quarant'anni<sup>36</sup>, tanto che nel 1745 il giovane Giacomo Casanova poté ancora navigarci sopra<sup>37</sup>.

<sup>23</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1240, 31 ottobre 1620.

<sup>24</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1245, 15 luglio 1646.

<sup>25</sup> *Ibidem*, 21 febbraio 1647.

<sup>26</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1243, 30 aprile 1649.

<sup>27</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1247, 10 luglio 1664.

<sup>28</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, 3 marzo 1684.

<sup>29</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1249, 16 febbraio 1685.

<sup>30</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1252, 12 luglio 1688.

<sup>31</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1387, 30 giugno 1693.

<sup>32</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130, 15 luglio 1695.

<sup>33</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1246, 23 novembre 1650.

<sup>34</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1247, 26 marzo 1657.

<sup>35</sup> A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 76, relazione presentata il 16 maggio 1715.

<sup>36</sup> Furono abolite nel corso del 1755. Cfr. M. NANI MOCENIGO, *La marina veneziana* cit., p. 356.

<sup>37</sup> Così narra il Casanova nella sua celebre autobiografia: "Partimmo alla fine di set-

### 1.3. Il numero dei galeotti

La possibilità di valutare quantitativamente i rematori della flotta veneziana è nata dallo spoglio dei dispacci dei Commissari d'armata. Da essi abbiamo ricavato un'infinità di dati numerici. Spesso ci siamo trovati di fronte a tabelle già confezionate, pronte all'uso. In altre occasioni, invece, abbiamo dovuto procedere ad una elaborazione.

La serie numerica a nostra disposizione parte dal 1617 e giunge fino alla riforma del 1774. È particolarmente ricca per il periodo della guerra di Candia, quando fu più sentito il problema del controllo numerico dei rematori. Il Commissario, infatti, di tanto in tanto passava in rassegna l'armata che, fortunatamente per noi, in quel periodo si trovava riunita al completo. In alcune occasioni ci fornisce soltanto il dato complessivo dei remiganti in servizio, mentre in altri casi ci presenta un quadro completo di tutte le categorie impiegate, che nella tabella e nel grafico abbiamo semplificato nelle tre principali. Particolarmente interessanti risultano essere i dati concernenti gli anni tra il 1660 e il 1665, allorché abbiamo ben sette statistiche. Successivamente vi è un buco fino agli anni Novanta.

Dopo Carlowitz, con la separazione della cassa d'armata da quella del golfo, nascono i problemi, poiché i diversi Commissari ci fornisco-

tembre con cinque galere, due galeazze e diversi piccoli bastimenti sotto il comando di Renier, navigando lungo la costa adriatica a nord del golfo, ricchissima di porti da quella parte, tanto ne è povera dalla parte opposta. Tutte le sere sbarcavamo in un porto, e di conseguenza vedevo tutti i giorni la signora F. con suo marito che venivano a cenare sulla galeazza. Il nostro viaggio fu molto tranquillo. Gettammo l'ancora nel porto di Venezia il 14 ottobre del 1745, e dopo aver fatto la quarantena sulla galeazza, sbarcammo il 25 di novembre. Due mesi più tardi l'uso delle galeazze fu abolito. Erano un tipo di imbarcazione molto antiquato, il cui mantenimento costava molto, mentre non se ne vedeva più l'utilità. La galeazza aveva lo scafo di una fregata, e i banchi di una galera, dove cinquecento galeotti remavano quando non c'era vento.

Prima che fosse operata questa saggia abolizione, ci furono dei grandi dibattiti al Senato. Coloro che si opponevano allegavano diverse ragioni, la più solida delle quali era che bisognava rispettare e conservare tutto ciò che era antico. Questa ragione, che sembrava ridicola, è tuttavia quella che gode di maggior importanza in tutte le repubbliche. Non esiste repubblica che non tremi al solo nome di novità, non solamente per le cose importanti, ma anche per quelle frivole. *Miraturque nihil quod Libitin sacravit.* (Non si ammira-no che le cose già consacrate dalla morte. Libitina era la dea dei funerali)". Cfr. G. CASANOVA, *Storia della mia vita*, vol. I, Roma, 1999, p. 267.

no solamente la quantità e la qualità dei galeotti d'armata. È possibile, però, ricostruire la serie, un po' con informazioni provenienti da altre fonti e un po' con stime, e presentare dei dati attendibili.

Data	Fonte	Condannati	Liberi	Turchi	Totale
1617 2 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1239	1.990	5.685	0	7.675
1642 22 ottobre	A.S.V., P.T.M., 1241	1.747	2.364	0	4.111
1650 23 novembre	A.S.V., P.T.M., 1246				5.965
1651 18 settembre	A.S.V., P.T.M., 1244	1.990	4.778	352	7.120
1656 6 maggio	A.S.V., P.T.M., 1247				5.885
1657 14 novembre	A.S.V., P.T.M., 1247			882	5.671
1660 16 agosto	A.S.V., P.T.M., 1250				5.456
1661 1 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1250	1.525	2.342	1.397	5.264
1662 24 gennaio	A.S.V., P.T.M., 1250	1.503	2.309	1.379	5.191
1662 27 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1247	1.478	1.973	1.318	4.769
1663 giugno	A.S.V., P.T.M., 1247	2.097	2.911	1.463	6.471
1664 10 luglio	A.S.V., P.T.M., 1247	1.978	2.988	1.422	6.388
1665 6 giugno	A.S.V., P.T.M., 1251	2.155	3.094	1.406	6.655
1693 31 giugno	A.S.V., P.T.M., 1387				6.675
1694 dicembre	A.S.V., P.T.M., 1130	2.659	2.863	788	6.310
1695 15 luglio	A.S.V., P.T.M., 1253	2.598	2.464	908	5.970
1695 giugno	A.S.V., P.T.M., 1130	2.374	2.526	801	5.701
1696 20 maggio	A.S.V., P.T.M., 1255	2.488	2.669	856	6.013
1703 12 aprile	A.S.V., P.T.M., 1255	1.633	1.717	645	3.995*
1705 11 giugno	A.S.V., P.T.M., 1255	1.740	1.545	544	3.829*
1709 13 febbraio	A.S.V., P.T.M., 1257	1.675	1.965	452	4.092*
	A.S.V., Collegio relazioni, 76; Senato Mar, 812; Senato Mar, 814				
1711 agosto-sett.		2.033	2.452	462	4.947*
1714 30 settembre	A.S.V., P.T.M., 1258	1.452	2.082	287	3.821*
	A.S.V., Senato				
1774 24 febbraio	Militar, 76	1.926	1.532	0	3.458

\* Dati originari incompleti, rifiniti con una stima.

Tabella 2



Esaminando i dati della tabella 2 si vede che mediamente il numero dei rematori della Serenissima era di 5.476 circa. Il numero più elevato di galeotti lo abbiamo riscontrato per il 1617, con 7.675, e per il 1651, con 7.120. Manca, se confrontiamo la tabella 2 con la tabella 1, il dato relativo agli anni 1645-46, anni in cui – come si è detto – la Serenissima ebbe in mare il più alto numero di galere e galeazze dell'età moderna, Lepanto esclusa. Per quegli anni è possibile però stimare che la quantità di rematori veneziani si aggirasse attorno alle 9.000-9.500 unità. Per il resto della guerra di Candia, viceversa, la forbice è compresa tra i 4.769 uomini del 1662 e i 7.120 del 1651. Dalla tabella e dal grafico si evince che durante la difesa di Creta i galeotti liberi furono sempre più numerosi dei condannati e lo scarto fra le due categorie fu sempre molto sostanzioso, tranne che nel dicembre 1662. Nelle statistiche di quegli anni spicca il dato numerico dei turchi, che in diverse occasioni si avvicinava molto a quello dei condannati.

Nella successiva guerra di Morea (1684-1699) vi fu un aumento del numero dei condannati e addirittura nel luglio 1695, per la prima volta dopo un secolo, il numero dei forzati risultò superiore a quello dei galeotti di libertà. Sorpasso dovuto a diverse congiunture sfavorevoli: le difficoltà nel reclutamento degli uomini liberi sia in Terraferma che nelle isole greche, la presenza dei poco affidabili marinai da remo e le conseguenze della sconfitta di Scio. Nonostante tutto ciò la politica gestionale veneziana non fu modificata. Dopo il picco negativo del 1695 la curva dei galeotti di libertà tende nuovamente a salire fino al 1711, poi la caduta lenta fino al 1774, in cui rimanevano in servizio soltanto 1.532 rematori liberi. Interessante è anche la presenza continua dei turchi dalla guerra di Candia fino a Passarowitz, anche se il *trend* è discendente.

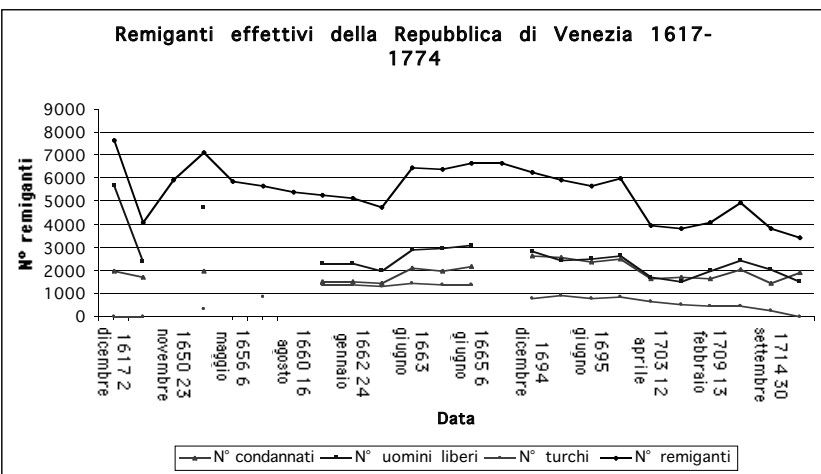
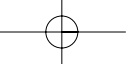


Grafico 2



## 2. La fase a: della prima età moderna

Per capire a fondo i criteri di gestione dell'armata sottile veneziana nel Seicento è necessario studiare e analizzare il periodo antecedente alla riforma dacanaliana; successivamente, infatti, sarà possibile riscontrare non pochi punti di contatto con il sistema più antico.

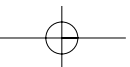
Sia a Genova sia a Venezia, durante il medioevo, non esisteva la divisione netta tra le galere mercantili e quelle militari. Le prime, in caso di conflitto, potevano essere trasformate rapidamente nelle seconde, in base a modalità e consuetudini diverse. A Genova le galere commerciali erano di proprietà dei privati, i quali però dovevano attenersi a normative emanate dal Comune. Quest'ultimo – ad esempio – aveva stabilito misure rigide per la costruzione delle galere, proprio in funzione di un possibile uso bellico<sup>38</sup>. In caso di conflitto, il Comune genovese prendeva a noleggio le diverse unità private e le affiancava a quelle pubbliche. Un documento del 3 giugno 1340 ci informa che queste ultime erano tre, avevano compiti di vigilanza e difesa delle coste, e i padroni e gli equipaggi figurano “ad stipendium Communis”<sup>39</sup>. L'usanza fu riproposta a metà del XVI secolo, allorché la Repubblica decise di dotarsi, definitivamente, di uno stuolo pubblico in grado di garantire almeno il controllo della Riviera<sup>40</sup>. Ma il nucleo più consistente dell'armamento genovese rimase quello dei privati che, soprattutto per conto della Spagna, conservarono cospicue squadre navali fino al secolo XVIII.

A Venezia le cose andarono in maniera diversa. All'iniziativa privata si venne ad aggiungere, man mano, una sempre maggiore presenza statale, con norme che miravano a regolamentare e sostenere l'attività dei privati. Ciò si riscontra in maniera peculiare nelle “mude”

<sup>38</sup> A tal proposito si veda: G. FORCHERI, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento: il Liber gazarie*, Bordighera, 1974 e G. G. MUSSO, *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova (secc. XIV-XV)*, Roma, 1975.

<sup>39</sup> A.S.G., *Antico Comune*, reg. 1, c 22 e 153v, 3 giugno 1340; *Ibidem*, reg. 3, cc. 23-49, 14 aprile e 3 agosto 1345.

<sup>40</sup> Cfr. V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee (1559-1607)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, 1973, pp. 187-223.



delle galere da mercato. In un primo momento il Comune si limitò a regolamentare il numero dei bastimenti, l'armamento e la consistenza degli equipaggi, il tutto sotto la guida di un Capitano nominato dal Senato<sup>41</sup>.

Talora si preferiva invece una gestione delle galere totalmente a carico dello Stato, come accadde in diverse circostanze nei primi decenni del XIV secolo, in periodi di crisi militare. Dopo il 1320, però, si optò per un terzo sistema a metà strada tra i primi due. Le galere da mercato, costruite dal Comune e di sua proprietà, venivano date in appalto ai privati tramite il pubblico incanto. Il privato – obbligatoriamente un patrizio – che si aggiudicava l'asta, riceveva dal Senato un documento che lo autorizzava a gestire la galera. Sovente dietro il vincitore c'era una società di investitori, che avrebbero dovuto garantire i mezzi necessari per la gestione della galera<sup>42</sup>. Ottenuto il permesso dal Senato, il "patrono" aveva l'onere di reclutare l'equipaggio della galera, e per far ciò metteva banco – *ponere bancum* – tra le due colonne della Piazzetta davanti a Palazzo Ducale. Come si può immaginare lo sforzo economico era notevole, tanto che, in congiunture politiche internazionali sfavorevoli, il Senato fu costretto ad introdurre l'usanza di dare al "patrono" una sovvenzione. Così accadde nel 1504 in occasione della preparazione del viaggio di Fiandra<sup>43</sup>. La somma stabilita fu di 6.500 ducati che, secondo il parere di Tucci, copriva il 59% delle spese globali dell'impresa<sup>44</sup>. Quello che però non appare chiaro è se si trattasse di un dono o di un prestito senza interessi: questione che diventa intrigante alla luce di quanto avveniva sulle galere militari, dove certamente si trattava di un prestito e non di un dono. Al di là di queste considerazioni, quello che a noi interessa è capire in che misura lo spirito mercantile utilizzato nella gestione delle galere da mercato si trasferì su quelle militari.

Come si è detto, per tutto il periodo tardo medievale, almeno fino a metà del XV secolo, la flotta militare veneziana era composta quasi

<sup>41</sup> F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., p. 52.

<sup>42</sup> F. C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino, 1991, p. 392.

<sup>43</sup> Si veda l'importante saggio di U. TUCCI, *Costi e ricavi di una galera veneziana*, in *Mercanti, navi* cit., pp. 161-230.

<sup>44</sup> *Ibidem*, p. 216.

esclusivamente dalle galere mercantili prestate agli usi di guerra, così come avveniva anche a Genova. Nel corso del Quattrocento, però, si cominciò a preferire un altro tipo di galera più adatto ai compiti bellici: la galea sottile. Piano piano nacque un primo nucleo della flotta militare permanente, slegata da quella mercantile<sup>45</sup>. Contemporaneamente l'aristocrazia veneziana decise di sostituire ai vecchi "pagadori del Comune" una più efficiente magistratura, incaricata di organizzare la flotta e di legiferare attorno alle questioni marittime. Nel 1467 nacquero i *Provveditori all'armar*, inizialmente destinati a coadiuvare e controllare i pagadori e che, dopo la loro riconferma avvenuta agli inizi del Cinquecento, estesero le loro competenze fino al completo controllo della flotta pubblica.

In questo periodo i galeotti delle unità militari erano tutti uomini liberi e molti di essi provenivano dai banchi delle galee da mercato. Il loro reclutamento era demandato ai sopracomiti che, per ingaggiarli, erano costretti ad elargire cospicui premi in denaro. Questo ingaggio costituiva il vero guadagno del galeotto, visto che la paga mensile – calcolata su 33 giorni lavorativi – era di lire 8 e tale rimarrà fino al 1602, anno in cui si decise di aumentarla a lire 10. Oltre a questo il galeotto percepiva, nel momento in cui accettava l'imbarco, quattro paghe anticipate. A quel punto il remigante vedeva scrivere il proprio nome, dall'incaricato preposto, su una pagina di un libro di colore rosso, recante in copertina lo stemma di una famiglia nobile veneziana e il leone marciano. Quel registro era chiamato *libro galera*<sup>46</sup>. Su di esso, pagina per pagina, si riportavano i nomi dei membri dell'equipaggio e tutte le annotazioni su ciascuno di essi, dall'imbarco fino al licenziamento o fino alla morte. Ma soprattutto sul *libro galera* si registravano i movimenti di denaro. Il galeotto sapeva che dalle registrazioni effettuate su di esso dipendeva la sua stessa vita.

<sup>45</sup> F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., pp. 178-179.

<sup>46</sup> Ve ne sono cinque nel fondo dei *Provveditori all'armar* (nn. 327-331), di cui quattro sono relativi a galeazze. Un altro esemplare è conservato presso la biblioteca del Museo Civico Correr (*manoscritti p.d.* 685 c, libro di Lorenzo Donà 1648-50); l'ultimo infine si trova nella biblioteca della Fondazione Querini-Stampalia (*manoscritti* cl. IV. 26. 163, libro di Francesco Querini 1647).

Una volta acceso il conto di ciascun galeotto e annotati i crediti iniziali, lo scrivano di bordo registrava man mano tutti i suoi consumi, scalandoli dalla cifra iniziale. A fine viaggio, giunti a Venezia, si regolavano le pendenze. Nella fase A, di solito, il galeotto a fine ingaggio era in credito verso l'amministrazione, la quale avrebbe dovuto pagare immediatamente questa somma detta "refusura". Sennonché gli ufficiali pagadori si accorsero che numerosi galeotti, una volta percepito il compenso, si dileguavano, rendendosi quindi non più ingaggiabili. Nacque così l'idea, non proprio adamantina, di tergiversare prima della consegna della refusura, con lo scopo di strappare un nuovo ingaggio al galeotto. In altre occasioni invece il galeotto, per diversi motivi, giungeva a Venezia con un debito, che lo vincolava al prolungamento del servizio<sup>47</sup>. Vedremo poi meglio che, nelle fasi successive, proprio questo sistema del debito verrà sviluppato e articolato così bene da costituire il vero cardine del sistema gestionale veneziano.

Già in questa prima fase l'onere del reclutamento della ciurma era demandato al sopracomito, che per arruolare i galeotti migliori elargiva dei "donativi". Secondo il Lane, l'intervento dei sopracomiti nell'ingaggio dei rematori si intensificò durante la guerra con l'Impero Ottomano del 1499<sup>48</sup>. Da quel momento iniziò la gestione ibrida dell'armata, a metà strada fra il pubblico e il privato. Ben presto, tuttavia, risultò evidente che i sopracomiti, seppur scelti fra i patrizi più facoltosi, da soli non riuscivano ad anticipare tutto il denaro necessario al reclutamento. Il Senato, nel quale peraltro sedevano le stesse famiglie dei patrizi interessati all'armo delle galere, decise di fissare una sovvenzione. Nel 1466 era di 300 ducati, nel 1550 era salita a 500, mentre nel 1581 era addirittura arrivata a toccare i 2.500 ducati.

Sempre secondo il Lane, questo sistema permetteva di avere un mercato del lavoro più flessibile e di adattare le condizioni economiche del galeotto da stagione a stagione. Inoltre il patrizio veneziano era responsabilizzato – aggiungiamo noi – anche dal punto di vista economico nei confronti del servizio militare per la patria. Questa gestio-

<sup>47</sup> F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., pp. 184-185.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 186.

ne mista presentava dei lati vantaggiosi per i nobili, consentendo loro un arricchimento notevole. Si chiedeva, cioè, al sopracomito di investire inizialmente una parte delle fortune di famiglia, ma in cambio gli si permetteva di gestire l'ingaggio, le paghe, l'approvvigionamento dei viveri e del vestiario della ciurma. Al sopracomito veneziano, a differenza dei comandanti delle galee *ponentine*, spettava insomma non solo il comando militare, ma anche l'amministrazione della nave e degli uomini. La riuscita o meno dell'investimento dipendeva esclusivamente dal buon "maneggio" del denaro e dalle qualità gestionali di ogni patrizio.

Sicuramente già in questa prima fase esistevano almeno due canali di reclutamento dei galeotti di libertà: quello volontario, messo in atto dai nobili, dai cittadini o dallo Stato; e quello basato sulla leva di mare. Da sempre il Comune veneziano arruolava i suoi galeotti tra gli uomini della città e del Dogado<sup>49</sup>. Nei momenti di crisi, come per esempio nel lungo scontro con Genova, i capi quartiere erano tenuti a fornire le liste degli arruolabili, tra i quali venivano estratti a sorte coloro che avrebbero poi servito realmente a bordo delle galee. Ai non estratti spettava il compito di fornire al galeotto il sostentamento finanziario adeguato. Inoltre, come in tutte le leve di antico regime, c'era la possibilità della sostituzione<sup>50</sup>.

Per tutto il XV secolo la Terraferma fu invece esentata da questo tipo di reclutamento. Nelle città soggette si organizzavano solamente le milizie terrestri, dette "cernide". Nel 1499 la guerra con il Turco impose ai governanti veneziani di estendere la leva marittima alla Terraferma, ordinando il reclutamento di 10.000 uomini<sup>51</sup>. Da quel momento tutti i sudditi dovettero contribuire alla difesa dello Stato mediante il servizio

<sup>49</sup> Il Dogado di Venezia era una sottile lingua di territorio che andava da Grado a Cavarzere. Comprende 9 podesterie: Grado, Caorle, Torcello, Murano, Gamberare, Malamocco, Chioggia, Cavarzere e Loreo. Cfr. M. ETONTI-F. ROSSI, *La popolazione nel Dogado veneto nei secoli XVII e XVIII*, Padova, 1994.

<sup>50</sup> M. AYMARD, *La leva marittima* cit., p. 437.

<sup>51</sup> La parte "terrestre" dello Stato veneziano era denominata Terraferma; essa andava dal Friuli fino al Bresciano e al Bergamasco, e dal Bellunese fino al Polesine. Si differenziava dall'altra parte di Stato chiamato da Mar, comprendente tutti i territori articolati lungo la costa dalmata, le isole ioniche e le isole greche.

in mare. Con la fine del XV secolo a Venezia la leva cominciò ad appoggiarsi alle Scuole grandi, ai traghetti e alle corporazioni<sup>52</sup>.

Negli anni trenta del secolo XVI se ne razionalizzò il funzionamento per la città di Venezia e per il Dogado: il 20 giugno 1539 il Senato emanò un decreto con il quale si stabiliva che le arti, le scuole e le comunità del Dogado dovessero, in caso di necessità, fornire 4.000 galeotti per l'armamento delle 25 galee di riserva<sup>53</sup>. Ai galeotti si promettevano alcuni benefici alla fine del servizio: il posto sicuro in una corporazione di mestiere, l'entrata in una Scuola grande, l'aiuto economico alla famiglia, l'assegnazione di un alloggio che in caso di decesso sarebbe rimasto alla stessa famiglia, e infine un sussidio per la dote alle figlie da sposare. Il decreto inoltre ordinava una particolare forma di allenamento al mestiere di galeotto e la maniera per finanziarla. L'idea era di organizzare a Venezia quattro regate all'anno, di sei galee per volta armate di galeotti estratti a sorte tra i 4.000 iscritti nei ruoli. La partecipazione dei remiganti sarebbe avvenuta a rotazione. La regata avrebbe dovuto prendere il via dalle acque fuori della laguna antistanti il porto di Malamocco e terminare nel bacino di San Marco, in prossimità della punta della Dogana. Le date scelte erano: la domenica degli Apostoli, il giorno della "Sensa", la festa di Santa Marina e quella di San Bartolomeo. In palio furono messi premi a scalare – tra 200 e 40 ducati – dalla prima alla sesta posizione. La rotazione degli equipaggi sarebbe avvenuta ogni due anni e ai Provveditori all'armar sarebbe spettato il compito di organizzare le manifestazioni, mentre la preparazione delle sei galee sarebbe toccata ai Provveditori all'arsenale. Il denaro necessario per coprire le spese sarebbe stato reperito dall'affitto annuo di D 500 del castello di Pordenone e dalla riscossione di imposte indirette per D 1.500. L'uso del condizionale è d'obbligo, giacché il tutto fu disciplinato dalla legge, ma per quanto ne sappiamo a Venezia queste regate di galee non si svolsero mai.

<sup>52</sup> Nel 1482 furono chiesti, ad esempio, 100 galeotti alle Scuole grandi. Cfr. F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., p. 195.

<sup>53</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, n. 240, n. 29 parte del Senato del 20 giugno 1539; anche in B.M.C., *Archivio Donà delle Rose*, b. 228; o ivi, *Archivio Gradenigo*, b. 3; F. C. LANE, *Le navi di Venezia* cit., p. 195.



### 3. La fase b: Da Canal e le riforme

#### 3.1. Della milizia marittima e la riforma di Cristoforo Da Canal<sup>54</sup>

Il 15 febbraio 1542 un gruppo di patrizi propose al Senato una rivoluzionaria modifica all'armamento delle galere della Repubblica. Riassumendo i punti salienti, si chiedeva di introdurre stabilmente la pena della galera e l'uso dei forzati come rematori, di nominare un Governatore dei condannati a capo della squadra delle galee *sforzate* e di creare l'apparato burocratico necessario. L'iniziativa fu bocciata, ma il gruppo ripresentò le stesse richieste il 20 maggio, e in questa circostanza ottenne che si introducesse la pena alla galera nel sistema penale veneziano<sup>55</sup>. Il 15 maggio 1545 si completò, con un'altra "parte" del Senato, la riforma che introduceva la condanna alla galera. Pochi mesi dopo fu armata la prima galera *sforzata* comandata dal neo Governatore dei condannati Cristoforo Da Canal<sup>56</sup>, vero artefice della riforma teorizzata nel suo celebre scritto *Della Milizia Marittima*.

Cristoforo Da Canal era nato a Venezia il 12 settembre 1510 da Giacomo e da Giovanna Arimondo. Fin da ragazzo era stato avviato alla carriera marittima e nel 1538 era presente alla disfatta della Prevesa come sopracomito<sup>57</sup>. Quattro anni dopo – come abbiamo visto – era stato il promotore dell'introduzione dei forzati sulle galee venete. Probabilmente durante i giorni della Lega cristiana aveva avuto modo di osservare da vicino le galee *ponentine*, la cui organizzazione avrebbe rappresentato il suo paradigma di riferimento.

L'opera dacanaliana, ben conosciuta da tutti gli studiosi dell'armata sottile veneziana, è stata largamente travisata, anche perché non è stata analizzata parallelamente ai documenti archivistici coevi e suc-

<sup>54</sup> Per un inquadramento generale si veda A. TENENTI, *Cristoforo Da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962.

<sup>55</sup> A. VIARO, *La pena della galera. La condizione dei condannati a bordo delle galere veneziane, in Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV-XVIII)*, a cura di G. COZZI, Roma, 1980, vol. I, pp. 388-390.

<sup>56</sup> *Ibidem*, pp. 390-391.

<sup>57</sup> C. DA CANAL, *Della Milizia Marittima* cit., p. 11.

cessivi alla riforma. Lo scritto del Da Canal è noto soprattutto per aver rivoluzionato il modo di “ciurmare” le galee veneziane, eppure le giustificazioni addotte per dimostrare la superiorità delle galere *sforzate* ci paiono deboli.

Innanzitutto, sembra strano che a bordo delle galee veneziane di metà Cinquecento vi fossero imbarcati soltanto galeotti dalmati e greci. Come abbiamo visto, il reclutamento delle ciurme veniva effettuato su tutto il territorio soggetto alla Repubblica e non solo nello Stato da Mar. Inoltre, già in quel periodo molti erano i galeotti provenienti da altri Stati, attratti anch’essi dai sostanziosi premi d’ingaggio. È vero che all’epoca quasi tutti i sopracomiti andavano ad “interzare” i banchi delle loro galere in Dalmazia e successivamente nelle isole greche, ma è altresì vero che il nucleo più numeroso partiva da Venezia. Ora non ci è chiaro se il Da Canal ebbe il comando di una galera del Regno di Candia, diversa dal punto di vista della ciurma da una galera tipica della squadra veneziana<sup>58</sup>. Per il Da Canal vi erano, in sostanza, due qualità di galeotti: i dalmati e i greci. I primi di grande statura, “grassi e carnosì”, i secondi più bassi, ma “nervosi e asciutti”. I dalmati, chiamati schiavoni risultavano

di complessione debole, il quale ragionamento è confermato dall’effetto che sempre avviene, che il primo anno che vengono sulle galere essi infermano o di febbre o di strano pericoloso male. [...] Sono appresso grandissimi mangiatori, ma ben parchi nello spendere et prudenti in compartire li denari delle paghe loro, in guisa che insino al fine del viaggio non ne sentono mancamento; usano pulitezza nel vestire et sono sempre mondi nella persona. Trovansi amatori della religione, fideli osservatori delle promesse, né fuggono, come molti altri, ma servono di continuo fino che è fornito il loro tempo<sup>59</sup>.

In compenso risultavano essere un po’ “tumultuosi”. Al contrario i greci

<sup>58</sup> *Ibidem*, pp. 110-114.

<sup>59</sup> *Ibidem*, p. 111.

si come sono dalli schiavoni diversi di statura et di complessione così parimente sono d'animo et di natura, perciocché nel mangiare agguagliano la sobrietà et temperatezza degli spagnuoli, ma nel bere trapassano i tedeschi, in modo che si può dire che nel vino consumano in un giorno le paghe intiere d'un mese. Di nettezza et pulitezza non curano et quei pochi panni che vestono sono sempre lordi, in più parti rotti et sdruscidi. A che aggiogendovi l'esser naturalmente neri et difformi, sopra modo s'assomigliano non a huomini ma a quei mostri che si trovano alcuna volta descritti nelle favole dei romani. Appresso non portano riverenza a Dio né agli huomini et quantunque dimostrino di haver qualche poco di devotione alla Vergine Madre di Christo, nondimeno per ogni picciola speranza che si desti nell'animo loro di guadagno, non facendo stima né di fede né di giuramenti sempre pongono inanzi l'utile all'honestà. Dove gli schiavoni per gran tumulto et disordine che da essi ne deriva le galere non abbandonano, i greci senza strepito et movimento alcuno per ogni picciol segno che accenda le menti loro, da soli a soli, si dipartono tacitamente<sup>60</sup>.

Nonostante tutto ciò il Da Canal preferiva di gran lunga i greci, poiché risultavano più robusti e resistenti alla fatica, e addirittura arrivavano a vogare "per il spatio di 30 et più miglia". Inoltre i greci erano forti e intrepidi, i dalmati deboli e paurosi. Già questa analisi sembra un po' superficiale, dettata esclusivamente da gusti personali; ma ancor più inconsistente appare la preferenza del Da Canal per i galeotti condannati. Vediamone punto per punto le motivazioni.

La prima è che i galeotti condannati risulterebbero più efficienti al servizio, proprio perché incatenati: "dalla catena nasce il timore in questi huomini et dal timore l'obbedienza"<sup>61</sup>, ragion per cui ci sarebbe un sostanziale miglioramento della disciplina a bordo della galea. I fatti smentiranno queste affermazioni: i rematori forzati risulteranno, proprio perché costretti, molto più svogliati dei loro colleghi salariati. I condannati, d'altronde, erano quasi tutti ladri o assassini, uomini senza lavoro e senza disciplina: è difficile credere che le frustate degli

<sup>60</sup> *Ibidem*, pp. 111-112.

<sup>61</sup> *Ibidem*, p. 150.

aguzzini e le poche prospettive di tornare a casa potessero compiere il miracolo di trasformarli in perfetti militari.

Il secondo motivo per preferire i condannati è dato dal fatto che, con essi, a bordo delle galere avrebbero trovato più spazio i soldati. Inoltre i forzati, in caso di scontro, sarebbero fuggiti di meno rispetto ai loro colleghi liberi. In realtà non troviamo nessun legame tra l'uso di galeotti condannati e il numero dei soldati imbarcati, che di solito variava a seconda delle missioni che la galea doveva compiere. D'altra parte le possibilità di vittoria in uno scontro fra galere dipendevano molto dall'abilità dei comandanti nelle manovre di abbordaggio e nella qualità intrinseca dell'equipaggio; e nelle mischie le più alte percentuali di decessi erano proprio quelle dei condannati, che per la maggior parte non venivano lasciati liberi di combattere, mentre i galeotti liberi – che sulle galee veneziane non furono mai incatenati al banco – erano armati e allenati al combattimento<sup>62</sup>.

Un terzo motivo di superiorità delle galee *sforzate* su quelle libere sarebbe la miglior voga sviluppata dalle ciurme delle prime rispetto alle seconde. Il Da Canal dice che i galeotti liberi utilizzavano solitamente una voga lunga e lenta, detta "stroppata". Il galeotto libero puntava il piede dritto sul "pontapié" e poi si lasciava cadere all'indietro trascinando con forza il remo. I forzati invece, essendo legati alla catena, vogavano nella maniera detta "rancata", cioè corta e veloce. Analizzando questo punto, sorgono molti dubbi sulle qualità marinaresche del Da Canal. È notorio infatti che la buona voga, ancor

<sup>62</sup> "Disposizioni dell'armi alle ciurme. Doveranno i capi da scala delle gallerie sceglier di ciascun banco un huomo da remo più habile a maneggiar il moschetto, ne faranno a questi la consegna, acciò lo custodisca sotto il suo banco, e l'esserciteranno in galleria ogni volta che possano a ben caricarlo, e sbarcarlo nella forma praticatta con li scapoli. In occasion d'essercitio doverà il destinato moschettiere portarsi alla banda per avanzare alla pavesada, e sbarare subito che haveranno sbarato li soldati di rinforzo, e scapoli per continuare il foco fino all'abbordo. Succederà al moschettiere altro huomo da remo creduto atto a ben investir con brandistocco, et a questo altro armato di spada, et il quarto proveduto con sacheto di granate, e michia, monterà in corsia tenendo un piede sopra il suo banco per gettar le granate, dove richiedesse il bisogno. Per evitar le confusioni non partirà veruno dal suo banco e luco senza espresso comando, dovendo dalla prudenza di chi all'occasioni comandarà esser spinti li huomini, e l'armi opportuni all'offesa e difesa. Durante la campagna solamente li lasceranno alli condannati i moschetti e le bandoliere, et altre arme se li daranno solo in occasion di esercitio". B.M.C., *Archivio Morosini-Grimani*, b. 557, fasc. I.

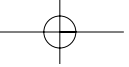
oggi, si effettua sfruttando per intero lo spazio di voga che ciascun rematore ha a disposizione, immergendo la pala il meno possibile. L'aumento della velocità, poi, si esegue semplicemente aumentando la frequenza del numero dei colpi e restringendo solo in parte l'ampiezza della pala. Queste considerazioni trovano conferme sia in un manoscritto francese del XVIII secolo, sia in studi di storici contemporanei.

Nel manoscritto *Les mémoires du S.<sup>r</sup> Masse*, conservato nell'Archivio Nazionale di Parigi, si parla di quattro diversi modi di far vogare la ciurma, e il peggiore è proprio la voga chiamata dal Da Canal "rancata" e dal Masse definita *passé-vogue*; mentre le altre tre tipologie, tutte effettuate con movimenti lunghi e relativamente lenti, risultavano essere efficaci e si differenziavano soltanto per la frequenza e l'intensità delle battute<sup>63</sup>. Le stesse perplessità sulla descrizione della voga fatta dal Da Canal sono espresse molto bene in un lungo saggio di Mauro Bondioli, nel quale si dice che i condannati nella voga *a scaloccio* vogavano assieme ai galeotti liberi con movimenti più ampi e lenti<sup>64</sup>. Opinione peraltro confermata anche negli scritti di specialisti della materia come Zysberg e Burlet<sup>65</sup>. Concorde è anche il parere di Gian Carlo Calcagno il quale, a proposito dei motivi che spinsero i governanti della Repubblica di Genova ad istituire la squadra delle galee di libertà a metà del XVII secolo, parla di un generale scadimento delle ciurme "ligate", mentre l'utilizzo dei buonavoglia, facilitati dal

<sup>63</sup> "Je ne trouve que quatre manières de voguer. La première, c'est en voguant de faire toucher avec le genoüil de la rame, sur le banc où l'on monte avec le pied; c'est la vogue ordinaire qu'on fait faire, lors qu'on sort d'un port où bien lors qu'on y entre. [...] Cette vogue est bien la plus belle, mais aussy elle est la plus fatigante pour la chiourme. La seconde vogue, est la vogue ordinaire qu'on fait lors qu'on est en route, qui ecile de faire passer le banc, et qu'on mont sans le toucher par le genoüil de rame, Je trouve cette vogue la meilleure, car c'est celle qui fait le plus aller de l'avant et le mieux marcher la galère. La troisième vogue, c'est la passé-vogue, où bien une vogue vitte, pour quand on donne chasse à quelque bastiment. Je trouve cette vogue la moindre de toutes, et la plus mauvaise, et celle dont je ne voudrois me servir, à cause quelle fatigue trop la chiourme [...]. La quatrième et dernière vogue, c'est de faire donner une vogue bien large, et ne pas passer le banc. Cette vogue est bonne, lors que vous voulez ménager vôte chiourme, et ne la pas fatiguer". A.N.P., *Marine B<sup>6</sup>*, n. 144 (microfilm), cc. 42-44.

<sup>64</sup> M. BONDIOLI-R. BURLET, *Oar Mechanics and Oar Power* cit. p. 179.

<sup>65</sup> Cfr. A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., pp. 238-239; R. BURLET, *La galère et sa manoeuvre*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1990, pp. 169-173.



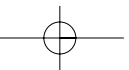
libero movimento, avrebbe migliorato di molto la qualità della flotta pubblica<sup>66</sup>.

Il Da Canal commette poi un'altra ingenuità sostenendo che le galee *sforzate* sarebbero migliori perché avrebbero un'altezza di costruzione maggiore e quindi risulterebbero più efficaci sia nella voga che a vela. Qui è chiaro il riferimento alle galee *ponentine*, le quali però non furono mai armate esclusivamente con rematori condannati; soprattutto su quelle genovesi, vi fu sempre una certa percentuale di buona-voglia.

Un altro argomento messo innanzi dal Da Canal, ma smentito dai fatti, è che i condannati sarebbero più attenti alla pulizia personale e a quella di bordo, si ammalerebbero e morirebbero meno rispetto ai galeotti liberi<sup>67</sup>. L'attenzione e la frequenza del cosiddetto "posto di lavaggio" dipendeva dalle qualità del comandante e degli ufficiali della galera, e in parte dalla personalità del rematore. Ad esempio l'ordine di radersi e di tagliarsi i capelli era uguale sia per i liberi che per i forzati. Per quanto concerne poi la possibilità di ammalarsi e di morire, le cose stavano esattamente al contrario. I galeotti liberi avevano in genere, rispetto ai loro colleghi forzati, una qualità di vita superiore. Potevano procurarsi più agevolmente degli alimenti supplementari rispetto al rancio di bordo; potevano acquistare più facilmente i medicinali e l'opera dei medici; potevano scendere a terra e sfogare meglio le pulsioni sessuali. Inoltre – come vedremo – essendo di proprietà dei rispettivi comandanti, erano protetti adeguatamente, poiché ogni galeotto morto significava per il proprietario una perdita di denaro.

<sup>66</sup> G. C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio cit.*, p. 282.

<sup>67</sup> Tanto per fare un esempio riportiamo i dati di mortalità della galea *bastarda* di Lunardo Foscolo del 1652 che, seppur lontana nel tempo dal periodo del Da Canal, presenta percentuali di mortalità più elevate dello standard seicentesco, ma più vicine alla situazione del XVI secolo. Il tasso di mortalità della ciurma si aggirò attorno al 26,5%; quella dei condannati era attorno al 30%, mentre quella dei rematori liberi era del 23,5% e addirittura quella dei dalmati era del 18,3% (A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 331). Ma in generale, se non intervenivano fattori di disturbo quali pestilenze o epidemie, la mortalità sulle galere seicentesche era molto più bassa. Ad esempio sulla galera di Alvise Foscari III, tra il 1685 e il 1690, dunque durante un periodo bellico, morirono 52 remiganti, di cui 40 condannati. La media annua era perciò di 7,4 rematori deceduti e la percentuale del 3,8%. A.S.V., *Senato Mar*, f. 708, parte del 1 luglio 1693 e allegati.



Viceversa la qualità di un uomo incatenato al banco era decisamente più bassa e soprattutto la mortalità era più elevata.

Gli unici motivi che potevano giustificare l'introduzione dei condannati erano: l'abbattimento dei costi di gestione della flotta<sup>68</sup> e lo svuotamento delle prigioni dello Stato. Per quanto riguarda il primo, se prestiamo attenzione alle cifre suggeriteci nelle carte di Giulio Savorgnan<sup>69</sup> – probabilmente partorite da Giacomo Contarini – una galea *sforzata* costava D 8.268, mentre una di libertà D 8.943, vi era dunque una differenza di circa 675 ducati. Ma come si poteva conciliare il risparmio economico e la qualità? La soluzione suggerita nelle carte del nobile friulano – che pochi decenni dopo verrà effettivamente adottata – era di armare una galea tipica da sopracomito con circa 100 condannati e 70 uomini liberi. In questa maniera si abbattavano i costi – visto che addirittura veniva a costare D 745 in meno di quella *sforzata* – e si migliorava la qualità della ciurma.

<sup>68</sup> Cfr. A.S.V., *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13, 13 febbraio 1589, cc. 16v-17v (documento segnalato dal dott. Antonio Conzato); L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie* cit., pp. 192-193.

<sup>69</sup> Giulio Savorgnan. (1510-1595), appartenente al casato friulano più potente e tradizionalmente alleato con Venezia, cominciò il suo apprendistato militare nel 1526 in Lombardia. Nel 1539 fu mandato a Cattaro con 350 fanti; successivamente fu per sei anni governatore di Zara. Nel 1549-50 sovrintese alla fortificazione di Peschiera, e dal 1551 al 1553 a quella di Corfù; successivamente fu Governatore generale di Creta (1563-1566) e in Dalmazia (1567). Tra il 1568 e il 1569 si trovava alla direzione della fortificazione di Nicosia e del restauro di quella di Famagosta. Durante la guerra di Cipro fu schierato nuovamente in Dalmazia come Governatore generale e nel 1571 ottenne il comando del Lido che fece fortificare. Nel 1574 fu Governatore generale di Verona. Sovrintendente generale dell'artiglierie nel 1587, riorganizzò le difese di Verona, di Peschiera e di alcune piazze nel Bergamasco. Amico di Giacomo Contarini, il patrizio veneziano animatore del ridotto privato dove uomini provvisti di un sapere tecnico pratico dibattevano sui problemi della difesa dello stato marciano, Giulio Savorgnan sosteneva la fortificazione del fianco orientale di Terraferma, e sollecitò più volte la Serenissima a raggiungere il confine dell'Isonzo recuperando il forte di Gradisca. Infine, dopo l'ennesimo fallimento delle trattative tra Venezia e gli arciducali, fu la figura carismatica che presiedette la progettazione e l'avvio dei lavori di costruzione della fortezza di Palma.

Sull'amicizia con Giacomo Contarini cfr. A.S.V., *Secreta, Archivio proprio Giacomo Contarini*, b. 19, cc. n. nn. Cfr. inoltre: B.N.M., *Manoscritti It.*, VII. 1216 (9448), n. 12, *Confini della Patria del Friuli*, cc. 126-131, Relazione di Giulio Savorgnan al Senato in data 11 marzo 1583; L. CASELLA, *I Savorgnan o delle piccole corti*, in "Familia" del principe e famiglia aristocratica, a c. di C. MOZZARELLI, Roma, 1988, vol. 2, pp. 391-413; F. MICELLI, *I Savorgnan e la difesa della Patria*, in *I Savorgnan e la Patria del Friuli dal XIII al XVIII secolo*, Udine, 1984, pp. 133-141.

Le suddette motivazioni, unitamente alla possibilità di trovare rapidamente uomini da remo, furono quelle che spinsero il Senato veneziano ad accettare la proposta del Da Canal, il quale cavalcando il momento proficuo riuscì ad ottenere una nuova carica “da mar” e a prendersi il merito della riforma, che però sul lungo periodo – come vedremo – sarebbe risultata perdente. Se vogliamo, essa si concluse realmente con la riforma presentata dal Sozzi nel 1774<sup>70</sup>. Il fatto, però, che l’abolizione definitiva dei galeotti di libertà avvenisse così avanti nel tempo, è un’ulteriore conferma del fallimento della proposta del Da Canal.

### 3.2. 1545: nasce la Milizia da mar

La prova della poca fiducia nel sistema dacanaliano da parte della classe dirigente veneziana, e di quanto la stessa riforma fosse stata approvata in maniera sofferta, è data dal fatto che il 5 agosto 1545 fu riorganizzato e burocratizzato l’antico sistema della leva di mare, mediante la nascita del Collegio della Milizia da mar, una sorta di supermagistratura della flotta militare della Serenissima. La “parte” istitutiva si basava sulla possibilità di armare una flotta di 100 galee sottili, 75 in più rispetto alla vecchia riserva denominata del Consiglio dei X, già organizzata con precedente decreto del 1539. “Et perché le galee senza ciurme sariano come un corpo senza vita”<sup>71</sup>, la parte prevedeva che i galeotti di 25 galee sarebbero stati a carico della città di Venezia e del suo Dogado, mentre il reclutamento per le altre 50 sarebbe toccato per intero alla Terraferma. A organizzare la raccolta degli uomini e del denaro necessario all’armo avrebbe pensato il Collegio della Milizia da mar, composto inizialmente da quattro Provveditori, uno per ogni gruppo di 25 galee, 16 Governatori, i due Provveditori all’armar, i due Provveditori all’arsenale, i due Provveditori sopra i biscotti e il Provveditore all’artiglieria. Successivamente, nel 1558, il numero dei Provveditori e quello dei Governatori fu

<sup>70</sup> S. PERINI, *Una riforma della marina militare veneziana* cit.; ma soprattutto A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 con numerosi allegati.

<sup>71</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 1 del 5 agosto 1545.



dimezzato<sup>72</sup>. Il compito principale era di “tener in nota tutta la marinarezza di questa città et Ducato, così quelli che ora la esercitano, come in quella che per la commodità della robba hanno lasciato l’arte del navigare, facendo di quegli ammiragli, comiti, paroni, compagni, scrivendo calafadi, et marangoni delli squeri, così di questa città come di fuori”<sup>73</sup>. A tutti gli arruolabili venivano confermati i privilegi concessi nel 1539 e cioè: l’ingresso in un’arte o in una Scuola grande, un sostegno per la famiglia, l’alloggio e l’aiuto per la costituzione della dote delle figlie. Complessivamente, quindi, furono “rolati” circa 20.000 uomini.

L’altra incombenza della Milizia da mar era la riscossione del denaro che ciascun corpo contribuente avrebbe dovuto inviare assieme ai galeotti. Inizialmente la raccolta dei depositi fu demandata agli stessi organi direttivi dei contribuenti. Prendiamo ad esempio il caso delle arti: per ognuna di esse la raccolta e la custodia delle somme destinate al mantenimento dei galeotti erano lasciate nelle mani dei rispettivi gastaldi. Ben presto, tuttavia, il Collegio della Milizia da mar si accorse che gli stessi gastaldi utilizzavano il denaro per altri scopi, mentre nel momento del bisogno ne lamentavano la mancanza. Nell’aprile del 1574 la Milizia da mar intervenne costringendo i gastaldi a raccogliere il denaro in una cassetta e a custodirlo in attesa di poterlo utilizzare per l’armamento delle galee<sup>74</sup>. Ma non fu sufficiente, e pochi anni dopo furono istituiti i primi depositi in zecca<sup>75</sup>. Dopo aver centralizzato l’organizzazione del reclutamento degli uomini, il governo veneziano centralizzò anche la riscossione del denaro relativo agli armamenti.

Nel 1595 il Senato legiferò nuovamente in materia di reclutamento. Per la prima volta fu ammessa per legge la possibilità della sostituzione, già peraltro prevista dalle consuetudini: “Se per la estrattione di qualsivolgia nome uscirà alcuno, che per facoltà, o per suo honorevoli condizioni, non vorrà andar in galera, possa ritrovar uno, che in luogo

<sup>72</sup> *Ibidem*, n. 12 del 5 aprile 1558, nella quale tra le altre cose era previsto che per essere eletto Governatore bisognava aver compiuto almeno un viaggio su una galea o su una galeazza veneziana.

<sup>73</sup> *Ibidem*, n. 1 del 5 agosto 1545.

<sup>74</sup> *Ibidem*, n. 36 del 1 aprile 1574.

<sup>75</sup> *Ibidem*, n. 47 del 7 febbraio 1582.

suo vada"<sup>76</sup>. Inoltre la nuova parte recitava: "Quelli che passando l'età d'anni quarantacinque, non saranno perciò imbossoladi, et haveranno bottega aperta, et con effetto faranno alcun arte, possono esser tansati, per sovvenir alle famiglie di quelli dell'istess'arte che saranno andati in galea"<sup>77</sup>. Infine, si organizzava punto per punto la raccolta del denaro, con il dettaglio sui modi di pagamento dello stesso galeotto. A quest'ultimo toccava un premio d'ingaggio di D 25 e la possibilità di tornare a casa dopo due anni di servizio. Venivano inoltre reiterate i privilegi concessi nelle due precedenti parti del 1539 e del 1545.

Che il decreto relativo alla riorganizzazione della leva sia del 1595 è una strana coincidenza, se si pensa che proprio in quegli anni la riforma di Da Canal entrò in crisi.

### 3.3. La crisi della riforma e il ritorno dei galeotti di libertà

La riforma del Da Canal, a onor del vero, ebbe almeno nel primo quarantennio un ottimo successo, a giudicare dal numero di galee *sforzate* armate dalla Serenissima, che passò dalle 2 del 1545 alle 23 del 1593, come risulta dalla tabella 3.

Ma le galere del biennio 1592-1593 furono le ultime armate in quella maniera. Già negli anni Ottanta qualcosa era cambiato e sulle galee da sopracomito erano stati imbarcati 28 galeotti liberi, poi aumentati successivamente fino a 48 nella Regolazione d'armata del 1602, mentre nel sistema definitivo il loro numero sarà fissato a 72 nel 1634 (120 i forzati)<sup>78</sup>.

I motivi del parziale ripensamento risiedevano nelle incongruenze della riforma degli anni Quaranta. Lo scadimento qualitativo delle ciurme e l'incuria dei sopracomiti sia nella tenuta dei conti, sia nella conservazione dei condannati, toccarono livelli elevatissimi. I governanti veneziani si preoccuparono di assicurare nuovamente un decen-

<sup>76</sup> *Ibidem*, n. 82 del 25 novembre 1595.

<sup>77</sup> *Ibidem*.

<sup>78</sup> "Il numero dei condannati su ogni galera sia ridotto al n° di 120, e le siano aggiunti 24 huomini di libertà [...]. Quelli sopracomiti che armaranno da nuovo abbiano obbligo delli settantadue huomini di libertà e la sovvenzione intera". A.S.V., *Compilazione delle leggi*, Serie II, 3 febbraio 1634.

Anno	Numero di galee dei condannati
1545	2
1546	4
1548	6
1561	9
1562	10
1567	11
1569	12
1589	19 <sup>(1)</sup>
1591	22
1593	23

Fonte: A. VIARO, *La pena della galera cit.*, pp. 392-393; <sup>(1)</sup> A.S.V., *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13, cc. 16v-17v scritte appartenenti a Giulio Savorgnan del 13 gennaio 1589.

Tabella 3

te livello operativo alla propria flotta, e l'unico mezzo per ottenerlo consisteva nel reintrodurre un forte contingente di uomini liberi, professionisti del remo, al fianco dei condannati. D'altronde le galee dei capi da mar continuavano ad essere ciurmate soltanto con buonavoglia e la differenza, evidentemente, si era fatta sentire<sup>79</sup>. Inoltre, come abbiamo visto, erano già state avanzate, alla fine degli anni Ottanta, proposte alternative – come quelle del gruppo di Giacomo Contarini – che permettevano sia di abbattere ulteriormente i costi di armamento, sia di migliorare la ciurma. Si proponeva cioè la soluzione *mista* per le galee da sopracomito: 100 condannati e 70 uomini liberi: il numero dei rematori, molto probabilmente, era ancora relativo alle galere alla *sen-sile*, visto che nelle stesse carte si parla anche della proposta di aumentare il numero dei galeotti per ciascun banco da 3 a 4<sup>80</sup>. In questa

<sup>79</sup> A. TENENTI, *Venezia e i corsari cit.*, p. 163.

<sup>80</sup> L'adozione del sistema *misto*, d'altra parte, doveva essere affiancato dalla definitiva

maniera, secondo l'idea ispiratrice, sembrava raggiunto il giusto equilibrio tra la qualità e il prezzo. L'idea, che in questi termini non venne subito adottata, risulterà però quella vincente fino al 1774.

Infine bisognava ulteriormente responsabilizzare i giovani patrizi e invogliarli ad accettare senza riserve la carica di sopracomito. L'occasione fu colta al balzo. Già sappiamo che il sopracomito veneziano, contrariamente ai colleghi di ponente, aveva non soltanto responsabilità militari, ma anche obblighi di tipo economico. Il denaro investito, se ben "maneggiato", poteva però produrre cospicui guadagni, che andavano a sommarsi ai benefici della carriera marittima e alla gloria personale. All'interno di questa logica l'elemento principale diventerà la proprietà della ciurma di libertà, vendibile da un patrio all'altro tramite contratto rogato davanti ad un notaio. Verrà a crearsi così un vero e proprio mercato dei galeotti, i quali da una parte vedranno scadere la loro posizione libera verso una forma di schiavitù economica, peraltro già utilizzata in altri settori produttivi, e dall'altra però otterranno in cambio dei "benefici", più o meno legali, che permetteranno loro di sopravvivere dignitosamente a bordo delle rispettive galee.

Il punto di transizione alla fase centrale del sistema veneziano è costituito dalle due Regolazioni d'armata emanate dal Senato nel 1602 e nel 1620.

adozione del sistema di voga a *scaloccio*, che in effetti venne definitivamente adottato dalla marina veneziana proprio tra la fine del XVI secolo e l'inizio del XVII. Per le problematiche relative ai due sistemi di remeggio si veda l'introduzione di questo lavoro.

#### 4. La fase c: le regolazioni d'armata 1602-1620

Con l'inizio dell'armamento *misto* il Senato – che come è noto era il vero cuore della politica marittima della Serenissima – decise di emanare una sorta di prima carta costituzionale dell'armata sottile, pubblicata a stampa nel corso del 1603 e frutto di una raccolta di 4 parti distinte (28 novembre e 14 dicembre 1602; 1 febbraio e 6 maggio 1603), che chiamò *Regolation dell'armata*<sup>s1</sup>.

Il primo punto sviluppato nella regolazione era l'introduzione definitiva del Commissario d'armata, figura che fino a quel momento era stata soltanto estemporanea e straordinaria. Ma, soltanto pochi anni prima, tra il 1588 e il 1590, i risultati ottenuti dal Commissario Antonio Cavalli, riassunti in 25 terminazioni<sup>s2</sup>, avevano convinto le massime cariche della Repubblica della necessità di una figura istituzionale deputata al controllo della gestione dell'armata sottile.

Il Commissario, eletto per un anno, aveva anzitutto il compito di controllare le "scritture" contenute nei libri galera. Inoltre doveva registrare tutto il "maneggio" su due libri contabili generali: il giornale e lo scontro. Era affiancato da due ragionati<sup>s3</sup> e due coadiutori, i primi con un salario mensile di 25 ducati, mentre ai secondi ne spettavano 10. Oltre ad essi il Commissario aveva a disposizione un cappellano, un cancelliere, un cavaliere e un capo con dodici archibugieri. Per svolgere al meglio il proprio lavoro, poteva imbarcarsi a scelta su una galea da sopracomito. Uno dei compiti più gravosi era l'amministra-

<sup>s1</sup> A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 208.

<sup>s2</sup> *Ibidem*, parte del 28 luglio 1590.

<sup>s3</sup> Il ragionato era l'ufficiale contabile con specifiche conoscenze di matematica e computisteria. Per svolgere questa professione bisognava possedere lo *status* di cittadini originari. Dal 1581 la categoria si riunì in un Collegio dei ragionati, una sorta di ordine professionale *ante litteram*, al quale bisognava appartenere per poter esercitare. Da qui, le diverse magistrature della Repubblica prelevavano i ragionati di volta in volta. Per una visione generale del sistema di revisione contabile si veda A. ZANNINI, *Il sistema di revisione contabile della Serenissima*, Venezia, 1994. Sulla figura del ragionato G. TOMASIN, *La nascita della professione contabile nel XVI secolo a Venezia*, Venezia, 1982. Sulla questione della cittadinanza A. ZANNINI, *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI-XVIII)*, Venezia, 1993.

zione di tutti i materiali diretti all'armata, che doveva distribuire e accuratamente far registrare dai propri uomini. Su tutte le questioni a lui demandate aveva il potere di multare ed eventualmente di far processare chi contravvenisse le regole contabili, compresi i sopracomiti e i capi da mar. Infine ultima, ma non meno importante mansione, era quella di tenere la contabilità degli equipaggi dell'armata, perciò di volta in volta doveva effettuare le rassegne, galera per galera<sup>84</sup>.

Un altro elemento di novità della regolazione era l'aumento dei donativi ai sopracomiti e ai capi da mar. Ai primi spettavano ducati 2.000, di cui 1.500 al momento dell'armo e 500 dopo due anni di servizio; ai secondi ducati 1.200, di cui 800 all'inizio del mandato e 400 dopo due anni. I capi da mar dovevano rimanere in servizio almeno tre anni, i sopracomiti quattro.

Nella seconda parte della regolazione si stabiliva l'esatta composizione degli equipaggi di una galea da capo da mar e di una da sopracomito, inoltre si ritoccavano quasi tutti i salari – lo ricordiamo, calcolati su 33 giorni – tranne quello dei galeotti che rimase bloccato a £ 8 al mese. Furono regolamentate le due tavole del sopracomito, e anche le carriere del comito, del pilota e del padrone, che prima di essere imbarcati dovevano superare un esame davanti ai periti dei Provveditori all'armar, per dimostrare di essere esperti di cose marinesche. Il comito – vero e proprio responsabile della navigazione – aveva inoltre la possibilità, dopo aver servito almeno 60 paghe su una stessa galera o 120 su diverse unità, di ricevere una paga supplementare, che poi avrebbe mantenuto anche dopo il periodo lavorativo, a mo' di pensione. Infine, si ordinava al primo Commissario d'armata l'istituzione a Zara di un ospedale dei condannati<sup>85</sup>. A Venezia, invece, i forzati venivano ricoverati nell'ospedale di Sant'Antonio di Castello.

<sup>84</sup> Le statistiche elaborate dai Commissari, talvolta peraltro già espresse in tabelle, sono risultate fondamentali per la ricostruzione numerica degli effettivi della flotta veneziana in età moderna, così come risulta nel primo capitolo di questo lavoro. Le statistiche dei Commissari sono contenute nei dispacci spediti al Senato. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, ff. 1238-1258.

<sup>85</sup> Sull'istituzione dell'ospedale di Zara da parte del Commissario Giovanni Pasqualigo si vedano le relazioni al Collegio dei Commissari: Piero Bondumier nel 1606 e Giusto Antonio Belegno del 13 marzo 1608. Cfr. A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 55.

L'organizzazione dell'armata sottile verrà completata con la successiva regolazione del 1620<sup>86</sup>, che chiuderà il periodo di transizione alla fase centrale del sistema veneziano. La seconda regolazione – formata da cinque decreti diversi – comprendeva ben 39 articoli. Scaturita dalla riunione tenutasi tra il Collegio della Milizia da mar, gli ex capi da mar, gli ex Commissari d'armata Giusto Antonio Belegno e Francesco Molin e i Savi del consiglio, aveva l'obiettivo di provvedere al "bisogno de genti di migliore qualità", dotandole di "paghe più conformi alla conditione di tempi presenti"; inoltre bisognava eliminare gli abusi e i disordini introdotti nel passato.

Uno dei punti salienti della regolazione è l'articolo 2, che merita di essere trascritto per intero, poiché per la prima volta era spiegato il meccanismo del prestito, chiamato sovvenzione o donativo, che lo Stato concedeva al sopracomito per procurarsi la ciurma di libertà acquistandola dal proprio predecessore.

Che alli sopracomiti li quali armeranno nell'avvenire, levandole il donativo che fino hora si è dato di ducati doi mille, sia accresciuto il salario dalli vinticinque ad ottanta ducati per paga, e habbiano di sovvenzione ducati mille di più del solito, in tutto tre mille per comodità di trovar galeotti di libertà e per altre spese che occorreno nell'armar le galee, da esser per loro scontata a ducati ottanta per paga; ma di questa sovvenzione le siano esborsati al principio del loro armar ducati mille solamente per mettere ad ordine le galee, e li altri doi mille, secondo che anderanno ritrovando huomini in questa città o fuori, le siano date a parte a parte a proportion de gl'huomini che appresenteranno e faranno notar nel loro libro in questa città alla Camera dell'armamento, e in armata al Commissario o altro capo che avesse il carico della commissaria, la qual proportion sia fatta aggiustando la somma delli ducati doi mille al numero delli galeotti di libertà deputati a cadauna galea di sopracomito e tanto per galeotto, e con questa ratta e proportion sia di mano in mano fatto l'esborso fin all'intiera summa delli soi

<sup>86</sup> A.S.V., *Provveditori all'Armar*, b. 208.

mille ducati suddetti, così che se alcun sopracomito in tutto il tempo del suo viaggio non adempisse il numero di galeotti, non habbia ad esserle data tutta sovventione, ma quella solamente che le spetterà secondo quelli che haverà ritrovati e notati, ne diversamente si possa eseguir sotto pena alli Provveditori all'armar, al Commissario, o capi, che contraffacessero di pagar del suo, quanto contra quest'ordine havessero esborsato, e il doppio più per pena da esserle ritenuto il tutto da loro avanzi o mandati debitori a Palazzo dalli Tre Savi sopra i conti, che al disarmar delle galee debbano far inquisitione sopra di ciò, conforme al rito del loro officio, e il cavedal e la mità delle pene sopradette siano applicati al deposito dell'armamento, e l'altra mità di esse pene alli accusatori e ministri che troveranno la contrafatione, e non se ne possi far gratia.

La sovvenzione – come si evince chiaramente dall'articolo 2 – era suddivisa in due parti, la seconda delle quali, pari a due terzi, erogata in base al numero di galeotti di libertà acquistati. La restituzione del prestito, ad interesse zero, avveniva scalandolo dalle paghe degli stessi sopracomiti, che peraltro furono elevate coerentemente all'aumento dei donativi. In sostanza il sopracomito non traeva alcun reddito dal proprio salario – che serviva solo a coprire l'investimento iniziale – ma durante gli anni di armamento, se ben gestiva "l'impresa galera", aveva buone opportunità di lucro. Per far sì che l'impresa funzionasse a dovere, il Senato nell'articolo 3 ordinò ai sopracomiti di completare il loro mandato. Gli articoli successivi regolamentavano i comportamenti e gli stipendi del resto dell'equipaggio della galea.

La pratica in mare era ed è la migliore scuola per apprendere il mestiere. Solo con l'esperienza diretta i giovani patrizi veneziani sarebbero potuti diventare degli ottimi sopracomiti e capi da mar. A tal fine il Senato confermò la regola che prevedeva l'imbarco di due nobili a bordo di ciascuna galera. La norma, oltre a favorire l'apprendimento del mestiere, permetteva, in caso di morte o di accidente, di sostituire il sopracomito. In un caso del genere il patrizio incaricato era chiamato vicesopracomito.



Una delle figure più importanti su una galea veneziana era lo scrivano, al quale era demandata la gestione “delle munizioni, biscotti, minestre, drappi, armi et altro”<sup>87</sup>. A lui spettava il compito di compilare e aggiornare il libro galera. Gli scrivani solitamente erano scelti, dai comandanti delle galee e galeazze, tra quelli inseriti nella lista della Quarantia al criminal, che di anno in anno si occupava di controllare le qualità professionali di questa categoria. Vista l’importanza della carica di scrivano, il Senato decise di aumentare i salari mensili, che passarono da 8 a 15 ducati. Anche questa figura professionale, come quella del ragionato, poteva essere ricoperta soltanto da un cittadino originario. Per gli ufficiali addetti alla navigazione, vennero riconfermate le norme della regolazione del 1602; in più era concesso ai loro figli di accedere alla stessa carica avendo due anni in meno dell’età prevista dalla legge, che di solito era di anni 25. Inoltre ai comiti si dava la possibilità di portarsi a bordo, in qualità di compagno, un figlio o un nipote dell’età di soli 10 anni. Infine agli stessi ufficiali era riconfermata la regola pensionistica che prevedeva un donativo di un ducato al mese dopo aver servito lo Stato per almeno 120 paghe.

Come nel caso della regolazione d’armata precedente vennero aumentati tutti i salari, ma questa volta l’aumento toccò anche la categoria dei galeotti di libertà. Finalmente il salario di questi ultimi fu portato a £ 10 al mese. Inoltre le prime quattro paghe, anticipate al momento dell’imbarco, furono anch’esse aumentate a £ 12. Qualche beneficio spettò anche ai condannati che si videro aumentare di una tazza la somministrazione del vino, il quale doveva essere bonificato tra 7 e 9 lire alla barilla. Tutta la ciurma poi beneficiò dell’aumento della distribuzione del riso e dell’olio.

Abbiamo già accennato al fatto che le ciurme di libertà erano vendute da un sopracomito a un altro. Il prezzo – lo anticipiamo – era calcolato sul totale dei debiti che gli stessi galeotti contraevano con il loro comandante. L’espedito per far lievitare il prezzo della ciurma consisteva nell’addossare il debito dei galeotti morti o licenziati a quelli ancora in servizio. Infatti, nella regolazione, l’articolo 23 specificava:

<sup>87</sup> *Ibidem.*

“sia del tutto proibito di addossar alle ciurme di libertà li debiti di quelli delli medesimi galeotti di libertà, che fatti inabili e impotenti vengono per giornata licenziati e lasciati fuori di galea”<sup>88</sup>.

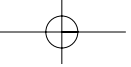
Ma a bordo delle galee veneziane vi erano anche i condannati che, a differenza dei loro colleghi liberi, dovevano sottostare al rigido controllo degli aguzzini e degli scapoli. L’aguzzino, oltre al compito di legare e slegare a seconda delle necessità i forzati al *bovolo*<sup>89</sup>, aveva l’obbligo, ad ogni cambio di guardia, di effettuare “le cerche”<sup>90</sup>, consegnando al capo guardia l’esatto numero di uomini. L’operazione veniva poi ripetuta al successivo cambio di guardia.

Il servizio di guardia dei condannati era a carico degli scapoli e, “perché nelle galee molte sono le fattion”, la regolazione prevedeva l’aumento del numero di essi da 36 a 48. Venne aumentato anche il salario, da £ 20 a £ 26 al mese. Tutte le paghe dell’armata erano calcolate su undici mesi da 33 giorni e venivano erogate mese per mese, mentre il denaro da Venezia doveva esser mandato sempre con quattro mesi di anticipo. La regolazione si chiudeva con alcuni articoli riguardanti i consumi di bordo e l’amministrazione della giustizia.

<sup>88</sup> *Ibidem*.

<sup>89</sup> “Bovolo: *bovolo dei condanai*, branca, gruppo di catene, che servono a legare tanti sforzati al servizio d’un remo in galera. È il numero ancora di que’ forzati tutti insieme che servono per un remo. *Metter in bovolo i condanai*, abbrancare i forzati, unirli insieme”. Cfr. G. BOERIO, *Dizionario cit.*, pp. 95-96. Il bovolo univa tre forzati alla volta, e su ciascun banco di una galea veneziana a *scaloccio* il quarto uomo era di libertà e solitamente era il *vogavanti*. Per l’uso del termine nella documentazione d’archivio si veda: A.S.V., *Cariche da Mar-processi*, b. 59, 8 gennaio 1649; *Ibidem*, b. 63, 2 marzo 1639; A.S.V., *Provveditori all’Armar*, b. 406, 2 aprile 1636; A.S.V., *Senato Mar*, f. 800, parte 14 febbraio 1709 e allegati; *Ibidem*, f. 814, parte del 3 settembre 1711 e allegati.

<sup>90</sup> Si trattava del controllo e del conteggio della ciurma. Il Boerio riporta la versione per le carceri: “Cerca: quella visita o perquisizione metodica, che fassi dai custodi ogni giorno nelle carceri ov’ esistono detenuti”. G. BOERIO, *Dizionario cit.*, p. 159.



## 5. La fase d: *galeotti di libertà, condannati e turchi, 1620-1774*

### 5.1. *Galeotti di libertà: reclutamento, gestione e vendita*

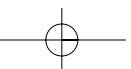
Esistevano a Venezia diversi modi per procurarsi galeotti di libertà. I principali erano: la leva marittima, la chiamata tramite bando pubblico, il reclutamento libero e quello effettuato dai cosiddetti “partitanti”.

#### 5.1.1 *La leva marittima*

La leva marittima – come abbiamo detto – aveva le sue origini nelle guerre combattute dai veneziani contro i genovesi; successivamente fu riorganizzata e regolamentata in occasione dei conflitti con il Turco. Nel 1545 era nata, per gestirla e coordinarla, una magistratura ad hoc, la Milizia da mar. La coscrizione era basata su ruoli compilati da ciascun “corpo contribuente”: a Venezia le arti, le Scuole grandi e i traghetti; nel resto dello Stato le città di Terraferma e le comunità del Dogado. Il numero dei galeotti da consegnare – in caso di chiamata – variava a seconda dell’importanza di ciascun corpo contribuente, il quale doveva fornire, oltre agli uomini, il denaro necessario per il loro ingaggio.

La *carattada* – così era chiamata la suddivisione operata dalla Milizia da mar – specificava esattamente il numero dei galeotti che ciascun contribuente doveva fornire ed era calcolata sulla riserva delle cento galere previste nel 1545<sup>91</sup>. Nel caso in cui il Senato avesse chiesto un numero inferiore di uomini, il calcolo sarebbe stato fatto sempre in proporzione della suddivisione iniziale. Uno dei compiti della Milizia da mar fu quello di tenere sempre aggiornati i ruoli dei galeotti, che dovevano censire gli uomini di età compresa tra i 18 e i 45 anni. In caso di chiamata, a partire non erano necessariamente gli uomini iscritti nei ruoli: nel corso del Seicento, quasi sempre si trattava di

<sup>91</sup> Cfr. R. T. RAPP, *Industria e decadenza economica a Venezia nel XVII secolo*, Roma, 1986, p. 78; A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240.



sostituiti reclutati al di fuori del corpo contribuente. Solo se non si consegnava l'esatto numero di galeotti, la Milizia eseguiva il sorteggio fra gli arruolati. Nel XVII secolo ciò accadde soltanto in tre occasioni – il 12 giugno 1604, il 31 ottobre 1638 e il 5 ottobre 1658 – mentre in un caso, il 14 marzo 1668, il sorteggio fu soltanto minacciato<sup>92</sup>.

Ma come erano stilate le *carattade* e in base a quali fattori venivano modificate? In una busta del fondo della Milizia da mar c'è un' interessante tabella riepilogativa, con quattro diverse *carattade* della città di Venezia e del suo Dogado a cavallo dei secoli XVI e XVII<sup>93</sup>. La prima è quella del 1545, quando si istituì il Collegio della Milizia. In totale furono "rolati" 10.062 uomini abili al servizio al remo. Fra le corporazioni di mestiere veneziane quella che avrebbe dovuto contribuire maggiormente era l'arte dei *laneri* con 330 galeotti, seguita dai *mer-*

Arte	Numero
Laneri	330
Merzari (merciai)	294
Calegheri (calzolai)	280
Tesseri da panni lana	200
Tesseri da panni seda	200
Drappieri (produttori e venditori di drappi)	140
Favri e caldereri (fabbri)	140
Fruttaroli	140
Garzotti (cardatori) e cimolini (spelazzatori della lana)	134
S. Nicolò dei pescadori	124
Oresi (orefici)	120
Tentori (tintori)	120
Barche da S. Zuanne	100
Marangoni da case (falegnami)	100
Mureri (muratori)	100
Spetieri (farmacisti)	100

Tabella 4

<sup>92</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 884, parte dell'11 aprile 1722 e allegati.

<sup>93</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 707, "carattade diverse de galeotti fatte in diversi tempi per l'armar delle cinquanta galere in esecution delle deliberationi dell'Eccellentissimo Senato 1595 et 1602".

*zari* (merciai) con 294 e dai *calegheri* (calzolai)<sup>94</sup> con 280. In totale c'erano 15 arti che contribuivano con più di 100 uomini (vedi tabella 4).

Le cinque Scuole grandi avrebbero dovuto dare in totale 1.200 uomini:

Scuole Grandi	Numero
Misericordia	300
S. Rocco	260
Carità	240
S. Marco	200
S. Giovanni	200

Tabella 5

Fra i traghetti spiccano i dati di Padova con 120 uomini e di Marghera con 100, mentre in Venezia città troviamo il traghetto delle colonne di S. Marco con 48 e S. Geremia con 40. Infine il Dogado avrebbe dovuto contribuire con 2.340 galeotti così ripartiti:

Comunità del Dogado	Numero
Gambarare	500
Burano	460
Murano	400
Chioggia	344
Caorle	140
Malamocco	120
Cavarzere	120
Grado	100
Mazorbo	60
Torcello	60
Loreo	36

Tabella 6

Nella statistica della Milizia da mar i dati del 1545 furono posti a confronto con quelli del 1595, del 1602 e del 1610. Il numero totale dei

<sup>94</sup> Cfr. A. VIANELLO, *L'arte dei calegheri e zavateri di Venezia tra XVII e XVIII secolo*, Venezia, 1993.

galeotti rolati scese a 8.882 uomini nel 1595<sup>95</sup>, per poi risalire a 10.397 nel 1602 e addirittura 11.202 nel 1610. Nonostante la diminuzione generale, le arti che contribuivano con almeno 100 uomini divennero 16. Le variazioni di numero dipendevano solitamente dalla situazione economica di ciascuna arte, quindi osservando i numeri relativi al reclutamento dei galeotti è possibile avere alcune notizie sull'industria veneziana nei diversi momenti. Molte sono le novità del 1595: i *depen-tori* (110), i *pistori* o panettieri(108), i *portadori da vin* (132) e i *sartori* o sarti(167). In forte salita i *laneri* (383), i *tesseri di panni lana* (226), gli *spe-zieri* (136), ma soprattutto i *tesseri di panni di seta* che addirittura rad-doppiarono la quota contributiva (414). Stabili troviamo i *garzotti e cimolini* e i *drappieri*, mentre in calo erano i *calegheri* (198), i *favri e calde-reri* (124), i *fruttaroli* (107), gli *oresi* (109), i *tintori* (109), ma soprattutto i *merzari* (141).

In crescita anche le contribuzioni dovute dalle Scuole Grandi, che passarono dai 1.200 uomini ai 1.500, mentre in netto calo contributivo erano i traghetti. Quello di Padova passò dai 120 uomini del 1545 ai 23

<sup>95</sup> La diminuzione del "comparto" del 1595 era dovuta ancora alla grave pestilenza che aveva colpito Venezia nel 1575-77. La città lagunare – secondo le cifre forniteci dal Beloch – nel 1552 aveva 158.069 abitanti e addirittura 168.627 nel 1563 (K. J. BELOCH, *Storia della popolazione d'Italia*, Firenze, 1994, p. 393). Secondo Preto, prima dello scoppio dell'epidemia la popolazione veneziana si aggirava attorno alle 180.000 unità e dopo il 1575-77 vi fu una discesa del 25-26% (P. PRETO, *Peste e società, 1576*, Vicenza, 1978, pp. 111-113). Effettivamente i demografi sono concordi nel quantificare i decessi nell'ordine delle 50.000 unità; Beloch propone, per il 1581, una cifra attorno ai 135.000 abitanti, e ancora nel 1593 non si erano superati i 140.000. Per un inquadramento generale sulla demografia veneziana e sui censimenti si vedano, oltre al citato lavoro di Beloch: D. BELTRAMI, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padova, 1954; M. FLINN, *The European Demographic System 1500-1820*, Brighton, 1981 (trad. it. Bologna, 1983); A. SCHIAFFINO, *Contributo allo studio delle rilevazioni della popolazione nella Repubblica di Venezia: finalità, organi, tecniche, classificazioni*, in *Le fonti della demografia storica in Italia*, Roma, 1972, I; A. CONTENUTO, *Il censimento della popolazione sotto la Repubblica veneta*, in "Nuovo Archivio veneto", XIX-XX (1900), pp. 5-42, 5-96 (XX) e 171-235; A. ZANNINI, *Un censimento inedito nel primo Seicento e la crisi demografica ed economica di Venezia*, in "Studi veneziani", n.s., 26 (1993); G. FAVERO-M. MORO-P. SPINELLI-F. TRIVELLATO-F. VIANELLO, *Le anime dei demografi. Fonti per la rilevazione dello stato della popolazione di Venezia nei secoli XVI e XVII*, in "Bollettino di demografia storica", n. 15 (1992), pp. 23-110. Sulle epidemie: P. PRETO, *Epidemia, paura e politica nell'Italia moderna*, Bari, 1987; ID., *La società veneta e le grandi epidemie di peste*, in *Storia della cultura veneta*, 4/II, Vicenza, 1986; P. ULVIONI, *Il gran castigo di Dio. Carestia ed epidemie a Venezia e nella Terraferma 1628-1632*, Milano, 1989.

del '95. Quello di Marghera scese da 108 a soli 29 galeotti. In calo, seppur di poco, anche il Dogado, che scese a 2.088 uomini. In discesa soprattutto i dati di Gambarare, Murano, Burano e Malamocco, mentre in crescita erano Chioggia, Cavarzere, Loreo e Torcello.

Nel 1602 si tornò a contribuire per più di 10.000 galeotti, ma ci pare più interessante eseguire il confronto con la *carattada* del 1610, perché più distante nel tempo rispetto al 1595. Nel 1610 – abbiamo detto – gli iscritti nei ruoli erano saliti a 11.202. Le arti sopra quota 100 erano ben 18. La più importante continuava ad essere quella dei *laneri*, stabile con 383 galeotti, seguita dai *calegheri* con 250 in forte crescita, dai *tesseri di panni lana* anch'essi a 250 in crescita, e dai *tesseri di panni di seta* sempre a 250, ma in netto calo rispetto alla suddivisione del 1595. In grande crescita vi erano poi i *sartori*, passati dagli 80 uomini del 1545 ai 180 del 1610.

Arti	Numero
Laneri	383
Calegheri	250
Tesseri di panni lana	250
Tesseri di panni seta	250
Merzari	210
Drappieri	180
Sartori	180
Garzotti e cimolini	140
Portadori da vin	140
Spetieri	136
Fruttaroli	130
Marangoni da casa	130
Mureri	130
Favri e caldereri	120
Oresi	120
Depentori	110
Pistori	110
Tentori	110

Tabella 7

Ancora in crescita la contribuzione delle Scuole grandi, che arrivano ad avere in carico ben 1.877 galeotti, come pure quella dei traghetti, attestatasi nuovamente attorno alle cifre del 1545. Infine le comunità del Dogado, tra le quali spicca solamente il dato di Grado che passò dai 100 uomini del 1545 ai 10 del 1610.

Comunità del Dogado	Numero
Gambarare	670
Murano	474
Chioggia	460
Burano	380
Caorle	190
Cavarzere	160
Torcello	145
Malamocco	85
Loreo	50
Mazorbo	40
Grado	10

Tabella 8

Nella *carattada* del 1610 le arti che avevano a che fare con la produzione e il commercio della lana dovevano contribuire con 978 galeotti, numero che ben esprime l'importanza di questo tipo di attività a Venezia tra XVI e XVII secolo<sup>96</sup>. Ma nella seconda metà del Seicento la crisi colpì pesantemente questo settore, a giudicare dalle diverse suppliche inviate dall'arte dei *tesseri da panni lana* alla Milizia da mar per chiedere una riduzione delle forti esazioni di denaro legate al reclutamento dei galeotti. È il caso della lunga supplica redatta da quest'arte il 23 agosto 1660, nella quale si forniva un quadro dettagliato mese per mese della produzione laniera tra il 1636 e il 1659<sup>97</sup>. Il settore risultava profondamente in crisi e l'arte in questione aveva accumulato ormai nei confronti dello Stato un debito di circa 59.000 ducati: perciò si chiedeva di ridurre la quota dei galeotti, che si aggirava ancora

<sup>96</sup> In generale sulla produzione laniera a Venezia si veda W. PANCIERA, *L'arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Treviso, 1996.

<sup>97</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 722, 23 agosto 1660.



attorno alle 210 persone, visto che “il numero nostro è minorato, si negli huomeni, come nelle donne, verità che facilmente può esser comprovata da rolli altre volte presentati; ma a causa universale dell’eccidio del laneficio, con la deficienza della fabbrica de panni purtroppo vera può autenticare questa nostra miseria”<sup>98</sup>. In effetti, a giudicare dai dati sulla produzione riportati nella tabella allegata alla supplica, la crisi appare netta. Nel 1636 la produzione di panni lana si aggirava attorno ai 12.723 pezzi, nel 1646 si era già scesi a quota 9.436, poi una lieve ripresa negli anni 1650 e 1654, nei quali si ritornò a superare i 10.000 pezzi, infine nel biennio 1658-59 la rapida discesa fino a quota 8.856<sup>99</sup>. Negli anni a seguire la *carattada* dei *tesseri da panni lana* continuò a scendere: 180 nel 1660, 162 nel 1672. In contemporanea scesero anche le contribuzioni delle altre arti della lana. I *laneri* scesero sotto i 300 galeotti, fermandosi a 270 nel 1672; i *garzotti e cimolini* a quota 158, i *cimadori* a 54, i *lavoranti del purgo* a 3 e i *tentori* a 90<sup>100</sup>.

Per la leva del 1617 abbiamo ritrovato nel fondo *Milizia da Mar* una lista di 2.217 galeotti effettivamente reclutati dalle arti, dai traghetti e dalle Scuole grandi<sup>101</sup>. Tale elenco ci ha offerto alcuni dati interessanti sulle provenienze dei remiganti, benché per il 41,5% (920 uomini) non sia indicato il luogo di origine. Dei restanti 1.297 galeotti il 45,2% proveniva dalla Terraferma, mentre un buon 39,2% era della città di Venezia. Pochi invece furono i galeotti dello Stato da Mar (4,8%), del Dogado (1,8%) e stranieri (9%). Tra le provenienze di Terraferma spicca il dato del Friuli, che da solo fornì il 13,2% degli uomini. Tra le altre città di Terraferma emergono le contribuzioni di Bergamo (84 uomini), di Brescia (59) e di Padova (53).

Per quanto riguarda la contribuzione della Terraferma, la *carattada* era organizzata attorno alle città e al relativo territorio in base al nume-

<sup>98</sup> *Ibidem*.

<sup>99</sup> Sulla crisi della produzione tessile si veda anche R. T. RAPP, *Industria e decadenza* cit., pp. 128-135; D. SELLA, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma, 1961, *Id.*, *Crisis and Transformation in Venetian Trade*, in *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries* a cura di B. PULLAN, Londra, 1968, pp. 88-105; *Id.*, *The Rise and Fall of the Venetian Woolen Industry*, in *Crisis and Change* cit., pp. 106-126.

<sup>100</sup> R. T. RAPP., *Industria e decadenza* cit., pp. 98-102.

<sup>101</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 416.

ro degli abitanti. All'interno poi di ciascuna città o di ciascun territorio la quota di galeotti prevista era a carico delle arti, come accadeva a Venezia. La Terraferma aveva l'obbligo – lo abbiamo detto in precedenza – di armare le 50 galere di riserva, e per far ciò si era calcolato che servissero altri 10.000 galeotti<sup>102</sup>. Dalla suddivisione iniziale risulta che era il territorio di Brescia a fornire il più alto numero di uomini: ben 1.200. Seguiva Brescia città con 810, il territorio di Udine con 780, Verona città con 740, il territorio di Padova con 720, i territori di Verona e di Vicenza con 660 uomini, e via via tutti gli altri<sup>103</sup>. D'altra parte secondo il censimento del 1557 il Bresciano risultava la circoscrizione più popolosa con circa 310.603 abitanti, seguita dal Friuli con 212.512, poi il Veronese con 183.936, il Padovano con 179.164, il Trevigiano con 169.064, il Bergamasco con 149.671 e infine il Vicentino con 142.950. In totale la Terraferma contava circa 1.542.115 abitanti, saliti poi a più di 2.000.000 nel censimento del 1766<sup>104</sup>. Fatta la divisione per città e relativo territorio, si procedeva poi a un'ulteriore suddivisione interna, articolata – come a Venezia – sulle corporazioni di mestiere.

Facciamo un esempio scegliendo la città e il territorio di Vicenza<sup>105</sup>. La città di Vicenza con le sue "colture" (i borghi periferi-

<sup>102</sup> Nella guerra di Cipro e nella successiva guerra di Candia, in effetti, si armarono delle galere esclusivamente dalle singole città di Terraferma, comandate da un sopracomito locale. Per esempio nel 1571 fu armata la galea *Vicentina* con sopracomito il conte Ludovico da Porto e 200 galeotti delle arti di Vicenza. Cfr. A.S.V., *Senato Terra*, f. 501, parte del 27 gennaio 1646. Nel luglio del 1651 erano in servizio la galera *Padovana* capitanata da Pietro Trabacchin, la *Trevisana* di Gasparo Spineda e la *Bresciana* del sopracomito Ercole Trus. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1244, dispaccio n. 9 del 25 luglio 1651 del Commissario d'armata Gerolamo Bondumier e allegati.

<sup>103</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 884, allegati alla parte dell'11 aprile 1722.

<sup>104</sup> K. J. BELOCH, *Storia della popolazione* cit., p.498.

<sup>105</sup> Così la descrive l'ambasciatore spagnolo don Alfonso della Cueva conte di Bedmar: "Dopo Padova segue Vicenza, se ben piccola, popolata al meno di Padova, numerando si meglio di 30 mila. È città molto bella, allegra e abbondante, molto ricca, per essere li vicentini molto facoltosi; ma però terribili, e scandalosi, ed huomini aridi, ed in verità posso affermare che lo Stato di Venezia non ha sudditi li più sanguinari, o vendicativi per non dir diabolici delli vicentini, delli quali niuno sicuramente si può fidare, e tutto ciò procede perché li loro malefici sono leggermente puniti, eccetto che nelli atroci, e la cagione è perché li Rettori veneti nelle cose della giustizia criminale non possono giudicare senza la consulta dal quanti principali cittadini vicentini a ciò deputati, per antico privilegio della città, de quali sono la metà di toga e l'altra di cappa ed entrano sempre nella giudicatura insieme ad il Rettore, e con la sua corte, e tale giurisdizione è chiama-

ci) ebbe, nel corso dell'età moderna, una popolazione oscillante attorno ai 30.000 abitanti, mentre il suo territorio variò fra i 120.000 e i 180.000 circa della fine del XVIII secolo. A queste cifre va aggiunto il dato relativo ai Sette Comuni (Asiago, Enego, Foza, Gallio, Luisana, Roana e Rotzo), la cui popolazione si aggirò fra i 6.932 abitanti del 1548 e i 18.678 del 1766.

Riepilogando:

Anno	Città e colture	Territorio	Totale
1548	30.948	124.760	155.708
1557	29.000	131.000	160.000
1569	26.346	144.144	170.490
1580	36.000	134.000	170.000
1585	29.540	147.387	176.927
1602	32.000	150.000	182.000
1612	36.547	160.000	196.547
1629	31.897	164.286	196.183
1634	19.000	97.000	116.000
1656	25.000	119.000	144.000
1710	25.802	-	-
1766	28.289	184.566	212.855

Fonte: K. J. BELOCH, *Storia della popolazione italiana*, Firenze, 1994, p. 452.

Tabella 9

Per il 1585 conosciamo anche la suddivisione per sesso e per età: vi erano 15.128 maschi e 14.412 femmine, dei maschi 5.990 erano fanciulli tra 0 e 15 anni, 6.988 erano uomini tra i 15 e i 45 anni, in pratica gli arruolabili, 1.846 gli anziani, cioè quelli con più di 45 anni, e infine 304

ta Consolavia onde avviene che nelli voti superano sempre il Potestà e sua corte, e così per questa strada sono liberati, o castigati li colpevoli, secondo gli interessi che giornalmente concorrono; e perché nelli processi gravi la Repubblica credette che la giustizia era amministrata con molto rispetto, per questo venne dopo molti patiti ad una deliberazione di questa forza, cioè d'elleggere nelli casi gravi ed atroci un magistrato straordinario che si chiama Avogadore, il quale si trasferisce alla città e formi il processo serenissimo e quello finito lo porti a Venetia di dove sono proclamati e spediti li rei, e così viene raffrenata la licenza de delitti, e renduta la dovuta giustizia". A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 257, cc. 9r-10v.

erano i frati<sup>106</sup>. Sulla base di questi dati, proviamo ad illustrare il reclutamento dei galeotti nel Vicentino. Il 13 gennaio 1570 fu bandita una leva per la Terraferma di 2.000 uomini. Vicenza con le sue "colture" avrebbe dovuto fornire 191 galeotti, 165 a carico delle arti della città e 26 ripartiti tra le colture<sup>107</sup>.

Con lo scoppio della guerra di Candia<sup>108</sup> il Senato veneziano decise nuovamente di ricorrere alla leva in Terraferma. Il 29 novembre 1645 fu trasmesso al Capitano e Podestà di Vicenza, Pietro Da Mosto, l'ordine di reclutare 200 uomini a carico della città e del suo territorio<sup>109</sup>. Ma, come sappiamo, oltre agli uomini bisognava procurarsi il denaro per l'ingaggio, e a tal proposito il 15 dicembre lo stesso Da Mosto dava l'autorizzazione alle arti di Vicenza "di poter prendere denaro a livello"<sup>110</sup>. Pochi giorni dopo veniva estesa anche alle comunità del

<sup>106</sup> *Ibidem*, p. 453.

<sup>107</sup> Arti: arte della lana 14, drappieri 10, speziali, 6, orefici, 5, merzari 25, fabbri 6, callegheri 10, marangoni 10, botteri 2, tagli calce 2, sartori 8, casolini 9, pelizzari 2, barileri 2, osti 2, nolezzini 1, beccari 2, mureri e taglia pietra 2, tesseri de panni 1, pescadori 1, munari 5, comandadori 4, fornari etestori 4, biavaroli e fortegari 2, strazzaroli 2, casevari e spinadori 2, linaroli 2, tentori 3, senseri 1, fillatori 4, mercanti da seda 2, verganzini 2. Colture: Campedello 4, Tormeno 1, San Felice 4, Porta da Padova 3, Lisiera 2, Santa Lucia 1, Santa Croce 4, Cavazzale 1, Povolario 2, Poggiole con Cresole 2, Pusterla con il lago 2. B.C.Be., *Archivio Torre*, n. 521.

<sup>108</sup> Sulla guerra di Candia si vedano i recenti: G. CANDIANI, *Conflitti di intenti e di ragioni politiche, di ambizioni e di interessi nel patriziato veneto durante la guerra di Candia*, in "Studi veneziani", n.s. XXXVI (1998), pp. 145-275; ID., *Francia, Papato e Venezia nella fase finale della guerra di Candia*, in "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", tomo CLII (1993-94), pp. 829-872.

<sup>109</sup> A.S.Vi., *Corpo territoriale di Vicenza*, b. 3713.

<sup>110</sup> "Chiamasi *livello* tanto l'enfiteusi o affittanza perpetua sopra beni stabili, quanto l'enfiteusi pecuniaria, cioè col mezzo di denaro. Quindi il livello si fa in due modi; il primo col dare i fondi, le case, ed altri beni stabili ad altre persone, le quali pel godimento di essi pagano una determinata corrisponsione al livellatore, proporzionata alla rendita di essi stabili, e questo chiamasi *livello consegnativo*, che fa passare il dominio utile, dei beni stessi nel livellario, il quale paga le gravezze del fondo livellato, ed ha anche la facoltà di alienare il dominio utile, salvo il diretto livellatore, il quale per altro deve esser preferito a qualunque altro nell'alienazione. Il secondo modo di fare il livello consiste nel dar denaro sopra un fondo fruttante, coll'obbligo di corrispondere un tanto per cento; in ciò per altro si deve attentamente osservare, che un tal livello non degeneri in usura, o per mancanza di solennità, o per la cifra del prezzo convenuto. Quanto alle solennità, si deve fare esso livello con strumento per mano di pubblico notajo, nel quale si fa una vendita fittizia del fondo obbligato dal livellario al livellatore, con la retrocessione di esso fondo dal livellatore al livellario, che resta obbligato di pagare al livellatore la suddetta annua corrisponsione. Quanto poi al prezzo convenuto, non

Territorio l'autorizzazione ad un livello per 10.000 ducati da affrancarsi in 4 anni. Somma non sufficiente, visto che il 6 gennaio 1646 si concedeva di contrarre livello per altri 4.000 ducati. Infine, il 15 dello stesso mese il Da Mosto si lamentava nei confronti del territorio perché "invece di vedere già comparsi li galeotti in questa città, come si esprimono in viva maniera le pubbliche commissioni"<sup>111</sup>, le comunità erano ancora in cerca di denaro.

Negli anni Sessanta del XVII secolo la Serenissima incontrò forti difficoltà nel reclutamento di galeotti, che peraltro si consumavano soprattutto nelle operazioni di terra a Creta. Il 30 gennaio 1664 il Senato decretava una leva di 1.000 galeotti nella Terraferma. Il 6 marzo il Capitano e Podestà di Vicenza, Giacomo Vitturi, ordinava la leva per il Vicentino: 40 uomini sarebbero toccati alla città e 66 al territorio. In questa occasione però il Senato, tramite la Milizia da mar, aveva concesso la possibilità di contribuire in denaro "in luogo degli huomeni" per la somma di 130 ducati a galeotto, così come era già avvenuto in altre circostanze. Il denaro della "tansa insensibile" straordinaria andava depositato presso il locale Monte di Pietà in due rate, la prima con scadenza a maggio. In totale il Vicentino avrebbe dovuto dare 13.780 ducati<sup>112</sup>. Quattro anni dopo, invece, la leva fu nuovamente bandita in uomini effettivi e non in denaro (12 ottobre 1668). Ma il 9 gennaio i territori di Brescia, Bergamo e Vicenza avevano chiesto alla Milizia da mar l'autorizzazione a contribuire in denaro, come era

si può esigere dal livellatore più di cinque e mezzo per cento, netto d'aggravio, e se si tratta di vitalizio, è proibito di esigere maggior somma di dieci per cento sino all'età di anni trenta, del dodici sino a quella di sessanta in su; e questi livelli debbono esser fatti colla effettiva consegna del denaro. [...] Gli instrumenti di livello, tanto affrancabili, quanto perpetui, per la loro validità devono esser dati in nota all'ufficio dell'esaminador, col nome di quello che riceve il denaro, e ciò tre giorni dopo la stipulazione (legge del 1611, 12 marzo). Le città, le comunità, i territori ecc. non possono fare livelli né attivi, né passivi, senza il permesso del Senato (1411, 27 ottobre; 1627, 17 giugno). Così pure è vietato ai luoghi pii di dar denaro a livello senza la licenza del Senato stesso. I livelli passivi a peso dei particolari, e a favore delle mani-morte, quantunque istituiti sotto condizione di perpetuità, si possono liberamente affrancare, facendo il deposito del capitale in cecca, o sui monti, ma non mai a libera disposizione delle medesime" (*Dizionario del diritto comune dell'avvocato Marco Ferro*, vol. II, Venezia, 1847, pp. 202-204).

<sup>111</sup> A.S.Vi., *Corpo territoriale di Vicenza*, b. 3713, 15 gennaio 1646.

<sup>112</sup> *Ibidem*, 6 marzo 1664.

avvenuto qualche anno prima. La risposta della magistratura veneziana fu negativa. A quel punto la Terraferma dovette reclutare i 700 uomini richiesti. A Vicenza ne toccarono in totale 74, di cui 28 alla città e 46 al territorio. In questa occasione le comunità della Terraferma trovarono non poche difficoltà nel reperimento degli uomini disposti ad "andar in galea". Secondo il memoriale, allegato ai documenti riguardanti il Vicentino, le difficoltà di reclutamento furono enormi, tanto che si dovettero elargire premi d'ingaggio fino a 300-400 ducati per uomo<sup>113</sup>. Dopo venticinque anni di guerra ininterrotta il peso delle "gravezze" e delle leve cominciava a diventare mal sopportabile dalla pur popolosa Terraferma veneziana, la quale tuttavia nel 1668-69 riuscì nuovamente a trovare il giusto numero di uomini, evitando la minacciata estrazione a sorte<sup>114</sup>.

Il 22 marzo 1684, per armare 4 galeazze, il Senato decretò una nuova leva di 1.000 uomini, a carico per metà di Venezia e Dogado e per metà della Terraferma. Vicenza, il suo territorio e i Sette Comuni avrebbero dovuto dare 53 galeotti entro un mese. Si raccomandava di trasmettere l'ordine alle arti e alle colture con la solita minaccia del sorreggio. Il premio d'ingaggio che si poteva elargire era di 100 ducati. Il "comparto" da seguire era quello del 1668 calcolato sui 700 uomini così riassunto<sup>115</sup>:

<sup>113</sup> *Ibidem*, 9 gennaio 1669 e allegato.

<sup>114</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 884, parte dell'11 aprile 1722 e allegati.

<sup>115</sup> A.S.Vi., *Corpo territoriale di Vicenza*, b. 3713, 27 marzo 1684 e allegati.

Città e Territori	Numero di galeotti
Padova	37
Territorio di Padova	51
Vicenza	28
Territorio di Vicenza	46
Brescia	57
Territorio di Brescia con Salò e Asola	84
Bergamo	35
Territorio di Bergamo	42
Crema	14
Territorio di Crema	13
Udine	11
Territorio con la Patria del Friul senza Carnia e Tolmezzo	55
Treviso	16
Territorio di Treviso con Asolo	48
Cividal del Friuli	4
Feltre	4
Territorio di Feltre	9
Cologna	4
Territorio di Cologna	6
Bassano	3
Territorio di Bassano	3
Rovigo	10
Territorio di Rovigo con Polesine	13
Adria	2
Cividal di Belluno	4
Territorio di Belluno	6
Verona e Territorio	95
Totale	700

Tabella 10

Nei primi decenni del Seicento il Collegio della Milizia da mar si adoperò per migliorare sia l'aggiornamento dei ruoli dei galeotti, sia l'afflusso di denaro nei depositi in zecca. Tra il 1603 e il 1605 si procedette al riesame delle liste degli arruolabili a Venezia e nel Dogado, ferme ancora al 1595. Furono incaricati Lorenzo Cocco provveditor e Marco Capello governor ai quali si concedevano fra le altre cose

400 ducati di donativo per la copertura delle spese<sup>116</sup>. Due anni dopo l'opera si concluse. I due incaricati registrarono nella città di Venezia e nel suo Dogado 26.547 uomini abili di età compresa tra i 18 e i 45 anni, mentre i rolati del 1595 erano 23.095. Visto l'incremento generale, il Senato decise di aumentare la carattada per le 50 galere da 9.000 a 10.000 galeotti. Inoltre si coglieva l'occasione per rammentare ai contribuenti l'obbligo di versare il denaro per gli ingaggi dei rematori nei depositi in zecca<sup>117</sup>. Ma proprio questo divenne il vero problema. Nel 1614, il Collegio della Milizia da mar ordinò nuovamente ai gastaldi delle arti e ai capi dei traghetti e delle Scuole di versare il denaro nel deposito dei galeotti presso la zecca raccomandando soprattutto di non utilizzarlo per altri scopi<sup>118</sup>. I timori della Milizia da mar non erano infondati, come risultò durante le leve del 1617-18<sup>119</sup>: nel dicembre del '18 nel deposito in zecca si era creato un "buco" di circa 86.000 ducati. Inoltre queste ultime leve avevano suscitato malcontento nei contribuenti poiché era stato usato il comparto vecchio del 1605 e, ad esempio, il Dogado aveva contribuito con 2.664 uomini invece di 2.001. Nel frattempo nel deposito in zecca il fondo dei galeotti aveva toccato – dopo il risanamento – la cifra di ducati 120.114<sup>120</sup>.

I problemi inerenti all'afflusso di denaro in zecca non erano tuttavia risolti, tanto che nel 1636 il Senato, dopo aver preso atto che dei 231.818 ducati spesi quasi tutti erano serviti per reclutare galeotti, diede ordine alla Milizia da mar di estinguere il deposito vecchio e di aprirne uno nuovo<sup>121</sup>. Ma le difficoltà continuarono e si acuirono a causa di una nuova leva per l'armamento di 10 galere nel corso del

<sup>116</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 94 9 gennaio 1603 e n. 95 9 marzo 1603.

<sup>117</sup> *Ibidem*, n. 105 11 marzo 1605.

<sup>118</sup> *Ibidem*, n. 132 26 aprile 1614.

<sup>119</sup> *Ibidem*, nn. 140-146-150-159-164 e 172.

<sup>120</sup> *Ibidem*, n. 178 16 settembre 1619.

<sup>121</sup> *Ibidem*, n. 210 2 luglio 1636. Con il decreto del 1° luglio addirittura il Senato della Serenissima aveva ordinato, per rimpinguare le casse del deposito dei galeotti, "di vendersi tutti li officj, così dentro come fuori di questa città soliti a dispensarsi da magistrati, consigli collegi, officj, e reggimenti per elettione per gratia per continuatione o per qualonque modo niuno eccettuato, che vacheranno nello spatio d'anni cinque prossimi". Cfr. A.S.V., *Compilazione delle leggi*, serie I, b. 24, 1 luglio 1636.



1638<sup>122</sup>. Quest'ultima crisi portò il governo veneziano alla decisione di creare un'imposta annuale onde garantire il costante afflusso di denaro in zecca per il reclutamento dei remiganti. Nacque così la "tansa insensibile del galeotto".

### 5.1.2 La "tansa insensibile del galeotto" ordinaria e straordinaria

L'idea era di applicare, a Venezia e nel Dogado, una tassa annua di 5 ducati per galeotto seguendo la carattada in vigore. Secondo i calcoli del Senato l'imposta avrebbe fruttato 62.626 ducati all'anno e "nel corso d'anni vinti arriverà alla summa d'un milione e cinquecento mila ducati", con evidente beneficio per l'armamento della flotta. Il decreto inoltre prevedeva che i contribuenti versassero la propria quota ogni tre mesi al Provveditore agli ori e argenti in zecca. La cifra raccolta poteva essere utilizzata per altri scopi, previa però autorizzazione dei 5/6 del Collegio e del Senato<sup>123</sup>.

La tansa del galeotto non fu però la panacea di tutti i mali. La sua istituzione non segnò la fine – come si è visto – delle contribuzioni straordinarie e nemmeno vide l'estinzione della leva in uomini, così come erroneamente aveva ipotizzato Rapp<sup>124</sup>. Inoltre sorsero notevoli difficoltà nell'opera di esazione. Particolarmente renitenti furono le comunità del Dogado e le Scuole grandi di Venezia, come si evince dalle lamentele del Senato del 1643, nelle quali si invitava il Collegio della Milizia da mar a sollecitare i Rettori del Dogado per migliorare la raccolta del denaro. A tal fine furono nominati degli esattori che

<sup>122</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 215 21 dicembre 1638. Cfr. anche A.S.V., *Compilazioni delle leggi*, serie I, b. 24.

<sup>123</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 217 10 settembre 1639. Cfr. anche M. AYMARD, *La leva marittima* cit., p. 455. Più in generale sulla fiscalità veneta si vedano: *Bilanci generali*, a cura di F. BESTA-A. VENTURA, 4 voll., Venezia, 1903-12 e Padova, 1972; *Il sistema fiscale veneto. Problemi e aspetti XV-XVIII secolo*, a cura di G. BORRELLI, P. LANARO, F. VECCHIATO, Verona, 1982; M. KNAPTON, *Il sistema fiscale nello stato di Terraferma, secoli XIV-XVIII. Cenni generali*, in *Venezia e la Terraferma. Economia e società*, Bergamo, 1989 e L. PEZZOLO, *L'oro dello Stato. Società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Venezia, 1990.

<sup>124</sup> "Sembra quasi certo che, con la seconda metà del diciassettesimo secolo, l'esazione della tansa insensibile e delle altre del medesimo genere sostituisse quasi completamente l'effettiva coscrizione dalle arti di uomini per la flotta". Cfr. R.T. RAPP, *Industria e decadenza* cit., p. 81.

ogni tre mesi avrebbero dovuto versare la tansa nel deposito in zecca<sup>125</sup>.

Lo scoppio della guerra di Candia acuì i problemi fin qui narrati e, almeno all'inizio, fornì al patriziato veneziano delle importanti risposte. Nel novembre 1646 era stata bandita una leva di 1.200 galeotti a carico di Venezia e Dogado, che nel luglio dell'anno dopo era stata quasi per intero soddisfatta. Però, mentre gli uomini venivano più o meno regolarmente consegnati anche dalle Scuole grandi (tranne San Rocco), il Senato lamentava il fatto che i pagamenti della tansa fossero sempre in ritardo e deficitari<sup>126</sup>. I contribuenti, infatti, preferivano contribuire in uomini piuttosto che in denaro, situazione che si ribalterà proprio nel corso dello stesso conflitto.

Verso la fine del 1649 la situazione contributiva sia in uomini sia in denaro era alquanto problematica. Le arti di Venezia erano debitorie di 45 galeotti e di 20.012 ducati; i traghetti di 16 remiganti e ducati 8.159, mentre grave era la situazione del Dogado, dove addirittura alcune comunità non avevano contribuito per niente e il debito generale ascendeva a galeotti 130 e ducati 46.655:6. In questo caso il Senato ordinava alla Milizia da mar di minacciare l'estrazione a sorte fra i rolati. Le Scuole grandi – come abbiamo accennato – in sostanza da questo momento in poi cominciarono a non contribuire più al reclutamento dei galeotti. Il debito umano era salito a 150 uomini e quello in denaro a 15.477 ducati. Ancora una volta si chiese l'intervento del Consiglio dei X. Infine, la Terraferma era debitrice di 43.390 ducati<sup>127</sup>. Pochi anni dopo – nel 1653 – la situazione era ancora critica per le Scuole grandi e per il Dogado<sup>128</sup>.

<sup>125</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 227 31 luglio 1643; anche in *Compilazione delle leggi*, serie I, b. 24.

<sup>126</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 240, 19 luglio 1647.

<sup>127</sup> *Ibidem*, n. 279, 16 ottobre 1649.

<sup>128</sup> "Applicatis con singular diligentissimo zello li Presidenti alla Militia da Mar alla cura et buon governo del loro Magistrato, rappresentano nella scrittura hora letta particolari degni delle pubbliche deliberazioni; però:

L'anderà parte che sia dalla loro virtù incallorita l'esazione della tansa insensibile imposta a questa città et alla Terraferma per la contribuzione de' galleotti, con l'uso di quell'avvertenza et savità che è loro propria in riguardo alla povertà, habilitandosi al pagamento a misura del potere di cadauno de' debitori, provvedendo al divertimento dell'e-

All'inizio del 1657 il debito dei contribuenti veneziani e del Dogado era arrivato a toccare l'imponente cifra di 252.388 ducati<sup>129</sup>. Oltre al debito in denaro, nel corso del 1658 aumentarono anche le difficoltà nel reclutamento effettivo di uomini. Già il 20 aprile di quell'anno il Senato pensò di ricorrere all'estrazione a sorte, molte volte minacciata e poche volte applicata (nel 1604 e nel 1638). Ma questa volta il governo della Serenissima faceva sul serio. Per rendersi conto della situazione basta vedere il dato sconcertante relativo alle Scuole grandi: su 129 uomini che avrebbero dovuto reclutare ne erano stati consegnati soltanto tre<sup>130</sup>.

Per quanto riguarda il Dogado fu incaricato Nicolò Venier, presidente del Collegio della Milizia da mar, della riscossione del denaro e del reclutamento degli uomini. La missione del Venier fu un successo: riuscì a recuperare quasi tutto il debito delle comunità più renitenti – tra le quali Chioggia – e inoltre, grazie all'estrazione a sorte, riuscì a reperire anche gli uomini necessari alle galere della Repubblica<sup>131</sup>.

storsioni e mangiarie, col castigo dei colpevoli, et per ciò che riguarda il debito grossissimo delle Scole Grandi sia preso che sia mandato in copia ai Capi del Consiglio dei X il capitolo della scrittura de' presidenti della Militia da Mar, con li raccordi loro prudentissimi, circa quello si potesse operare dalle Scole medesime, e siano ricercati ad haverli i propri riflessi, col far eccitar gl'Inquisitori sopra le Scuole alle più vigorose applicationi, e dovendo col loro Consiglio alle risoluzioni aggiustate; circa l'offerta delli Deputati di Caorle di ducati mille a conto del loro debito; sia preso che resti abbracciata, e per dar modo a quei fedelissimi sudditi di francarli ducati 4 mila tolti a livello per simil provisione di galeotti; l'anderà parte, che sia prorogata per doi anni la facultà d'imponer li soldi otto per ogni staro di farina di fromento; soldi quattro per staro de farina de menudi; soldi due per ogni secchio di vino; et solo uno per ogni secchio di mezzo vino, con obbligo di haver francato il livello medesimo al termine della proroga; e li Presidenti habbino la soprintendenza a quest'affare, per che camini con la pontualità che è di pubblica intentione. Siano pure eccitatti a raccordar li modi, et in qual luochi del Dogado si potesse praticar una simil impositione; dando li ordini in Terraferma, che dai Rettori siano mandate al Magistrato le note distinte di tutto il denaro trasmesso di tal ragione, e degli huomeni consegnati. Siano obbligati et incaricati li Presidenti stessi all'arrivo di tali lumi d'ultimar li loro conti, facendo gli incontri con la cassa del Provveditore alli ori et argenti per maggior sicurezza e regola della scrittura. A qualche consolazione de poveri marinari che hanno servito lungamente in armatta, e che vanno prossimamente creditori, sia preso che dal conseguente deposito dei denari delle occorrenze siano dati al depositario in cecca ducati trecento b.v. per esser da esso contati alli Provveditori alla Militia da Mar, quali siano tenuti compartirli alli marinari suddetti, come conosceranno più conferente". *Ibidem*, n. 322 8 marzo 1653.

<sup>129</sup> *Ibidem*, n. 337 23 gennaio 1657.

<sup>130</sup> *Ibidem*, nn. 345-346 20 aprile e 4 luglio 1658.

<sup>131</sup> *Ibidem*, n. 349 5 ottobre 1658; A.S.V., *Senato Mar*, f. 884, parte dell'11 aprile 1722.

Gli anni Sessanta si aprirono con la ridefinizione di un nuovo comparto, resosi necessario dopo le proteste effettuate dai diversi contribuenti nelle ultime leve degli anni Cinquanta<sup>132</sup>. La nuova suddivisione fu completata dal Collegio della Milizia da mar nel febbraio 1662: i rolati per la città di Venezia, tolte le Scuole grandi, risultarono 6.302. Calcolando che il vecchio comparto prevedeva 2.639 uomini nel Dogado e 1.764 delle Scuole grandi, si aveva un esubero di 705 remiganti rispetto al numero necessario di 10.000. Il Senato ordinò di ripartire questo beneficio proprio a favore delle comunità del Dogado e delle Scuole<sup>133</sup>.

Anche se era in guerra e aveva forte bisogno di denaro, la Repubblica, in materia di tansa, mostrava la sua benevolenza nei confronti dei contribuenti più bisognosi. È il caso dei *tesseri de panni lana*, che pur avendo ancora un debito di 600 ducati, chiesero l'esenzione, vista la crisi dell'arte. Esenzione che in effetti fu decretata dal Senato il 29 luglio 1662<sup>134</sup>. La stessa cosa avvenne quattro anni dopo all'altra arte della lana, i *laneri*, debitori di ducati 4.600 per conto della tansa pagata di solito con un'imposta di soldi 3 su ogni panno venduto, e però creditori in zecca di circa 6.700 ducati. Vista la differenza favorevole il Senato concedeva per il momento la sospensione del pagamento annuale<sup>135</sup>. Nonostante le innumerevoli difficoltà il patriziato vene-

<sup>132</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, nn. 365-368 12 maggio e 24 luglio 1660; anche in *Compilazione delle leggi*, serie I, b. 24.

<sup>133</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 389 25 febbraio 1662.

<sup>134</sup> "L'arte dei tesseri da panni lana di questa città, va debitrice alli Presidenti del Collegio alla Militia da Mar di ducati seicento, per la tansa insensibile, sarebbe anco pronta ad esborsarli, quando la povertà degli operari per la mancanza de' lavori di molto diminuiti, glielo permettesse, né havendo sopra il decreto 21 maggio 1659 che commette al Collegio suddetto l'esattione della medesima tansa per occasione de' galeotti fatto rappresentare le loro ragioni, mentre con parte posteriore de 5 luglio, le fu permesso di valersi di questo denaro, nell'affrancatione de' debiti che haveva contratti, et risultando pure considerabilmente creditrice per depositi fatti in cecca, essendo per ciò quest'arte distinta dall'altre, a conveniente verso la medesima praticarsi per effetto di giustizia li più aggiustati compensi; però

L'anderà parte; che resti per hora l'arte de tesseri suddetta, liberata dal debito di ducati Seicento, che per tansa insensibile tiene nel Collegio della Militia da Mar, col compensarli col credito, che tiene in cecca, non dovendo l'esempio passar in altre arti, col riguardo alli decreti suddetti 21 maggio 1659, e 5 luglio susseguente, tutto a mira della sua conservazione, e sollievo nelle correnti angustie". A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 396 29 luglio 1662.

<sup>135</sup> *Ibidem*, n. 415 26 giugno 1666.

ziano riuscì, con l'operazione tansa insensibile, ad alimentare buona parte delle proprie spese di guerra e a sostenere l'armata sottile.

Alla fine del 1667 la situazione militare a Creta si faceva via via più disperata. Il consumo di "carne umana" aumentava a dismisura, e in particolar modo quello dei galeotti, in quel periodo impegnati non tanto nel loro mestiere di rematori, quanto in operazioni terrestri<sup>136</sup>. Il Senato decretò una nuova leva, da effettuarsi possibilmente in uomini e non in denaro, di 300 uomini a carico della città di Venezia, dei quali almeno 100 sarebbero toccati al sempre renitente Dogado. L'altro corpo refrattario alle contribuzioni, le Scuole grandi, erano invitate alla presentazione di 100 galeotti effettivi. In questa circostanza il Senato rammentava che il debito ormai raggiunto dalle stesse Scuole era di circa 70.710 ducati. Dopo mille difficoltà furono consegnati alla Milizia da mar, nel marzo successivo, circa 250 galeotti sui 300 richiesti<sup>137</sup>. Ma tutto ciò non bastava e alla fine dell'anno veniva decretata un'altra leva di 300 galeotti<sup>138</sup>. La situazione di grave crisi costrinse il governo veneziano ad imporre una leva straordinaria anche alla Carnia e a Tolmezzo, da sempre esentate poiché aree depresse e povere<sup>139</sup>.

Il 6 settembre il Capitano generale da mar Francesco Morosini, per iniziativa quasi del tutto personale, firmò la resa di Creta con la Porta e il 26 dello stesso mese, assieme al grosso dell'esercito e della flotta, abbandonò definitivamente l'isola<sup>140</sup>. Che la pace non fosse del tutto

<sup>136</sup> "L'urgenze gravi della Piazza di Candia, quanto più vogliono ad accrescere il consumo delle galleotti, che s'impiegano hora necessariamente alla difesa della medesima, tanto maggiormente è chiamata la pubblica provvidenza a propri riflessi, affine di sostenere nel miglior vigore l'armata, col pronto rissarcimento di quelli che vanno giornalmente nelle foncioni mancando; come però il far passar colà parte delle ciurme, che esistono sopra le gallerie in Dalmatia, riuscirebbe di quel profitto, che può ben promettersi da gente veterana e di lunga isperienza, così non devesi omettere qual si sia accurata applicatione per effettuare colla possibile cellerità quella raccolta de' remiganti, con cui si possa opportunamente retingere il numero che fosse deliberato levarsi dalla Dalmatia stessa a rinforzo delle gallerie in armata, e supplire prontamente all'altre pubbliche occorrenze". Così il Senato nella drammatica parte del 5 ottobre 1667 n. 431 in A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240.

<sup>137</sup> *Ibidem*, n. 438 14 marzo 1668.

<sup>138</sup> *Ibidem*, n. 442 5 ottobre 1668.

<sup>139</sup> *Ibidem*, n. 449 12 dicembre 1668.

<sup>140</sup> G. COZZI-M. KNAFTON-G. SCARABELLO, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, Torino, 1992, p. 127; G. CANDIANI, *Conflitti di intenti cit.*, p. 271.

desiderata a Venezia è dimostrabile osservando gli ultimi decreti del Senato in materia di reclutamento dei galeotti. Il 28 settembre, due giorni dopo la partenza del Morosini da Candia, il Senato invitava la Milizia da mar e i Provveditori all'armar a trovare un modo più efficace per "spedire" 2.000 nuovi remiganti a Creta in rinforzo dell'armata<sup>141</sup>. Pochi giorni dopo veniva messo a punto un nuovo contratto con il "partitante" Palpigna per l'arruolamento di altri 150 uomini<sup>142</sup>. L'11 ottobre addirittura fu stabilito che ai nuovi galeotti si dovessero consegnare 100 ducati d'ingaggio, che il servizio sarebbe durato un anno solo e che la paga sarebbe stata addirittura di 3 ducati al mese, quasi il doppio del solito<sup>143</sup>. Sempre nella stessa data veniva inoltre emanata un'altra ducale ancor più clamorosa indirizzata ai Rettori della Terraferma:

Quanto è urgente la necessità di far provvisione de' remiganti nelle gravi correnti contingenze, altrettanto è grande la premura del Senato, per rinforzo dell'armata stessa, a sussistenza della medesima, a difesa dei mari, dei Stati e della libertà de' sudditi; per tale provvedimento, applica la maturità del medesimo, vigilando tutte le vie vevoli alla confluenza et al concorso con tali motivi ben essenziali, volemo voi procuriate di trovar persone d'habilità che si incaricassero d'ammassarne qualche numero, mentre prontamente li venian sorsati li D 130, che si danno a partitanti; la vostra prudenza, che ben comprende quanto rillevi la provvisione stessa, non si lascia luoco a dubitare d'ogni maggior applicatione per render questo buon servizio, e mentre non dubitiamo pure della vostra applicatione, onde coll'ispedizione sollecita de' processi, se ne ritrai qualche numero, così per facilitarlo, vi impartiamo facultà di condannarli in gallera, anco senza la catena, con paga, mezza paga, e senza, per il tempo limitato, secondo li delitti e come parerà propria la vostra coscienza; estendendo le stesse vostre diligenze contro vagabondi, e altri di mal affare con le forme più ispedite, che crederete confacevoli al pubblico servizio<sup>144</sup>.

<sup>141</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 462 28 settembre 1669. Lo stesso Francesco Morosini fu accusato di tradimento e messo sotto processo.

<sup>142</sup> *Ibidem*, n. 464 5 ottobre 1669.

<sup>143</sup> *Ibidem*, n. 465 11 ottobre 1669.

<sup>144</sup> *Ibidem*, n. 466 11 ottobre 1669. In un altro decreto successivo si specificava: "Prudenti

Soltanto con la parte del 31 ottobre si prese atto della pace e si ordinò alle magistrature marittime di riorganizzare la flotta “nella forma che si potesse tenere [...] in tempo di pace”<sup>145</sup>.

Terminata la guerra era giunta l’ora dei conti. Le arti veneziane – ad esempio – nell’estate del 1670 avevano un debito di tansa del decennio 1659-69 pari a 27.629:7 ducati, ma nel contempo, per il periodo 1639-45, avevano un credito. Chiesero ed ottennero dal Senato la compensazione e la preparazione di un nuovo comparto, visto che l’ultimo risaliva all’ormai lontano 1659. Inoltre le arti veneziane avevano contratto diversi debiti con privati per procurarsi il denaro necessario al pagamento della tansa. Anche in questa materia il Senato intervenne favorendo l’affrancazione “rapida” dei livelli<sup>146</sup>.

Soltanto due anni dopo la cassa della tansa “piangeva”. Sulla somma prevista di 121.452 ducati, se ne erano riscossi 26.449. Come al solito i più renitenti erano il Dogado (in particolare Chioggia<sup>147</sup> e Malamocco) e le Scuole grandi<sup>148</sup>. Queste ultime – secondo i dati del gennaio 1674 – avevano ormai accumulato un debito di circa 102.000 ducati<sup>149</sup>. Tra le arti veneziane considerevole era il debito della Camera del purgo, pari a 8.211:12 ducati<sup>150</sup>, mentre quello della comunità di Cavarzere sfiorava i 20.000 ducati. In questa circostanza il Senato tolse alcune rendite alla detta comunità e inoltre favorì l’aumento delle imposte indirette, che nel Dogado servivano in buona parte a mettere assieme l’imposta del galeotto<sup>151</sup>. In pratica in ogni

poi essendo gli altri raccordi suggeriti, per quello riguarda li vagabondi, et altri, restano ricercati li Capi del Consiglio dei X alle proprie rissoluzioni, col riguardo del pubblico essenziale servizio. Anco per le commutazioni delle sentenze, di priggione e morte, alla galea, si portano le ricerche stesse, come resta a Rettori impartita facoltà di far condanne, anco per huomini di libertà, per tempo limitato, incaricandosi li medesimi ad altre proprie dilligenze. Per li schiavi in Dalmacia, si sono pur disposte proprie commissioni, come altre efficaci al Provveditor General delle Isole et opportunamente si scriverà al Capitan Generale”. Cfr. *Ibidem*, n. 467 11 ottobre 1669.

<sup>145</sup> *Ibidem*, n. 471 31 ottobre 1669.

<sup>146</sup> *Ibidem*, n. 481 26 luglio 1670.

<sup>147</sup> Sulle difficoltà contributive di Chioggia e del Dogado più in generale si vedano le parti del 18 marzo e 29 maggio 1683. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 646.

<sup>148</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 492 16 aprile 1672.

<sup>149</sup> *Ibidem*, n. 496 31 gennaio 1674.

<sup>150</sup> *Ibidem*, n. 507 24 aprile 1676.

<sup>151</sup> *Ibidem*, n. 513 7 novembre 1676. Si veda anche A.S.V., *Senato Mar*, f. 859, parte del 26 febbraio 1718 e allegati.

comunità del Dogado veneziano con i dazi sul vino, sul pane, sulle farine, sull'olio, sul pesce<sup>152</sup>, sul sale, sui beni di prima necessità in genere si ammassavano i denari necessari al pagamento della tansa insensibile. Nel settembre 1678 il Senato, presa coscienza del debito di 88.000 ducati accumulato negli ultimi anni di guerra, ordinava alle diverse comunità di aumentare i dazi sul vino e sul pane<sup>153</sup>. Pochi anni dopo il debito era salito a 119.912 ducati secondo i dati presentati dal presidente della Milizia da mar Bernardo Gradenigo, incaricato proprio di sanare la situazione fiscale del Dogado<sup>154</sup>.

Con lo scoppio della nuova guerra, chiamata in seguito di Morea, le difficoltà nella riscossione della tansa aumentarono tanto che nel 1689 il Senato commissionò al Collegio della Milizia da mar un'indagine su Venezia e Dogado. I presidenti Polo Vendramin e Marco Loredan stilarono il 9 luglio una lunga memoria, che riepilogava la situazione contributiva dell'area veneziana, relativamente alla tansa insensibile, dal 1670 sino al febbraio 1689, con lo scopo di formulare eventualmente un nuovo comparto. Secondo il decreto istitutivo della tansa del 1639 le arti di Venezia avrebbero dovuto pagare circa 33.376 ducati all'anno, i traghetti 2.520, il Dogado 13.248 e le Scuole grandi 8.856. In realtà – come abbiamo visto – le contribuzioni effettive erano state decisamente inferiori, come risulta dai dati che riepiloghiamo nella tabella 11<sup>155</sup>:

<sup>152</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 540 24 gennaio 1682. "Con decreto di questo Consiglio 17 febbraio 1679, in considerazione de' privilegi della comunità di Gambarare, et a preservazione del dacio del pesce salato, fu stabilito, che dal daciario fossero annualmente contribuiti ducati duecento alla comunità, la quale dovesse all'incontro pagare l'intero dacio del pesce, né conveniente essendo alterare questo buon ordine; l'anderà parte, che sia raccomandato ai Provveditori alle Rason vecchie di far eseguire il decreto suddetto, anco dal presente conduttore, qual debba continuare l'esborso delli ducati dusento annui alla comunità, havendo levato il dacio, con li patti e forme stabilite. E perché è pubblica intentione, che li ducati dusento annui che il dacier corrisponde alla comunità, passino in cassa di Militia da Mar, a conto della tansa insensibile, sia commesso al Collegio medesimo, di riferire, se per il tempo passato siano stati contati in quella cassa, e di concertarne l'esborso per l'avvenire con la dovuta puntualità".

<sup>153</sup> *Ibidem*, n. 529 28 settembre 1678.

<sup>154</sup> *Ibidem*, n. 537 25 ottobre 1681.

<sup>155</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 681, parte del Senato del 23 luglio 1689 e scrittura allegata della Milizia da Mar del 9 luglio 1689.



Corpi	Galeotti annui (numero)	Contribuzione annuale a di tansa D 6 per galeotto	Calcolo di quanto avrebbero dovuto pagare dal 1 marzo 1670 al febbraio 1688 mv	Pagati (ducati)	Debito (ducati)
Arti	5.563 <sup>3/2</sup>	33.376	630.813:14	522.591:10	108.227:18
Traghetti di dentro	377	2.262	42.978	25.814:4	17.163:20
Traghetti di fuori	420	2.520	45.312	32.947:20	12.364:4
Dogado	2.208	13.248	251.712	57.495:20	194.216:4
Scuole Grandi	1.475	8.850	168.150	-	168.150
Totale	10.043 <sup>3/2</sup>	60.296	1.138.965:14	638.849:6	500.121:22
Ebrei sopran.	120	720	13.680	13.140	540
Totale	10.163 <sup>3/2</sup>	60.976	1.152.645:14	651.989:6	500.661:22

Tabella 11

Il primo dato che balza agli occhi è che le somme effettivamente versate furono poco più della metà di quelle dovute. L'altro dato importante – che conferma tutto quello che abbiamo detto – è la renitenza del Dogado e delle Scuole grandi. Queste ultime addirittura non pagarono neanche un ducato. Sappiamo che la Milizia da mar provò in diverse occasioni a protestare presso il Consiglio dei X e presso gli Inquisitori di Stato, ma la risposta fu sempre favorevole alle Scuole, grate ufficialmente perché già impegnate nelle elemosine per le opere pie, in realtà perché godevano di "importanti" protezioni in quanto titolari di cospicue quote di debito pubblico. Per il Dogado, viste le difficoltà contributive, i Revisori e regolatori delle entrate pubbliche in zecca avevano introdotto la possibilità di contribuire con i dazi sui beni di prima necessità, ma anche in questa maniera non vi era stato un miglioramento tale da poter saldare l'enorme debito che le comunità avevano accumulato.

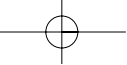
Comunità	Galeotti annui (numero)	Contribuzione di tansa annuale a D 6 per galeotto	Calcolo di quanto avrebbero dovuto pagare dal 1 marzo 1670 al febbraio 1688 mv	Pagati (ducati)	Debito (ducati)
Chioggia	500	3.000	57.000	20.634:3	36.365:21
Loreo	100	600	11.400	2.142	9.258
Cavarzere	200	1.200	22.800	9.672:1	13.127:23
Murano	400	2.400	45.600	3.012:16	42.587:8
Torcello	80	480	9.120	918:02:00	8.201:22
Caorle	140	840	15.960	3.495:15	12.464:9
Burano	300	1.800	34.200	13.100	21.100
Gambarare	350	2.100	39.900	1.221:4	38.678:20
Grado	50	300	5.700	2.094:7	3.605:17
Mazorbo	18	108	2.052	76:03:00	1.975:21
Malamocco	70	420	7.980	1.129:17	6.850:7
Totale	2.208	13.248	251.712	57.495:20	194.216:4

Tabella 12

Per quanto riguarda le arti i presidenti constatarono che su 116 corporazioni di mestiere esistenti a Venezia, 17 da sole avevano un debito di 72.891:18 ducati. Si trattava in particolare delle arti che operavano nella lavorazione, produzione e vendita di panni lana, così come si evince dalla tabella 13:

Arti	Galeotti annui (numero)	Contribuzione di tansa annuale a D 6 per galeotto	Calcolo di quanto avrebbero dovuto pagare dal 1 marzo 1670 al febbraio 1688 mv	Pagati (ducati)	Debito (ducati)
Chiovaroli	5	30	594	523	71
Cimadori	54	324	6.300	2.041:2	4.258:22
Drapieri	180	1.080	21.504	13.663:3	7.840:21
Fillacaner	35	210	4.110	2.409:8	1.700:16
Garotti e cimolini	126	756	14.700	1.802:8	12.897:12
Laneri	270	1.620	31.470	11.117:13	20.352:11
Lavoranti alla cagna	3	18	366	94	272
Piatteri	90	540	10.260	7.237:10	3.022:14
Pellizzeri	2	12	228	36	192
Sonadori	5	30	570	299	271
Sartori	160	960	18.240	10.867	7.372:17
Sanzeri de Fontego	6	36	732	396	336
Spaderi	8	48	960	539:08:00	420:16:00
Tesseri de panni lana	162	972	18.900	8.691:3	102.08:21
Tesseri de tella	54	324	6.204	3.293	2.911
Remeri	15	90	1.710	951:12:00	758:12:00
Totale	1.175	7.090	136.848	63.961:6	72.886:18

Tabella 13



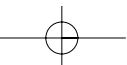
L'unica soluzione possibile era di modificare il comparto, diminuendo sensibilmente la quota delle suddette 17 arti e aumentando quella delle altre 99.

Torniamo ora a parlare della Terraferma, dove anziché alla tansa annuale, applicabile anche negli anni di pace, si ricorse a "tanse straordinarie"<sup>156</sup> al posto della contribuzione degli uomini effettivi, così come già avveniva prima del 1639 (vedi esempi per la città di Vicenza e relativo territorio nelle pagine precedenti). Nello Stato di "terra" della Repubblica fino al 1647 le tanse dei galeotti erano gestite dalla Camera fiscale di ciascun territorio, mentre in seguito la raccolta fu demandata ai locali Monti di Pietà. Nati a cavallo dei secoli XV e XVI come banchi di credito "cristiani" in concorrenza con gli "usurai" ebrei, con lo scopo di prestare piccole somme di denaro alle classi più povere della popolazione a tassi d'interesse molto bassi e su pegno, nel corso del Cinquecento si trasformarono in vere e proprie banche<sup>157</sup>. Nella Terraferma veneziana sorsero un po' dappertutto e divennero rapidamente uno strumento di credito essenziale per le classi dirigenti locali. A Treviso il Monte di Pietà fu istituito, con approvazione del vescovo Nicolò Franco e del Podestà e Capitano Gerolamo Orio, il 14 luglio 1496; la gestione, regolamentata da uno statuto di 30 capitoli, fu assegnata al Consiglio Maggiore della città<sup>158</sup>. Era composto da dieci Conservatori scelti tra i membri della classe dirigente cittadina, da un tesoriere, coadiuvato da un notaio e da un cancelliere quando effettuava operazioni di riscossione o di deposito, da un *quadernier* (scrivano) e da un *massaro* (bancario). Anche a Treviso, dal 1647, la raccolta della tansa del galeotto fu assegnata al locale Monte di Pietà.

<sup>156</sup> Durante la guerra di Candia furono otto: 1645-46, 1647, 1649, 1651, 1660, 1664, 1665 e 1667. Cfr. L. MARINI, *Per "ritrovar uomini in abbondantia": la riscossione della "tansa insensibile del galeotto" da parte del Monte di Pietà di Treviso (1647-1682)*, tesi di laurea della Facoltà di Lettere e Filosofia, Università Ca' Foscari di Venezia, relatore R. C. MUELLER, aa. 1999-2000, p. 73; ID., *Tra reclutamento e tassazione: il caso trevigiano della "tansa insensibile del galeotto" riscossa dal 1647 al 1682*, in "Studi Veneziani", n.s., XLIII (2002), pp. 159-215.

<sup>157</sup> *Ibidem*, p. 48; più in generale B. PULLAN, *La politica sociale della Repubblica di Venezia 1500-1620*, vol. 2, Roma, 1982 e *Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale. Amministrazioni, tecniche operative e ruoli economici*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXXI (1991).

<sup>158</sup> L. MARINI, *Per "ritrovar huomeni in abbondantia" cit.*, p. 53.



Successivamente la somma raccolta andava trasferita nei depositi in zecca a Venezia. Alla città e territorio di Treviso fu imposta una tansa complessiva di £ 134.602, calcolata su un comparto di 167 galeotti (era compresa la Podesteria di Asolo) a 130 ducati cadauno. Furono riscosse £ 121.572 e ne furono inviate alla zecca di Venezia £ 119.366. Successivamente, come già anticipato, vi furono altre sette imposizioni straordinarie: in totale il Trevigiano raccolse circa 611.675 lire e ne inviò a Venezia circa 576.681.

Ducali	Numero dei galeotti	Contribuzioni in lire	Riscossioni in lire	Rimesse a Venezia in lire
22-11-1647	167	134.602	121.572	119.366
16-10-1649	90	72.540	72.804	75.083
31-08-1651	146	117.676	98.946	88.114
30-10-1653	56	45.136	46.247	53.460
13-11-1660	90	72.540	59.491	61.165
30-01-1664	90	72.540	61.111	57.647
13-01-1666	90	72.540	61.343	56.100
14-12-1667	90	72.540	90.161	65.746
Totale	819	660.114	611.675	576.681

Fonte: L. MARINI, *Per "ritrovar huomeni in abbondantia"* cit., p. 182

Tabella 14

Dai dati registrati nella tabella 14 – estrapolati da due *vacchette* conservate presso l'Archivio storico del Monte di Pietà di Treviso – emerge chiaramente che il 93% della cifra imposta fu riscossa e che nel trasferimento a Venezia la percentuale scese a circa l'87%, perciò è lecito affermare che la tansa del galeotto nel Trevigiano fu un successo. Se poi prendiamo questo dato come paradigma si può riconoscere alla Terraferma una fedeltà fiscale che viceversa latitava nella stessa Venezia o nel Dogado.

Una volta raccolto nei locali Monti di Pietà, il denaro era trasferito a Venezia tramite il "pubblico cavallaro". Questi solitamente, raccolte

le diverse monete in un piccolo forziere, si faceva rilasciare dal tesoriere una ricevuta, indicante la somma in partenza e i diversi tagli monetari con i relativi cambi. Così fece Paolo Porto allorché nel corso del 1649 trasportò da Verona monete per £ 42.000<sup>159</sup>. E ancora il 30 luglio 1650 si fece consegnare 2.915 ongari e 185 zecchini per un valore complessivo di 9.966:22 ducati. Il denaro così, man mano, confluiva in quell'enorme calderone chiamato zecca.

### 5.1.3 Il reclutamento libero e i "partitanti".

Il reclutamento libero era un'altra possibilità nelle mani del governo veneziano per procurarsi "uomini da remo". A tal fine venivano diffusi proclami in tutto il territorio della Repubblica e negli Stati vicini. Di norma a Venezia erano affissi in Piazza San Marco e presso il ponte di Rialto, secondo questo modello formulato per la prima volta nel 1647<sup>160</sup>, durante la guerra di Candia, e poi confermato per quella di Morea:

Il Serenissimo Principe fa saper, et è per ordine degli illustrissimi, et eccellentissimi signori Presidenti del Collegio della Milizia da Mar. In esecuzione di parte dell'eccellentissimo Senato di 9 febraro 1683. Circa la provvisione de galeotti.

<sup>159</sup> In quell'occasione Paolo Porto consegnò in zecca le seguenti monete: 1.202 spagnole a £ 30 cadauna, 100 zecchini a £ 18, 74 ongari a £ 17, £ 600 in soldoni e lire 5 in rotti. Cfr. A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, nn. 292-306 parte del 14 gennaio 1651.

<sup>160</sup> "L'anderà parte, che essendosi inteso il praticato nei tempi passati per l'unione di ciurme, e dovendosi al presente farlo per il deliberato armamento di quattro galeazze; restino incaricati li Presidenti del Collegio della Milizia da Mar di far subito seguir proclami in questa città, et in tutto il Stato, in conformità di quanto in ordine a decreti di questo Consiglio si osserva praticato nelli anni 1647, e 1654 per l'invito a genti, che accettino volontarie il servitio col donatico di ducati cento così per cadaun galeotto, e con espressione, che il tempo del servitio s'intenda prescritto per il solo corso d'anni due, da principiarsi dal giorno della loro partenza da questa città. Procuravano inoltre l'incontro di alcuna esibitione di partiti forestieri con la stessa conditione d'anni due di servitio, et lo faran anco intender nelli proclami suddetti, riferendo le offerte, che tenessero per essergli dati gl'ordini, che si conoscessero conferenti. Per li bisogni predetti si valeranno essi Presidenti del danaro di ragion della tansa insensibile et applicaranno subito a far pagar tutti li debitori diffettivi della medesima". A.S.V., *Senato Mar*, f. 650, parte del 9 febbraio 1683 e allegati.

Che volendo andar a servir per galeotto nel corrente armar, debba comparir al magistrato di loro eccellenze ad appresentarsi per andar volontariamente a detto servitio, poiché dal medemo magistrato gli saranno immediate fatti contare nelle proprie mani ducati cento correnti per cadauno, de' quali danari potranno a piacer loro disponer come libero donativo, poiché oltre ad essi danari conseguiranno per il tempo d'anni doi principiaranno dal loro partir di questa città che staranno al servitio ogni giorno il biscotto, menestra, et la paga mensile nel modo è solito darsi a chi presta tal servitio, de quali ducati cento però doveranno pagar l'habito all'uso della camera dell'armamento.

Et in oltre si fa intender se alcuna persona volesse proponer qualche partito forestiero con obligatione di condur qualche numero prefisso d'huomini a tal servitio, debba con sua scrittura comparir al magistrato di loro eccellenze con l'epressioni delle sodisfazioni, che ricercheranno, perché sopra quella sarà fatte le proprie deliberationi. 1683 12 febraro. Pubblicato sopra le Scale di San Marco e Rialto. Stampato per Giovanni Petro Pinelli, stampador Ducale.<sup>161</sup>

Le promesse erano dunque allettanti ma – come vedremo – la realtà era molto diversa, poiché non tutto il premio d'ingaggio veniva incassato direttamente dal galeotto, e il servizio poteva durare ben più di due anni a causa della trasformazione del credito iniziale in un debito finale, creato per vincolare il remigante al proprio comandante.

Oltre al bando pubblico esisteva un reclutamento più rudimentale, ma efficace, che potremmo definire del "passaparola". In pratica durante i conflitti era frequente che alcuni segnalassero la possibilità di essere ingaggiati come rematori a persone che versavano in condizioni economiche sfavorevoli. Nascevano così degli intermediari improvvisati, i quali presentando un galeotto ai Provveditori all'armar e alla Milizia da mar ottenevano un piccolo compenso. Spesso però le presentazioni avvenivano in maniera truffaldina, come nel caso di Piero Zuannetti salvato appena in tempo da Zuanne Santi, suo parente, imprigionato poi proprio per aver sottratto un galeotto alla Milizia da mar. Vediamo nei particolari i fatti raccontati dallo stesso Santi:

<sup>161</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 755.

Capitò non ha molto in questa città, nella quale non era più per il passato capitato, Piero Zuannetti trentin consanguineo di me Zuanne Santi sopradetto; questi adocchiato da coloro, che con insidiose maniere attendono a condur huomeni in galera, fu dalla loro sagace forma di trattare indotto a presentarsi a questo Eccellentissimo tribunale, et a passar – come essi dicono – la banca per andar in galea non già col nome proprio di Piero Zanetti, bensì col nome di Zuanne Carazina dandoli ad intender che egli ad altro servir non doveva se non al semplice passar della banca; perché giunto, che fosse stato alla fusta cui si saria ritrovato quel Carazina il nome del quale veniva da detto Pietro rappresentato, rivisando il Carazina passar perché era in contumacia della giustizia, et dubitava d'esser scoperto, promisero costoro al povero Zuannetti due ongarì in recognitione, dalla quale promissione allettato condescesse alla volontà di questi tristi. Et il sabbato 7 del corrente [settembre] fu egli condotto ad eseguire quanto gli havevano detto, in tempo che io infelice essendo come scrivano dell'arte de barilieri, accompagnato dal gastaldo della medesima venuto a questo Eccellentissimo magistrato per esborsar la tansa ordinaria, ne havendo ritrovato alcuno me ne andai in Piazza di San Marco per altro mio affare e ritornando di novo per veder s'era venuto il signor Signoretti per farli esso esborso, incontrai sopra la Scala dei Giganti esso mio parente Zuannetti quale era accompagnato con altri, io vedendoli gli addimandai ove andava, egli mi rispose, che andava a far un servitio con quelli, che essendo da me conosciuti per mercanti accorti di povere genti, gli dissi che guardasse il fatto suo, che coloro lo vendevano in galera per huomo da remo da dove non sara così facilmente uscito, egli ciò inteso et conosciuto per vero quanto le diremo, senza far alcuna violenza a chi l'accompagnava si partì, e mi venne dietro, et non essendo per anco venuto il suddeto Signoretti andai seco all'Avogaria<sup>162</sup>.

La vicenda sembrava così conclusa, invece coloro che avevano raggirato Zuannetti (uno di questi era soprannominato Calucchio) denunciarono alla Milizia da mar il Santi, con l'accusa di aver sottratto indebitamente un galeotto. Il malcapitato scrivano dell'arte dei barilieri fu

<sup>162</sup> *Ibidem*, 20 settembre 1664.

quindi – come egli stesso racconta – messo in prigione in attesa di giudizio.

Un altro di questi mediatori improvvisati era Francesco Brazzale di Calvene, il quale con un imprecisato incarico reclutò Zuanne Girardi suo concittadino per il comune di Valdagno promettendogli il solito donativo di 100 ducati, che in effetti fu sborsato al neo galeotto. Ma il Brazzale, furbescamente, turlupinò il Girardi: si fece dare 14 zecchini con la promessa che li avrebbe consegnati alla moglie e ai quattro figli del galeotto, poi sparì con il denaro<sup>163</sup>.

Questi mediatori agivano senza nessuna autorizzazione della Repubblica, però con la collaborazione e la protezione di funzionari locali e centrali. In pratica, come abbiamo visto, una volta individuato il malcapitato (di solito segnalato dai propri concittadini per essere persona bisognosa, o con un quoziente intellettuale inferiore alla media, o addirittura minorato mentale) lo presentavano all'autorità preposta in cambio di una percentuale sul premio d'ingaggio.

Oltre agli intermediari improvvisati, sempre al limite tra legalità e illegalità, ne esistevano altri incaricati ufficialmente dal Senato, denominati "partitanti". In sostanza erano agenti privati ai quali veniva concesso l'appalto per il reclutamento di un determinato numero di galeotti, entro un tempo prestabilito e ad un prezzo unitario prefissato.

Il 7 settembre 1647 il Senato della Repubblica per la prima volta decretava la possibilità di procurarsi "anco l'incontro di qualche persona tra sudditi, o esteri, che per partito assuma l'obbligo di farne alcuna rilevante provvisione [di galeotti], con quel prezzo determinato, e prescrizione di tempo, che da essi resterà aggiustato, per doversene approvare tali partiti di questo Consiglio"<sup>164</sup>. I primi agenti incaricati furono Francesco Carolato e Giovanni Paolo Locatelli, il quale ultimo agì in particolare nel Veronese<sup>165</sup>. Da quel momento in poi furono numerosi gli agenti incaricati "alla raccolta degli uomini" con mezzi più o meno legali. Talvolta l'incarico era concesso per reclutare i galeotti di un determinato territorio. È il caso di Giovanni Maria

<sup>163</sup> *Ibidem*, 5 maggio 1684.

<sup>164</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 243 7 settembre 1647.

<sup>165</sup> *Ibidem*, n. 249 10 dicembre 1647.



Gilberti di Bergamo che chiese l'appalto per "rastrellare" per conto dei contribuenti bergamaschi al prezzo di 130 ducati per ciascun uomo, che poi – come sappiamo – era la somma che le stesse città e territori pagavano di imposta. Il Gilberti si impegnava a consegnare ad ogni galeotto almeno 50 ducati di donativo più il prezzo del vestiario, che si aggirava attorno alle £ 200, mentre il restante avrebbe costituito il suo guadagno. Tecnicamente l'agente reperiva gli uomini, gli anticipava di suo una parte dell'ingaggio, poi li consegnava a Venezia alla Milizia da mar, la quale a sua volta rilasciava per ogni galeotto idoneo una ricevuta da esibirsi in zecca al fine di ricevere i 130 ducati<sup>166</sup>.

Nel 1650 il reclutamento degli uomini di libertà era ormai quasi per intero in mano ai partitanti. Alla fine di quell'anno, infatti, il Senato veneziano aveva delegato la raccolta di circa 2.400 galeotti. Ma l'operato degli agenti andava correlato strettamente con l'esazione della tansa, perciò l'azione del governo si indirizzò verso la riscossione dei debiti dei diversi contribuenti<sup>167</sup>. Soltanto due anni dopo il Senato faceva marcia indietro decretando che era preferibile ricorrere ai bandi pubblici piuttosto che affidarsi ai "rapaci partitanti"<sup>168</sup>. Inoltre cominciavano ad affiorare episodi di reclutamento coatto, segnato da inganni e violenze che poco si sposavano con le antiche tradizioni della Repubblica<sup>169</sup>. Nonostante ciò, la fine degli anni Cinquanta e l'enorme richiesta di uomini degli anni Sessanta segnarono la definitiva affermazione dei partitanti.

<sup>166</sup> *Ibidem*, n. 276 9 aprile 1649. A mo' di esempio: "Si compiacerà V. E. del corpo del danaro che sarà stato contato in cecca dalli gastaldi delle arti, traghetti, scuole grandi di questa città e luoghi del Dogado per ordine del magistrato nostro per le provvisione delli galeotti che hora deve esser fatta per l'armar di otto galere far contar a Francesco Carolatto partitante che sarà il presentador di questo mandato di D 1950 in tanta moneta d'oro e argento al corrente valor della piazza e questi per la satisfazione di galeotti quindici che sono stati appresentati al magistrato nostro e consegnati sopra la galeazza che deve esser condotta a Corfù come ne appar fede dalla Camera dell'Armamento de di 16, 17, 10 e 23 del corrente che deve servir per l'armar suddetto in ragione di ducati 130 per galeotto correnti al valor della piazza che al corrente valor della cecca sono ducati val al corrente della piazza D 1950. Data adi 26 marzo 1649". A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 753.

<sup>167</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 307 17 dicembre 1650.

<sup>168</sup> *Ibidem*, n. 316 27 aprile 1652.

<sup>169</sup> "Et da mò sia preso che il Magistrato alla Militia da Mar, in riguardo all'indolenze

Uno degli agenti più prolifici e duraturi fu senz'altro il fiorentino Pietro Vernici. Entrato in scena per la prima volta nell'estate del 1659, recluterà galeotti sino alla fine della guerra di Candia. Il primo partito proposto di circa 200 uomini, al prezzo di 160 ducati cadauno, fu lungamente dibattuto in sede senatoriale, ma poi accettato<sup>170</sup> al prezzo di 140 ducati nel settembre dello stesso anno<sup>171</sup>. Il Vernici inizialmente aveva promesso il reclutamento soltanto nel Granducato di Toscana, ma nel corso del 1660 si accorse, in seguito al riarmo della flotta toscana, di incontrare notevoli difficoltà, cosicché fu costretto a chiedere l'autorizzazione, che gli fu data, ad agire anche in altri Stati<sup>172</sup>. A quel punto il successo fu assicurato, tanto che già nell'ottobre 1661 il Senato veneziano stipulò con lo stesso Vernici un nuovo partito di 200 galeotti alle stesse condizioni di quello precedente<sup>173</sup>. Nel corso dell'estate successiva il partito fu prorogato<sup>174</sup>. A giudicare dalla lista rinvenuta in una busta del fondo della *Milizia da mar*, l'agente toscano reclutò, tra il 1659 e il 1668, 500 galeotti. Di questi l'85,6% erano sudditi di Stati esteri, solo il 3% era suddito di Venezia, mentre dell'11,4% non era indicata la provenienza<sup>175</sup>. Tra gli stranieri, il 72,2% proveniva dagli Stati italiani, il 27,8% da altri paesi.

Stati italiani	%
Stati soggetti alla Spagna	28,4
Stato Pontificio	21
Granducato di Toscana	14,5
Repubblica di Genova	11
Repubblica di Lucca	9
Ducati padani (Mantova, Parma, Modena)	7,4
Ducato di Savoia	3,5
Massa-Carrara	2,2
Località diverse	2,9

Tabella 15

vengono fatte da ministri de Principi; faccia chiamare a se li partitanti de galleotti, seriamente ammonendoli di non seddur con violenza le povere genti, per condurle al remo; mentre li richiami che di ciò capitano sono troppo frequenti, et di diretto contrari alla pubblica intentione". *Ibidem*, n. 325 5 settembre 1653.

<sup>170</sup> *Ibidem*, n. 356 3 luglio 1659.

<sup>171</sup> *Ibidem*, n. 358 10 settembre 1659.

<sup>172</sup> *Ibidem*, n. 363 28 gennaio 1660.

<sup>173</sup> *Ibidem*, n. 385 22 ottobre 1661.

<sup>174</sup> *Ibidem*, n. 398 26 agosto 1662.

<sup>175</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 731.

Sommando i dati dell'area toscana si raggiunge il 25,7%, e ciò è dovuto al fatto che Pietro Vernici, suddito veneziano, era però come s'è detto originario di Firenze. Per quanto riguarda i galeotti provenienti da Stati non italiani si hanno i seguenti risultati:

Resto d'Europa	%
Francia	47
Spagna	32,7
Impero e Regni orientali	7,5
Inghilterra	2,5
Ragusa	1,6
Malta	1,6
Paesi Bassi	1,6
Svizzera	1,6
Provenienze diverse	3,3

Tabella 16

L'età media era piuttosto bassa e si aggirava attorno ai 23 anni.

Abbiamo visto che già dagli anni Quaranta operava, soprattutto in Terraferma, il veneto Francesco Carolato che nel 1659 contrattò un nuovo partito di 400 galeotti, rinnovato poi per altri 200 nel febbraio 1661<sup>176</sup>. Abbiamo i dati su parte dei galeotti da lui reclutati, assieme a quelli di Carlo Becchetta<sup>177</sup>. Si tratta in totale di 206 uomini, con età media attorno ai 22,5 anni, di cui il 60% sudditi veneti, il 21% sudditi di Stati esteri e il 19% di incerta provenienza<sup>178</sup>. Tra i galeotti giunti da luoghi soggetti a Venezia, spiccano con il 45,6% quelli dell'area compresa tra Vicenza, Feltre, Belluno e Treviso.

Territori della Repubblica di Venezia	%
Area Vicenza-Feltre-Belluno-Treviso	45,6
Friuli	16,9
Area tra Vicenza e Bergamo	12,9
Venezia città	4,8
Motta	4
Area tra Padova e Rovigo	3,2
Località diverse	12,6

Tabella 17

<sup>176</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 358 10 settembre 1659 e n. 382 26 febbraio 1661.

<sup>177</sup> Carlo Becchetta stipulò ancora due contratti per la fornitura di galeotti nel 1666 e nel 1667. *Ibidem*, n. 412 20 febbraio 1666 e n. 429 6 agosto 1667.

<sup>178</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 730.

Dalla tabella risulta che, nonostante i divieti, gli uomini furono reclutati in parte anche a Venezia. Tra le singole località, spicca il dato di Treviso che da sola inviò il 12% dei galeotti. Tra coloro che provenivano da altri Stati l'81,4% erano italiani, con un'alta percentuale (il 32,5%) di sudditi pontifici: la sola Ferrara fornì il 18,6%.

Lo stesso Carolato riuscì da solo tra il 1661 e il 1665 a reclutare altri 576 uomini<sup>179</sup>, di cui il 73,4% sudditi della Repubblica di Venezia e il 18,2% provenienti da Stati esteri, mentre per l'8,4% non si ha l'indicazione di provenienza. L'età media anche in questo caso è poco sopra i 23 anni. Tra i galeotti forestieri ben l'85,7% proveniva da Stati italiani, il restante 14,3% da altri Stati europei. Per quanto concerne gli italiani riassumiamo i dati nella tabella seguente:

Stati italiani	%
Ducati padani (Mantova, Modena, Parma, Piacenza)	25,6
Stato Pontificio	17,8
Vescovado di Trento	16,7
Ducato di Milano	15,6
Granducato di Toscana	7,8
Stati imperiali	6,6
Regno di Napoli	4,4
Ducato di Savoia	4,4
Regno di Sicilia	1,1
Totale	100

Tabella 18

La maggioranza degli uomini ingaggiati proveniva però dalla Terraferma. I più presenti risultano i friulani (20,6%), seguiti dai vicentini (14,6%), dai padovani (12,7%) e dai trevigiani (11,6%). Poco presenti invece i veronesi e soprattutto i bresciani, segno che – come risulta anche da altri reclutamenti – nella zona centro-orientale dello Stato era più facile trovare uomini da remo. Come singole località spiccano i dati di Padova, con 36 galeotti, e di Udine e Vicenza entrambe con 30 uomini. Interessante è anche il dato relativo a Venezia e Dogado, con un totale di 34 remiganti.

<sup>179</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 734.

Zone di reclutamento	%
Friuli	20,6
Vicenza e territorio	14,6
Padova e territorio	12,7
Treviso e territorio	11,6
Venezia e Dogado	8,1
Belluno e territorio	7,6
Verona e territorio	7,3
Località diverse	5,4
Feltre	3,8
Brescia e territorio	3,1
Bergamo e territorio	2,8
Rovigo e territorio	2,4

Tabella 19

Tra il 1669 e il 1670, alla fine della guerra, era di nuovo operativo Carlo Becchetta, il quale riuscì a reclutare 181 uomini, di cui il 68,5% sudditi di Venezia, il 17,7% forestieri e il 13,8% senza indicazione di provenienza<sup>180</sup>. Tra gli stranieri l'81,3% provenivano da altri Stati italiani. Tra i "nazionali" quasi i tre quarti degli uomini ingaggiati provenivano ancora dall'area centro-orientale della Terraferma (Vicentino-Trevigiano-Padovano e Friuli). Significativo è il dato concernente il Bresciano (1,6%) che – come abbiamo visto – era l'area più popolosa e dunque più colpita sia dalle leve in uomini, sia dalle contribuzioni in denaro, ma a quanto pare scarsamente propensa all'"andar in galea". È facile altresì ipotizzare che la fascia più disperata della popolazione, quella cioè dove di solito i partitanti pescavano la loro "carne", preferiva accontentarsi di piccoli lavori stagionali o di lavori logoranti vicino a casa, con un guadagno decisamente inferiore.

Un altro dato interessante, che distingue questo partito dagli altri, è la percentuale dei dalmati, tradizionalmente presenti sulle galere veneziane, ma di solito reclutati con altri sistemi. Un ulteriore elemento distintivo dei dati relativi al Becchetta è la descrizione degli uomini, secondo la statura e il colore dei capelli. Come è facile attendersi il 70,7% era di statura "ordinaria", il 19,3% era considerato alto, mentre

<sup>180</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 735.

Zone di reclutamento	%
Vicenza e territorio	22,5
Treviso e territorio	20,2
Friuli	15,3
Padova e territorio	13,7
Verona e territorio	5,6
Dalmazia	5,6
Feltre	4
Belluno e territorio	3,2
Bergamo e territorio	3,2
Venezia e Dogado	3,2
Brescia e territorio	1,6
Rovigo e territorio	0,8
Crema e territorio	0,8

Tabella 20

soltanto l'8,8% era di piccola taglia: ma si sa, i piccoli non sono buoni per i mestieri pesanti. Per quanto riguarda il colore dei capelli:

Colore dei capelli	%
Castano	74
Nero	12,1
Biondo	8,8
Rosso	1,2
Grigio	1,2
Senza indicazione	2,7

Tabella 21

Nel corso del 1650 furono stipulati due partiti che non andarono a buon fine. Nel dicembre di quell'anno fu firmato l'accordo fra il Senato e Piero Martinelli per il reclutamento di 200 galeotti, ma ne furono trovati soltanto 29, di cui 11 "nazionali", 13 stranieri e 5 senza indicazione<sup>181</sup>. L'altro fallimentare partito del 1650 fu quello accordato a Giovanni Battista Muzan e Marc'Antonio Farelli, i quali promisero di consegnare in un mese 200 galeotti al prezzo di D 130 ciascuno, di cui 50 da pagare agli stranieri e 55 ai nazionali, mentre i restanti avrebbero costituito il guadagno. Tra il 19 dicembre 1650 e l'11 febbraio 1651

<sup>181</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 728. L'età media dei neo galeotti era attorno ai 29 anni.

ne furono arruolati soltanto 68: di questi il 64,8% erano stranieri, il 13,2% sudditi di Venezia e del 22% non possediamo indicazioni sulla provenienza. Tra gli stranieri spicca la presenza di sudditi del Ducato di Milano (29,5%) e del Vescovado di Trento (25%). L'età media era molto più alta del solito: 27,2 anni<sup>182</sup>.

Infine vi è il partito di Pietro Palpigna, attivo tra il 1668 e il 1670. Fu l'unico agente che operò in prevalenza fuori Stato<sup>183</sup>. Il contratto, stipulato nel 1669, prevedeva inizialmente la consegna di 150 uomini in un anno al prezzo unitario di D 140, ai quali il Palpigna avrebbe dovuto fornire il premio d'ingaggio – pari a circa 30-40 ducati – più il vestiario del valore di £ 200, mentre il resto del denaro sarebbe rimasto nelle tasche dell'agente. In realtà il partitante raccolse in due anni 243 galeotti (età media 24 anni) provenienti per il 61,3% da Stati italiani, per il 25,5% da altri Stati europei, mentre per il 13,2% non si ha l'indicazione di provenienza. Tra gli italiani rilevante è la presenza dei sudditi dello Stato Pontificio (24,8%) e del Regno di Napoli (24,2%), notevole è anche il dato aggregato dei toscani (22,8%), mentre fra gli stranieri i più presenti risultano i francesi (54,8%), seguiti dagli spagnoli (24,3%). Nonostante l'esterofilia di Palpigna, un 4% dei remiganti fu comunque reclutato nello Stato veneziano.

Stati italiani	%
Stato Pontificio	24,8
Regno di Napoli	24,2
Granducato di Toscana	11,4
Repubblica di Lucca	9,4
Regno di Sicilia	7,4
Repubblica di Genova	4,7
Ducato di Milano	4,7
Ducato di Savoia	4
Repubblica di Venezia	4
Ducati padani	2,7
Altri Stati	2,7

Tabella 22

<sup>182</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 727.

<sup>183</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 732.

Complessivamente abbiamo potuto analizzare un campione di 1.803 galeotti, di cui 953 (53%) sudditi della Repubblica di Venezia, 635 sudditi di Stati esteri (35%) e 215 senza indicazione (12%). L'età media si aggirava attorno ai 25 anni. Per quanto riguarda le provenienze "interne" è evidente – come si è detto – la predilezione per la zona centro-orientale della Terraferma (Vicentino, Trevigiano, Padovano e Friuli). Tra i paesi esteri spiccano senz'altro, per l'Italia, lo Stato Pontificio e la Toscana; mentre per il resto d'Europa i più numerosi risultano i francesi.

Nella successiva guerra di Morea si ricorse nuovamente ai partitanti. Il primo a essere richiamato fu Pier Antonio Palpigna, il quale nel marzo 1684 si impegnò a reclutare 150 remiganti al prezzo di 130-140 ducati l'uno. Nel contratto era previsto un premio d'ingaggio di 30 ducati più il vestiario (£ 200)<sup>184</sup>. Qualche anno dopo fu accordato un partito ad Ambrogio Turrus per il reclutamento di uomini negli Stati imperiali, che però fallì completamente<sup>185</sup>. Nonostante ciò il Senato stipulò nel 1695 un nuovo contratto con il Turrus per la "raccolta" di ben 500 uomini al prezzo di D 120<sup>186</sup>. Nel corso della guerra, poi, altri partiti furono concessi al modenese Betelli<sup>187</sup> e al veneto Bragatin<sup>188</sup>, e altri ancora furono proposti da persone "secrete"<sup>189</sup>; di nessuno però ci sono rimasti i dati. Da una lettera della Milizia da mar del 13 aprile 1715 veniamo a sapere che tutti i partiti stipulati durante la guerra di Morea fallirono: Palpigna su 300 uomini ne consegnò 66, il Turrus su 400 ne inviò in galera 94 e addirittura il Bragatin su 300 galeotti ne ingaggiò soltanto tre<sup>190</sup>. Nonostante questi scarsi risultati, nel giugno 1715 si pensò ancora agli agenti privati, ma poi non se ne fece nulla<sup>191</sup>, viste le difficoltà generali nel "ritrovar" galeotti di libertà.

<sup>184</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, parte dell'11 marzo 1684 e allegati.

<sup>185</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 669, parte del 28 maggio 1687 e allegati.

<sup>186</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, s.n. 9 febbraio 1695.

<sup>187</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 723, parte del 24 settembre 1695 e allegati.

<sup>188</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 709, parte del 26 settembre 1693 e f. 711, parte del 3 dicembre 1693 e allegati.

<sup>189</sup> A.S.V., *Senato Mar*, ff. 703-707-708, parti 17 dicembre 1692, 16 gennaio 1693, 20 maggio 1693 e 11 luglio 1693.

<sup>190</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 835, parte del 13 aprile 1715 e allegati.

<sup>191</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 837, parte dell'8 giugno 1715.



#### 5.1.4. L'ultima leva (1715-1716)

Con l'ultima guerra veneto-turca ci fu anche l'ultima leva di galeotti, che però, a differenza delle altre, fu un fallimento. Vediamo per quali motivi.

Il 9 dicembre 1714 la Porta ottomana, dopo aver fatto imprigionare il Bailo, dichiarava guerra alla Repubblica, con l'intenzione di riprendersi la Morea<sup>192</sup>. Il Senato dovette così riorganizzare l'armata navale e aumentare il numero delle unità. Si decise di armare due galeazze e per far ciò fu decretata, il 29 febbraio 1715, una leva di 650 uomini effettivi a carico per metà della città di Venezia e suo Dogado, per l'altra metà della Terraferma<sup>193</sup>. Ma questa volta le difficoltà dei contribuenti nel "ritrovar uomini da remo" furono insormontabili. All'inizio d'agosto il Senato ne prese atto e decise di rinviare all'anno successivo la consegna degli uomini<sup>194</sup>. Nel gennaio 1716 il Collegio della Milizia da mar chiese al Senato d'imporre la consegna dei galeotti entro la fine del mese<sup>195</sup>, altrimenti avrebbe provveduto all'estrazione a sorte. Tuttavia alla fine del mese di marzo<sup>196</sup> i galeotti giunti dalla Terraferma erano 59 – quasi tutti provenienti da Crema – mentre soltanto 89 ne avevano reclutato la città di Venezia e il Dogado: in totale dunque 148 uomini (alla fine di maggio la quota salì a 221) sui 650 richiesti. Il Senato, preso atto del fallimento di questa leva, ne decretò la sospensione, provvedendo però ad imbarcare i pochi uomini giunti

<sup>192</sup> M. NANI MOCENIGO, *Storia della Marina veneziana* cit., pp. 316-317; G. COZZI-M. KNAPTON-G. SCARABELLO, *La Repubblica di Venezia* cit., p. 557; per un inquadramento generale si veda: A. BERNARDY, *L'ultima guerra turco-veneziana, 1714-1718*, Firenze, 1902; K. M. SETTON, *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia, 1991; e soprattutto D. HATZOPOULOS, *La dernière guerre entre la République de Venise et l'Empire ottoman (1714-1718)*, Montréal, 1999.

<sup>193</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 834, parte del 2 marzo 1715 e allegati.

<sup>194</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 839, parte del 3 agosto 1715 e allegati.

<sup>195</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 843, parte del 4 gennaio 1716 e allegati.

<sup>196</sup> Nello stesso periodo la Repubblica aprì una trattativa per l'acquisto delle sei galere, complete di ciurma (1.362 uomini, di cui 213 schiavi, 822 buonavoglia e 327 forzati), del duca di Tursi (Doria), per la somma di 140.000 pezzi da otto reali. La trattativa si spense a causa del prezzo ritenuto troppo elevato dal governo della Repubblica di S. Marco, interessata più che altro ai galeotti. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 844, parte del 4 aprile 1716 e allegati; *Senato Rettori*, f. 175, parte del 28 marzo 1716.

sulle galere, poiché gli stessi stavano causando a Venezia problemi di ordine pubblico per il loro comportamento “indiscreto” e “capriccioso”<sup>197</sup>. In questa circostanza, inoltre, il governo della Serenissima constatò che molti contribuenti avevano offerto denaro anziché uomini, cosicché il 16 aprile decretò che per ogni uomo non consegnato andavano sorsati 200 ducati. In realtà poi i pagamenti furono ridotti a 150 ducati per la Terraferma<sup>198</sup> e le Scuole grandi di Venezia, a 50 per le arti, i traghetti e gli ebrei. In totale, alla fine di maggio il debito dei contribuenti era pari a ducati 46.884:9, di cui 30.984:9 a carico della Terraferma<sup>199</sup>. Finì così con poca gloria la plurisecolare storia della leva marittima della Serenissima che, nonostante mille difficoltà, aveva comunque retto fino all’ultima guerra di Morea. Le motivazioni della *débaçle* sono in parte oscure. Da un lato sicuramente i sudditi veneti si erano fatti più accorti e anche quelli più bisognosi e marginali sapevano che le promesse del Senato, riguardo sia alla durata sia al premio d’ingaggio, non venivano mantenute e perciò conveniva accettare altri lavori a terra, sia pure meno redditizi; d’altro lato c’è da considerare che durante quest’ultima guerra la priorità era ormai di trovare marinai per l’armata grossa e non rematori per quella sottile. Ecco perché – al contrario del passato – il governo della Repubblica, senza insistere più di tanto, decise di sospendere il reclutamento.

Nel 1722 – dopo un momento di crisi diplomatica con la Porta – il Collegio della Milizia da mar propose la trasformazione della vecchia leva di galeotti in un’analogo leva di marinai. L’ipotesi, avanzata il 14 marzo dai presidenti Zuanne Michiel, Faustin Giustinian e Anzolo Foscarini, mirava ad utilizzare l’antico riparto dei 20.000 galeotti per reclutare 1.000 marinai<sup>200</sup>, di cui metà a carico di Venezia e Dogado e l’altra metà a carico della Terraferma, sempre mantenendo attiva la tansa ordinaria. La proposta fu trasformata in legge dal Senato, ma non venne mai applicata<sup>201</sup>.

<sup>197</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 844, parte del 28 marzo 1716 e allegati.

<sup>198</sup> Per la città di Vicenza si veda: B.C.Be., *Archivio Torre*, n. 521., n. 12.

<sup>199</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 845, parte del 30 maggio 1716 e allegati.

<sup>200</sup> Un tentativo analogo era già stato operato nelle isole ioniche nel corso del 1717. Cfr. A.S.V., *Senato Rettori*, f. 179, parte del 27 marzo 1717 e allegati.

<sup>201</sup> A.S.V., *Senato Mar*, 884, parte dell’11 aprile 1722 e allegati.

### 5.1.5. I galeotti e le galere dello Stato da Mar

Lo Stato da Mar, in caso di necessità, aveva l'obbligo di armare un certo numero di galere totalmente equipaggiate con sudditi di quei luoghi. Si trattava però in genere di galere straordinarie. L'unica squadra permanente era quella di Candia, finché l'isola non cadde nelle mani dei turchi. Di norma era una flottiglia di dieci galere, di cui una assegnata al Capitano della guardia di Candia, come si evince dalla rassegna effettuata dal Commissario d'Armata Piero Bondumier nell'ottobre del 1606<sup>202</sup>. Nel 1617 la squadra candiota era ridotta a sole otto unità<sup>203</sup>. Nella successiva guerra di Creta, nonostante la parziale occupazione dell'isola, continuarono a operare diverse galere agli ordini del Capitano della guardia. Nel novembre 1646 risultavano in paga 14 galee di Candia, ma in realtà ve ne erano in servizio soltanto quattro. In quell'occasione c'erano anche quattro galee delle isole ioniche (due di Cefalonia, una di Corfù e una di Zante), mentre le due di Dalmazia giacevano in disarmo<sup>204</sup>. Con il ridimensionamento dello Stato da Mar, dopo la caduta di Creta, le galee che si potevano armare fuori da Venezia erano almeno sei: una da Zara, Traù, Spalato e Brazza; una da Lesina, Curzola e Lissa; una da Cherso, Arbe e Veglia; una da Corfù; una da Zante e una da Cefalonia<sup>205</sup>.

Ma come funzionava l'armamento di queste galere e con quali ciurme erano equipaggiate? Delle galere di Candia poco sappiamo, e forse il tema meriterebbe una ricerca a se stante: l'unica informazione certa è che venivano equipaggiate esclusivamente con rematori dell'isola, reclutati molto probabilmente con un sistema analogo – leva e contribuzione in denaro – a quello adottato a Venezia e nella Terraferma. Qualcosa di più, invece, sappiamo sulle galere dalmate e delle isole

<sup>202</sup> La squadra di Candia era così composta: Capitano della guardia Pisani, Bernardo Vizzamano, Andrea Polani, Zorzi Corner, Barozzi, Zorzi Muazzo, Zan Polo Querini, Zan Antonio Muazzo, Francesco Zen e Marco da Ca' Marcello. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1238, dispaccio del 24 ottobre 1606 da Curzola.

<sup>203</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1239, dispaccio del 2 dicembre 1617 da Curzola del Commissario d'armata Francesco Molin.

<sup>204</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1245, dispaccio n. 34 del 12 novembre 1646 da Standia del Commissario d'armata Alvise Mocenigo II.

<sup>205</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 650, parte del 6 dicembre 1683 e allegati.

ioniche. In queste unità il sopracomito era eletto tra i nobili locali e tutto il peso dell'armo ricadeva sulle sue spalle<sup>206</sup>, con il contributo e l'appoggio diretto della Serenissima. I galeotti, tutti uomini liberi, dovevano essere reclutati localmente e scelti dai ruoli appositamente stilati.

Allorché scoppiò la guerra di Morea, la galera toccante a Veglia, Cherso e Arbe fu armata da quest'ultima isola e il sopracomito scelto fu inizialmente Nicolò Zaro, poi sostituito dal fratello Gerolamo<sup>207</sup>. Nel corso dell'estate 1684 erano in servizio anche una galera *Chersina* e una *Brazzana*<sup>208</sup>: entrambe, contrariamente alle leggi che prevedevano una ciurma tutta composta da galeotti liberi delle isole dalmate (200 uomini), avevano equipaggio misto di galeotti liberi, condannati e turchi, così come avveniva sulle galere da sopracomito armate a Venezia. Sappiamo però che molti dei turchi, imbarcati come riserve, erano morlacchi e venivano impiegati al posto dei remiganti liberi con la medesima paga e i medesimi doveri<sup>209</sup>, pur senza essere costretti a convertirsi alla religione cattolica<sup>210</sup>.

Nel 1688 si armarono le tre galere delle isole ioniche, ma i Provveditori locali lamentavano notevoli difficoltà nel reperimento degli uomini e proponevano di commutare la pena del bando in anni di servizio al remo<sup>211</sup>. Di questo e di altri stratagemmi scrive un certo

<sup>206</sup> I sopracomiti dalmati e quelli ionici armavano analogamente ai loro colleghi veneziani. Ad esempio il 18 aprile 1693 al comando della galera di Lesina subentrò il sopracomito Martin Giaxa al posto di Gerolamo Vidali. Gli furono assegnati 1.338 ducati, di cui 300 di donativo e 500 da scontare sulla paga di D 80 al mese. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 706, parte del 18 aprile 1693. Le elezioni dei sopracomiti dalmati furono regolate da una terminazione del Provveditore generale da mar Gio. Batta Grimani del 18 gennaio 1642. Cfr. A. JUTRONIĆ, *La galea del Comune di Brač (Brazza) ed i suoi sopracomiti e galeotti*, in "Studi veneziani", X (1968), pp. 566-567.

<sup>207</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, parte del 24 marzo 1684 e allegati.

<sup>208</sup> Sugli armamenti di Brazza si veda A. JUTRONIĆ, *La galea del Comune di Brač* cit., pp. 555-585.

<sup>209</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 653, parte del 31 agosto 1684 e allegati.

<sup>210</sup> Un analogo stratagemma fu utilizzato anche dal conte Gerolamo Zaro, sopracomito della galera *Arbesana*, che nell'estate del 1690 aveva a bordo 43 turchi al posto di altrettanti galeotti dalmati. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 686, parti del 28 giugno e 15 luglio 1690 e allegati. Nel gennaio 1693 i turchi erano 40 e inoltre vi erano anche 60 condannati in sostituzione di 92 galeotti liberi delle isole. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 703, parte del 22 gennaio 1693.

<sup>211</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 674, parte del 27 marzo 1688 e allegati.

Soffiano Eudomogiani, dicendosi sicuro che nelle tre isole ioniche fosse possibile armare almeno 12 galere, non solo con il sistema della leva<sup>212</sup>. “A Corfù la Serenità Vostra haverà con facilità 75 huomini dalle 200 famiglie di cingani [zingari], che vi sono”: provvedimento “ben giusto” per “quella gente odiosa, et di niun profitto al pubblico”<sup>213</sup>. Sistemati gli zingari, l’acuto scrittore suggeriva la possibilità di reclutare tutti i disertori – ed erano molti – presenti sull’isola. Infine si poteva “cavare” ancora qualche uomo dai soliti ruoli dei galeotti locali. A Cefalonia vi erano circa 400 uomini appartenenti alle milizie che, secondo il nostro autore, “non fanno cosa alcuna et sono esenti dell’angheria, guardia et dalla galea”: si poteva con molta facilità trasformarli in galeotti, così come i circa “mille ladroni” rifugiatisi su quell’isola. Infine:

Al Zante Vostra Serenità [potrà] armar poi quattro galee, perciocchè è introdotto nell’isola uno dannosissimo abuso, che doi mille et più contadini, fabricati certi tuguri appresso i borghi di quella città, spendono il nome de borghesani et con tali tuguri, non habitati da loro, se non a certi tempi, vano assolti dal remo, i quali tutti descrivendosi e la prudenza del Principe resistendo, e provedendo alla malizia de’ sudditi, non è dubbio, che non cavasse tre forbite galee di gente da speda et da remo; di questo ne fu veduto anco l’effetto, quando, che per mio ricordo il Serenissimo Veniero all’hora Capitano Generale comandò, che di detta sorte d’huomini si armasse al Zante una galea, la quale si armò immediate et ne fu sopracomito Todorino Paidi; la quarta galea si armerà al Zante, di quelli che come di sopra, sono stati lasciati per favori dalli ministri, et dalli falliti et cingani: et quando questi non fossero abbastanza, supplir con parte di questi delli tuguri, che essendo quattro nell’isola di Zante, faranno dodici galee delle tre isole, et con universale satisfatione d’ogn’uno, et restando i roli poco meno che intatti, da potersene valere e rinforzare le suddette galere, quando ben continuassero dieci anni fuori: et son sicuro, che facendosi la

<sup>212</sup> B.M.C., *Mss. Dandolo*, n. 951, n. 80: “Modo di procurarsi uomini per le galee nelle isole di Corfù, Zante e Cefalonia”.

<sup>213</sup> *Ibidem*.

descrizione dalli propri Clarissimi Rettori di tutte le sopradette sorti di genti, se ne troverà di ogn'una molto maggior numero, che il sopradetto: et questo sia detto circa l'armare delle galere.<sup>214</sup>

L' esistenza di un sistema di leva, sia in uomini che in denaro, nelle isole ioniche è provata dalle continue richieste di esenzione avanzate nel corso del 1693 al Senato della Repubblica<sup>215</sup>. Alcune di queste richieste ebbero buon esito, come quelle delle ville di Catastari e Metochio dell'isola di Zante, andate a buon fine poiché gli abitanti erano soliti lavorare nelle importanti saline<sup>216</sup>. In ogni caso durante le guerre di Morea diverse furono le galere corfiote, zantiote e cefaloniotte in servizio con l'armata veneziana. Nel maggio 1693 le galere di Cefalonia e di Corfù, rispettivamente al comando di Imperial Foca e di Nicolò Teotochi, giunsero in Arsenale a Venezia per compiere sostanziosi lavori di manutenzione, visto che entrambe imbarcavano una cospicua quantità d'acqua<sup>217</sup>.

Un'ulteriore conferma dell'esistenza di una leva marittima nello Stato da Mar ci è data dai documenti redatti nel 1694 per l'armamento della galera di Curzola. Secondo le terminazioni del Provveditore straordinario in Dalmazia e Albania Pietro Valier, del 1686, la galera di Lesina, Lissa e Curzola andava "ciurmata" con gli abitanti di quelle isole<sup>218</sup>, con l'esenzione di tutte le persone occupate in mestieri definiti meccanici. Questi ultimi però avevano comunque l'obbligo di contribuire in denaro, al prezzo di 100 ducati per galeotto. Lo stesso Valier nella terminazione del 1° marzo 1686 ci indica che a Curzola le persone "rolate" erano in totale 317. In quella circostanza la leva richiesta era di 37 uomini<sup>219</sup>.

<sup>214</sup> *Ibidem*.

<sup>215</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 706, parte del 18 aprile 1693.

<sup>216</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 720, parte del 27 aprile 1695.

<sup>217</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 707, parti del 14 e 20 maggio 1693 e allegati.

<sup>218</sup> Nel 1625 nell'isola di Brazza furono rolati 623 uomini abili tra i popolani e di questi ne furono reclutati 98; successivamente si rolarono altri 20 uomini tra i nobili non originari, che di norma erano esentati dal servizio, e ne furono imbarcati 3 per un totale di 101 galeotti. L'altra metà spettava ai comuni di Zara, Spalato e Traù. Cfr. A. JUTRONIĆ, *La galea del Comune di Brač* cit., p. 562.

<sup>219</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 715, parte del 26 giugno 1694 e allegati.

Una nuova categoria di rematori tratti dalle isole ioniche, “inventata” da Francesco Morosini nel 1687<sup>220</sup>, era quella dei marinai da remo. L’idea del celebre condottiero veneziano era di reclutare tutti i marittimi delle isole in qualità di remiganti per la sola stagione estiva con una paga analoga a quella degli scapoli, che era pari a £ 26 al mese<sup>221</sup>. In effetti la proposta fu messa in pratica dallo stesso Morosini, ormai Doge, nel 1693. Il marinaio da remo avrebbe dovuto servire soltanto per la campagna estiva con una paga pari a uno zecchino<sup>222</sup>, più £ 40 di biscotto. Nel giugno di quell’anno però la leva fallì – furono reclutati soltanto 95 uomini sui 200 previsti – poiché i marinai delle isole temevano di non tornare più a casa con l’arrivo dell’inverno<sup>223</sup>. Nonostante ciò la loro leva fu riproposta in più occasioni nel corso degli anni Novanta. Nel dicembre 1694 ne risultavano in servizio 318<sup>224</sup>, mentre nell’estate successiva su circa 300 richiesti ne giunsero soltanto 175. Infine nel maggio 1696, secondo le indicazioni del Commissario Michiel, ne risultavano in servizio 351<sup>225</sup>.

Nella successiva guerra, detta seconda di Morea o di Corfù, la categoria dei marinai da remo non venne più riproposta, mentre si tornò ad armare le galere spettanti alla Dalmazia e alle isole ioniche con il sistema dell’antica leva. Nel corso del 1715 furono armate due galere di Dalmazia, la prima di Arbe, Veglia e Cherso agli ordini di Giacomo Cicuta e la seconda di Curzola, Lissa, Lesina e Brazza al comando di Rados Ivelio. Ai due sopracomiti, ingaggiati per cinque anni, si sborsarono D 300 di donativo e D 500 di sovvenzione da scalarsi a D 80 al

<sup>220</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1120, dispaccio dell’11 ottobre 1687 da Porto Lion (Pireo) del Capitano generale da mar Francesco Morosini.

<sup>221</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 610, parte del 27 giugno 1676 e allegati.

<sup>222</sup> Lo zecchino era quotato nell’ottobre 1684 a £ 25, mentre nel luglio 1717 era pari a £ 31. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1249, dispaccio n. 9 del 27 ottobre 1684 dalla Prevesa del Commissario d’armata Zorzi Emo; *P.T.M.*, f. 1286, dispaccio del 9 luglio 1717 da Lesina del Capitano del golfo G.B. Vitturi.

<sup>223</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1387, dispaccio n. 5 del 24 giugno 1694 da Corfù del Capitano generale da mar e Doge Francesco Morosini.

<sup>224</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130, dispaccio del 15 luglio 1695 del Capitano generale da mar Alessandro Molin.

<sup>225</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1255, dispaccio n. 10 del 20 maggio 1696 da Napoli di Romania del Commissario d’armata Michiel.

mese sulla paga<sup>226</sup>. In questa occasione l'armo delle galere era stato avversato da più parti, poiché si ritenevano meno costose e più efficaci le galeotte<sup>227</sup>. L'armo delle galee però significava il solito coinvolgimento economico e politico dei nobili dalmati, i quali viceversa non sarebbero entrati nell'amministrazione delle galeotte, in mano alle milizie Oltremarine direttamente controllate dal Savio alla scrittura. Alla fine il governo veneziano accontentò tutti: armò le due galere di Dalmazia, ma anche due squadre di galeotte: la prima agli ordini del Provveditore generale in Dalmazia e Albania formata da otto unità, di cui due grandi da 20 banchi e sei piccole da 15, tutte armate da fanti oltremarini croati, con l'obiettivo primario di contrastare la flotta delle galeotte dulcignotte armate, come è noto, da fanti albanesi; la seconda agli ordini del Capitano del golfo, formata da altre sette unità, di cui due grandi e cinque piccole<sup>228</sup>.

Per quanto riguarda le isole ioniche si adottò una simile politica di compromesso: da una parte si armarono le tre solite galee<sup>229</sup>, mentre dall'altra nel corso del 1717 si trasformò la leva dei galeotti in leva di marinai per le navi, ormai preferite alla pur utile e importante armata sottile<sup>230</sup>.

#### 5.1.6. Il premio d'ingaggio, le false promesse e il sistema creditizio del galeotto

Il motivo principale che spingeva un uomo a farsi galeotto a

<sup>226</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 842, parte del 16 novembre 1715 e allegati.

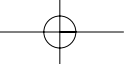
<sup>227</sup> Il 20 febbraio 1715 il Provveditore generale in Dalmazia e Albania Angelo Emo consigliava al Senato di non armare le solite galee a favore delle meno costose galeotte, che inoltre avrebbero lasciato liberi gli uomini di quei luoghi dalle contribuzioni in uomini e in denaro. Secondo l'Emo il costo mensile di una galera era di 1.200 reali al mese più il biscotto, mentre una galeotta con 150 uomini di equipaggio ne costava soltanto 200, quindi al posto di una galera si potevano armare ben 6 galeotte da 20 banchi. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 555. La risposta del governo veneziano fu totalmente contraria, tanto che ancora nel marzo 1716 si raccomandava al Provveditore generale in Dalmazia di provvedere all'armo delle galere. Cfr. A.S.V., *Senato Rettori*, f. 175, parte del 19 marzo 1716.

<sup>228</sup> A.S.V., *Senato Rettori*, f. 183, parte del 17 marzo 1718 e allegati.

<sup>229</sup> A.S.V., *Senato Rettori*, f. 176, parte del 1° agosto 1716 e allegati.

<sup>230</sup> Sulle vicende dell'armata grossa si rimanda al lavoro in corso di pubblicazione di G. Candiani, mentre sul cambio di leva si veda A.S.V., *Senato Rettori*, f. 179, parte del 27 marzo 1717.





Venezia era senza dubbio il sostanzioso premio d'ingaggio, che poteva risolvere nella legalità un'esistenza difficile. Il mestiere di galeotto si rivolgeva a quella fascia di popolazione maschile di basso livello sociale, spesso ai limiti della marginalità e della vera e propria indigenza. In molte occasioni i reclutatori veneziani trovarono terreno fertile nei settori produttivi in crisi, riuscendo spesso ad "imbarcare" uomini che, in altri momenti meno infelici della propria vita, mai avrebbero accettato questo tipo di lavoro, faticoso, pericoloso e soprattutto che si svolgeva lontano dalla casa e dagli affetti. Eppure il mestiere del rematore – a dispetto di una concezione stereotipata che lo dipinge come "vita infernale"<sup>231</sup> – era onorevole e non meno duro di altri lavori terrestri legati alle attività estrattive, manifatturiere e agricole.

La prima legge tendente a regolamentare l'ammontare del premio d'ingaggio, dopo la creazione della Milizia da mar avvenuta nel 1545, fu quella del 25 novembre 1595, in base alla quale al galeotto abile si doveva consegnare un donativo di 25 ducati più la prima muta di vestiario e gli si promettevano benefici (ammissione a un'arte, dote per le figlie, casa etc.) per sé e per la propria famiglia<sup>232</sup>. Ma se la somma di 25 ducati era il minimo previsto dalla legge, in realtà già alla fine del XVI secolo ingaggiare un galeotto costava molto di più. L'importo poi variava da uomo a uomo, da luogo a luogo e di anno in anno. Nel 1574, ad esempio, l'arte dei mandolieri di Treviso ingaggiò un galeotto con 38 ducati<sup>233</sup>. Il 14 agosto 1594 l'arte dei fabbri di Venezia reclutò il garzone Valentin a D 70, Francesco Lavieno a D 39 e Zamaria di Iseppo Sachon a D 36. Di solito ai garzoni si dava un donativo supplementare e si prometteva – in caso di ritorno – l'ammissione diretta senza prova nella "casta" dei maestri<sup>234</sup>.

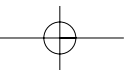
Con l'inizio del Seicento aumentarono i premi d'ingaggio. Sempre l'arte dei fabbri di Venezia nell'ottobre 1601 reclutò Nicolò di Marco di

<sup>231</sup> In questo senso va il celebre scritto di Benedetto Croce – tratto da un poemetto autobiografico di un forzato spagnolo dell'inizio del Seicento – che ha poi distorto in maniera eccessiva la visione degli storici successivi. Cfr. B. CROCE, *La vita infernale delle galere*, in *Varietà di storia letteraria e civile*, serie seconda, Bari, 1949, pp. 83-92.

<sup>232</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 82 25 novembre 1595.

<sup>233</sup> M. AYMARD, *La leva marittima* cit., p. 472.

<sup>234</sup> A.S.V., *Arti*, b. 117, 14 agosto 1594.



Serravalle per D 51 e Tomaso di Anzolo di Avignone per D 50<sup>235</sup>. Non molto diversi furono i donativi sborsati dall'arte dei telaroli nel 1607: tutti attorno ai D 60<sup>236</sup>. L'aumento del premio portò il Senato a decretare nel 1614 l'annullamento dei benefici a tutti i galeotti – definiti ingordi – che avessero ottenuto un ingaggio superiore ai D 25<sup>237</sup>. Nonostante ciò la successiva leva del 1617 vide un ulteriore aumento dei donativi, tanto da far decretare allo stesso Senato che, oltre ai 25 ducati soliti, si poteva elargire un premio di reclutamento fino ad un totale di 75 ducati<sup>238</sup>. Ma anche questo tetto non venne sempre rispettato, tanto che la Scuola di S. Rocco pagò ai suoi galeotti fino a D 115<sup>239</sup>.

Con la successiva guerra di Candia il prezzo di un galeotto di libertà si attestò attorno ai 130 ducati<sup>240</sup>, ma in diverse occasioni si superarono abbondantemente i 200 ducati. Così capitò il 18 dicembre 1668 per l'ingaggio di Zuanne Favretti per conto dell'arte dei fabbri di Venezia, per il quale fu oltrepassato il limite dei 250 ducati, di cui solo 130 andavano al rematore<sup>241</sup>. Un decennio prima, la stessa arte aveva reclutato 12 galeotti ad un prezzo variabile tra i 183 e i 220 ducati<sup>242</sup>.

<sup>235</sup> *Ibidem*, 11 e 12 ottobre 1601.

<sup>236</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 722.

<sup>237</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 128 23 settembre 1614.

<sup>238</sup> *Ibidem*, n. 145 20 aprile 1617.

<sup>239</sup> M. AYMARD, *La leva marittima* cit., p. 472.

<sup>240</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 260 15 maggio 1648.

<sup>241</sup> "Contadi alla Milizia da Mar per Zuanne Favretto per l'arte dei fabbri per andar huomo da remo £ 1:11.

Dati al detto huomo D 130 che fanno £ 806.

Dati alli partitanti per detto omo a introdurlo D 110 £ 682.

Contadi alli fanti della Milizia £ 3:2.

Contadi alli barbieri periti £ 6:4.

Contadi alli ufficiali a menarlo da basso £ 6:4.

Contadi alli fanti della Camera dell'Armamento £ 6:4.

Contadi per l'abito del galeotto £ 61.

Contadi alli soldati della fusta per condurlo in galea £ 6:4.

Contadi allo scrivano per aver il scontro £ &:4.

Contadi allo scrivano della fusta £ 1:4.

Contadi al masser della Camera per bollar la fede £ 1:4.

Contadi alla Milizia per menar la partita di giro £ 7:9.

Totale £ 1.594:10".

<sup>242</sup> *Ibidem*, 4 dicembre 1657.

Era allora più conveniente tentare d'ingaggiare, in Egeo, al prezzo di D 50 gli ex schiavi cristiani liberati dalle galere turche<sup>243</sup>.

Nello stesso periodo – come abbiamo ampiamente scritto – agivano anche gli agenti privati, i quali naturalmente tendevano ad elargire ingaggi molto più bassi. Giovanni Paolo Locatelli – partitante a Verona negli anni Cinquanta – si impegnava a consegnare al galeotto £ 200 (poco più di 32 ducati). È interessante segnalare che l'agente in questione operava nel Veronese utilizzando un modello di contratto prestampato al quale bastava aggiungere il nome del galeotto, il premio d'ingaggio e la firma, quasi sempre una croce, del neo remigante, la qual cosa – come è facile aspettarsi – permetteva di raggruppare facilmente diverse persone<sup>244</sup>. Sempre negli anni Cinquanta del XVII secolo, Piero Martinelli – altro partitante – s'impegnava a consegnare a ciascun galeotto ingaggiato almeno 50 ducati più il vestito<sup>245</sup>. Giovanni Battista Muzan e Marc'Antonio Farelli, invece, distinguevano fra galeotti nazionali ed esteri: ai primi promettevano 55 ducati, ai secondi 50<sup>246</sup>.

A giudicare da queste cifre, “farsi galeotto” conveniva e non poco<sup>247</sup>. Vediamo di capire quale fosse il potere d'acquisto dei premi

<sup>243</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1097, dispaccio del 29 agosto 1656 da S. Spirito di Lazzaro Mocenigo.

<sup>244</sup> “Adi 8 aprile 1652 Verona. Per il presente scritto si dichiara come se fusse pubblico, e giurato instromento, come si è accordato per huomo da remo per servire sopra una delle galere di questo Serenissimo Dominio per anni due, e tanto manco quanto che fusse stabilita la pace a disposizione di D. Gio. Paolo Locatelli, assontoli il carico dall'Eccellentissimo Senato, come per Ducali del medesimo Bartolomé Bertoloni da Val Mantena de anni 18 statura ordinaria pelo nero in lire doicento nette di ogni altre spese di vitto, e altro, oltre il danaro dato al Conduttore, si che resta di netto lire 200 per dargliele a suo piacere, o subito che sarà accettato in Venetia da gl'Illustrissimi, e Eccellentissimi Signori Presidenti alla Milizia da Mar, e così il suddetto Bartolomé Bertoloni si chiama soddisfatto, e contento di andare come sopra, e di non pretendere altro che le suddette lire 200 e per fede di ciò suddetto Bertoloni si sottoscriverà di sua propria mano, e non sapendo scrivere farà una croce per confirmatione del presente accordo, alla presenza delli sottoscritti testimoni e dell'infrascritto nodaro. Croce del suddetto Bartolomé”. A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 755.

<sup>245</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 728.

<sup>246</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 727.

<sup>247</sup> F. Trivellato, a proposito del donativo che si elargiva ai maestri vetrai di Murano, ne definisce “elevato” uno da 50 ducati, visto che solitamente se ne davano circa 16. F. TRIVELLATO, *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Roma, 2000, p. 64.

d'ingaggio confrontandoli con i salari mensili e annuali di altri mestieri. Giovanni Della Torre di Trento, maestro muratore, nel 1668 guadagnava £ 34 al mese, mentre nel 1671 ne percepiva 20 per i tre mesi invernali e 35 per i restanti nove mesi, per un totale annuo di D 60:3<sup>248</sup>. Negli anni Venti del Seicento un fornaio percepiva un mensile di £ 40, mentre un lavorante vetraio, negli anni Sessanta, ne percepiva poco più di 64<sup>249</sup>. Nel 1696 il proto dei fabbri dell'Arsenale aveva uno stipendio di quasi £ 25; il proto degli alberi sfiorava le 50 lire, mentre molto di più guadagnavano i protti dei "remeri" e quello dei "marangoni": 93 lire<sup>250</sup>. Nella seconda metà del Settecento un falegname friulano poteva guadagnare 40 ducati annui, mentre un addetto alla cardatura arrivava fino a 100<sup>251</sup>. Vediamo poi il confronto con i salari dell'equipaggio delle stesse galee. Tralasciando il sopracomito e i nobili di bordo, il medico percepiva un salario di £ 111:12 mensili, cioè quasi 198 ducati annui; il cappellano non arrivava a 65 ducati, mentre il comito guadagnava 106 ducati annui. Ai gradi più bassi abbiamo: il capo dei bombardieri con poco più di 53 ducati, il compagno (marinaio) circa 60, il cuoco poco più di 35, infine lo scapolo riusciva a mettere insieme circa 46 ducati annui. L'ultimo raffronto va fatto con il salario del galeotto stesso: quasi 18 ducati all'anno<sup>252</sup>.

A questo punto è lecito chiedersi come mai, nonostante questi alti premi d'ingaggio, tali addirittura da sistemare l'esistenza di più persone, l'offerta di uomini da remo rimanesse bassa e le difficoltà nel reclutamento – come abbiamo visto – restassero elevate. La risposta è semplice: non tutto il denaro promesso veniva effettivamente consegnato nelle mani del galeotto. Mettere nelle tasche dei rematori somme elevate, da portare a bordo delle galee, era molto rischioso. Era facile ritrovarsi a fianco di un ladro o peggio ancora di un assassino o maga-

<sup>248</sup> A.S.V., *Mani morte*, b. 9, Convento di S. Maria di Nazareth, fasc. 3 e fasc. 7.

<sup>249</sup> L. PEZZOLO, *L'economia*, in *Storia di Venezia*, vol. VII, *La Venezia barocca*, Roma, 1997, p. 407.

<sup>250</sup> A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 57, relazione del Savio agli Ordini Francesco Corner del 30 marzo 1696.

<sup>251</sup> Cfr. F. BIANCO, *Carnia. Organizzazione comunitaria e strutture economiche nel sistema alpino*, Pordenone, 2000, p. 52.

<sup>252</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 610, parte del 27 giugno 1676 e allegati.

ri di un “turco”, che nell’immaginario popolare, talvolta, faceva ancor più paura di un qualsiasi criminale cristiano. Così, con la scusa della sicurezza, il governo veneziano introdusse, con una terminazione dei Provveditori all’armar, la norma che ogni galeotto al momento dell’imbarco dovesse consegnare all’autorità di bordo 60 ducati del proprio premio d’ingaggio, al fine di conservarli per il sostentamento dello stesso rematore durante il periodo di servizio. Questa legge fu poi abolita dal Senato il 27 ottobre 1657 e si lasciò al singolo individuo la decisione se consegnare o meno al proprio sopracomito una determinata somma di denaro<sup>253</sup>. Visto l’ambiente di lavoro “a rischio”, a tutti i galeotti veniva comunque trattenuta una parte sostanziosa del premio, che era conservata nella cassa di bordo. A ciascun galeotto veniva acceso un conto personale (partita) sul “libro galera”, nel quale man mano venivano registrate tutte le operazioni contabili, ma anche altre informazioni relative alla vita di bordo del remigante, come le malattie, la morte, il licenziamento o la fuga. Dal credito iniziale si scilavano tutte le spese a carico del galeotto: il vestiario, le medicine, l’alimentazione supplementare, gli eventuali debiti contratti con altri membri dell’equipaggio, eccetera. Insomma, nel giro di poco tempo quel credito si trasformava in debito<sup>254</sup>, vincolando a tempo indeterminato il galeotto al proprio sopracomito. La spiegazione del meccanismo ce la offre la relazione del Capitano del golfo Antonio Civran presentata il 18 marzo 1615:

<sup>253</sup> A.S.V., *Senato Mar*, b. 240, n. 338 27 ottobre 1657.

<sup>254</sup> Un sistema analogo veniva utilizzato a Genova dai proprietari delle cartiere di Voltri nei confronti dei propri maestri e lavoranti. “Il mercante infatti impiega nei suoi rapporti con maestri e lavoranti uno strumento che ha una tradizione e una precisa espressione contrattuale a livello privato, il *debitum* dei contratti notarili, che caratterizza da tempo le relazioni tra mercanti”. Il debito “favorisce infatti l’asservimento ai mercanti della manodopera impiegata nella manifattura: chi pur lavorando ha maturato un debito difficilmente riesce a pagarlo in seguito. Il risultato è il diffondersi fra i maestri una condizione semiservile che assicura al mercante un controllo sulla forza lavoro altrimenti difficile”. Anche in questo caso, i maestri cartai e i propri lavoranti potevano essere “venduti” da un mercante a un altro, proprio come avveniva a Venezia per i galeotti. Cfr M. CALEGARI, *La manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVIII)*, Genova, 1986, pp. 29-32. Nella stessa Venezia, all’interno del mondo dei vetrai di Murano, si elargivano a maestri e lavoranti *donativi* e anticipi salariali solitamente nell’ordine di 13-16 ducati con lo scopo di vincolarli al “padrone”. F. TRIVELLATO, *Fondamenta dei vetrai* cit., pp. 63-64.

I galeotti di libertà sono, come sa Vostra Serenità, il niervo principale delle ciurme et questi si possono chiamare, anzi sono unitamente schiavi; perché, si come col tenuissimo stipendio di £ 7:12 al mese [successivamente aumentato a £ 10] che hanno non possono di gran lunga vivere; così continuando bere e vistirsi, e pagar li medicamenti; nel vestirsi si vuole due mude di drappi all'anno che costano £ 42; et nel bere per sostentarsi nelle fatiche, spendono fino cinque e più lire al mese, di modo che tra questa spesa, et altre cose e del pagar per le fallisioni di quei che scappano, in capo dell'anno, navigando, vengono ad haver contratto debito appresso a ducati dieci et così di anno in anno crescendo il loro debito, arrivano a grossissime summe. Questi, che in così fatta maniera sono indebitati, sono da quei che li hanno al tempo del loro disarmare, vinduti a quei che nuovamente armano, i quali non ne trovando di altra sorte, hanno per gratia di ricevere costoro e di riempire il numero di 48 galiotti di libertà [numero aumentato a 72], che ad ogn'uno concede Vostra Serenità, et così convingono spendere da sessanta fino a cento ducati dell'uno per l'altro con gran tracollo delle loro fortune, et massime dei capi da mare, i quali armando le galere loro tutte d'huomini di libertà, convingono spendere pur novanta e fino cento ducati dell'uno per l'altro. La qual cosa, benché dispendiosa, vien pur tolerata per la gilosia di onore e per il desiderio in che viene ogn'uno di ben servire; di maniera che se ben oggi i preci sono hoggimai molto alti, tutti si dolgono solo che, volendo, non ne ritrovano da comprare, essendo che per il puoco numero in cui hora sono non si tosto si avvicina il disarmare di una galera che dall'altra, come gioie preziose sono incaparrati e presi. Il poco numero e la diminutione di questa gente vien però da queste due cause: la prima è che facendosene pochissimi, vanno per il corso di natura morendo i vecchi. L'altra causa si è che havendo essi il pochissimo stipendio che ho detto di sopra, per il quale convingono contraer debiti così grandi e rimaner eternamente schiavi e sipolti in quelle miserie; ogn'uno poi abborrisse il nome di galira, perché considerando quanto sia grave lo andar a dormire entro a pidocchi e cimici sopra un pezzo di strettissimo banco, a mangiar un poco di biscotto o frisoppo, con due bocconi di minestra et una tazza di vino per doversi poi affaticarsi al remo odiato da tutti, fug-

gono, e quasi da pena infernale se ne astengono, per la certezza massime d'indebitarsi e così rimaner per sempre impediti dal veder la città e luochi, dove pur ogn'uno lascia qualche parente et qualche affetto; et così se a caso e per fraude non ne viene introdotto alcuno, non è possibile costo di ritrovarne mai da nuovo, in modo che morendo gli altri non si trova chi entri in luoco loro, et le galire per conseguenza s'indeboliscono a grave pregiudicio pubblico<sup>255</sup>.

Oltre a ciò, sappiamo che i crediti erano trascritti in moneta d'armata, fortemente svalutata rispetto al valore di Venezia, e i debiti, invece, si registravano nella moneta della capitale<sup>256</sup>. Infine, un altro miserevole trucco messo in atto dagli scrivani, in accordo con i loro comandanti, era di trasferire proporzionalmente il debito dei galeotti deceduti sui conti dei vivi. In pratica il galeotto di libertà diventava una sorta di schiavo personale del proprio comandante<sup>257</sup>. In cambio

<sup>255</sup> A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73.

<sup>256</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 e allegati.

<sup>257</sup> Un'altra lucida descrizione del sistema del debito ci è fornita dagli stessi Provveditori all'armar nell'agosto 1723: "Alle ciurme de condannati seguitan quelle di libertà di particolar raggione de nobil'huomeni. Il punto ricerca la sofferenza di Vostre Eccellenze, perché abbraccia non meno il pubblico servitio, che l'interesse delle miserabili ciurme. Gli antichi istituti, e molte leggi salutari in vari tempi, han prescritto il metodo, con cui devono esser da nobil'huomeni trattate queste genti e come deve esser tenuto di esse conto. Hanno le leggi stesse accordato di somministrar alle medesime due mute de drappi all'anno, cioè una nell'estate; l'altra nell'inverno, apprezzate con quelle misure con le quali vien provveduto da questa Camera il vestiario per condannati di ragion pubblica. Una maniera e mezzarola ogn'armo per cadauno, per i bisogni di far acqua, e legne. Proibito di darsene in contanti, tolto alcun caso di gran bisogno, e di raro, e non più di soldi dieci. Somministrare il vino giornaliero a quei prezzi, come fosse stato comprato dal sopracomito, presenti il tariffa, e due galeotti più vecchi della ciurma. Di tutte queste partite devono di tempo in tempo esser formati debitori li galeotti nel libro vacchetta a quest'effetto instituito, e fu prescritto l'anno 1694, che tali vacchette fossero reviste in armata nella difficoltà di poter a questa parte rilevare il preciso delle cose, e fuor di tempo, mentre non potrebbe farsi, che al disarmo, e anco con disordine, onde i prezzi delle ciurme non prendessero alteratione, e fossero alla pragmatica delle leggi i loro provvedimenti.

Tra le partite permesse dalle leggi si rileva quella de medicamenti, che in caso di malattie vengono contribuiti a galeotti e questi s'estendono ad arbitrio con non poco loro aggravio. Qui non v'ha presidio fuor delle leggi, quando siano restituite alla loro obbedienza. Resta per esse individuata la qualità de medicamenti per gli ospitali delle milite e la quantità ancora. Il tenersi rigorosamente al metodo sarà salutare, e perché riportino la dovuta ubbidienza, il solo zelo delle cariche può farsene il merito. S'aggiunge

però otteneva alcuni favori, tali da rendergli la vita, se non certo piacevole, per lo meno accettabile. Secondo le leggi (in particolare quella del 4 giugno 1624) era proibito ai galeotti di andare a terra in franchigia (non sorvegliati) per svolgere piccoli commerci o altri mestieri nei momenti di sosta della galea<sup>258</sup>, ma tutto ciò veniva dimenticato dai sopracomiti, i quali molto spesso utilizzavano i remiganti per faccende private in cambio di premi in denaro o in natura. Così accadde allorché il Capitano del golfo Marin Antonio Capello decise di venderli due turchi di “ragione pubblica” a Zara, dopo averli dichiarati deceduti, per il prezzo di 350 zecchini. I due, Memo Ibrahim e Mustafà Delachi entrambi di Mistrà, erano stati condotti nel porto di Zara dai galeotti Pietro Boduc e Andrea detto l’ebreo, ma convertito al cristianesimo, uomini di fiducia del Capitano Capello. Tali operazioni di norma non venivano scoperte, ma in questa circostanza l’episodio

£ 3:2 di debito ogni anno a cadaun galeotto per le radaure del barbier, che come ciurma particolare de nobil’huomeni. non è soggetta a seruenti del Principe, destinati solo per le ciurme de condannati. Sopra di questo non v’essendo motivo di regolazione, passeremo al vino, per il quale vien dato debito per il più in raggioni di £ 20 la barilla, prezzo pur ad arbitrio. Se potesse dar regola in questo proposito il prezzo cui vien dal pubblico conteggiato per i condannati in raggioni di £ 15, facile sarebbe fissarvi un metodo, ma trattandosi di ciurme di libertà di raggione privata, per cui sarà per giusto accennare le convenienze, basterà per ora all’umiltà nostra riflettere, che anco l’alzamento del cecchino deve esser un motivo per dar ad un tal arbitrio un qualche confine. Li soldi 10 ch’è permesso di somministrarle di raro, e nel maggior bisogno in contanti, sotto titolo di spesato si vedono ridotti a giorno con aumento di debito al galeotto. Qui pure abbino esecuzione le leggi, e sarà rimediato.

Fuggono i galeotti di galera, e il debito, che tengono viene rippartito con equal proporzione sopra tutte le teste per raggione dell’insolidità qual corre nelle ciurme. La pratica guarda la conservatione delle ciurme stesse, né può alterarsi per quanto ella sia gravosa a chi resta.

All’incontro di tutte le partite espresse vengono contrapposte in vacchetta a credito del galeotto le £ 10 per paga rimborsate sempre da nobil’huomeni, come proprietari delle ciurme, onde detratte queste tutte le restanti summe sono a credito del patrone, e vengono di componer il prezzo delle ciurme, che di tempo in tempo passano ne successori. Vi è però una partita, che quantunque non si veda in vacchetta corre per privato contratto di sedeci per cento su l’importar intiero della ciurma. Sino che passa fra li contraenti può il pubblico sorpassarla, ma se in qualche caso fosse a peso del galeotto, meriterebbe d’esser corretta. Ordinare però, che accordando il possessore della ciurma la libertà ad alcun galeotto, come alcune volte succede sarà prevenzione degna della pubblica carità non abbia a correr una tal prattica”. A.S.V., *Senato Militar*, f. 3, scrittura del Magistrato all’armar del 21 agosto 1723.

<sup>258</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774 e allegati.



ebbe una notevole risonanza perché un tal Pietro Costa, per liberare due schiavi veneti a Costantinopoli, avrebbe dovuto consegnare in cambio proprio i due galeotti islamici suddetti. Per la cronaca la colpa ricadde totalmente sul ragionato Gasparà, mentre nessuna inchiesta fu aperta nei confronti del nobile Capello<sup>259</sup>.

Al momento dell'imbarco il galeotto era in credito verso il proprio comandante. A tal proposito è interessante una lista di zontaroli deceduti sulle galeazze subito dopo l'imbarco, che ci dà la dimensione di quale fosse questo credito iniziale, del quale in caso di morte avrebbero dovuto beneficiare i parenti del galeotto scomparso<sup>260</sup>. Tra il maggio e il giugno 1684 sulla galeazza Morosini morirono sei zontaroli: Zorzi Fedrigo con il credito di 91:5 ducati, Zuanne Maria De Giacomo con 77:10, Paventino Chersi con 35:7, Valentin Pidalo con 84:20, Francesco Munezzo con 85:11 (che fece testamento lasciando 8 zecchini al cappellano della galeazza, 10 zecchini al Capitano Galluzzi e il restante al proprio parente Paolo Mazzucolo) e infine Zuanne de Bortolo senza neanche un ducato. Sulla galeazza Corner il 18 aprile era deceduto Zuanne de Fuio con credito pari a D 38:17. E ancora sulla galeazza Pisani i deceduti furono tre: Antonio Zancalo con ben 122:14 ducati, Giacomo Schiavo con 64:14 e Agostin de Camillo senza credito, poiché essendo un ex galeotto della galea di mercanzia, aveva dovuto versare il premio d'ingaggio per estinguere il debito che aveva con il proprio "padrone". Infine sulla galeazza Basadonna morì il 31 maggio Lion Anzolini con un credito di D 45:2<sup>261</sup>. Per questi l'avventura era finita dopo poco tempo, ma a tutti erano stati promessi soltanto due anni di servizio (altro inganno!), e tutti sarebbero rimasti intrappolati nel meccanismo del debito. Da un'altra lista di galeotti deceduti possiamo vedere l'ammontare di alcuni debiti personali. Nel maggio 1685 la galera del sopracomito Zorzi Querini era stata colpita da "un'infe-

<sup>259</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 837, parte dell'8 giugno 1715.

<sup>260</sup> Non sempre i parenti degli scomparsi si presentavano davanti ai Provveditori all'armar, cosicché il denaro non reclamato rimaneva nelle casse dello Stato. Nel maggio 1685 su 5.490:12 ducati di crediti lasciati dagli zontaroli morti, 1023 erano stati consegnati ai legittimi eredi, mentre 4.466:15 erano rimasti a disposizione della Camera dell'armamento. Cfr. A.S.V., *Senato Mar*, f. 658, parte del 5 maggio 1685 e allegati.

<sup>261</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 652, parte del 7 giugno 1684.

zione maligna” che aveva ucciso in un breve periodo 47 condannati, 7 scapoli e 23 galeotti di libertà<sup>262</sup>:

Nome del galeotto	Debito in ducati
Antonio Bottani	40
Giacomo Zanusso	50
Pietro Barbara	66
Zuanne Conte	70
Mattio A. Battistella	40
Iseppo di Gasparo	100
Francesco Steffani	40
Francesco de Bernardo	50
Mattio Casellan	50
Francesco Battistella	60
Steffano Nadal	40
Giacomo Ferro	50
Giacomo Bianchi	60
Giacomo Gonella	80
Antonio Bettini	80
Menego Pettao	60
Batta Anzoli	50
Giacomo Brusegan	60
Giacomo Vido	60
Anzolo de Damian	50
Francesco Sinitra	60
Michiel Battagin	20
Batta Malappano	25
Totale	1.261

Tabella 23

I galeotti, dunque, dopo un determinato tempo trasformavano il loro credito iniziale in un debito nei confronti dell’amministrazione della galera o della galeazza. Il beneficiario, cioè l’amministratore, era il sopra-comito, il governatore o il capo da mar, il quale a fine mandato poteva così venderli la ciurma di libertà ad un certo prezzo, il cui ammontare era proprio indicato dall’insieme dei debiti dei galeotti da vendere.

<sup>262</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 658, parte del 26 maggio 1685 e allegati.

### 5.1.7. La compravendita delle ciurme libere

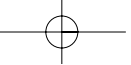
Al momento della nomina il sopracomito, il governatore di galeazza e il capo da mar ricevevano dallo Stato uno “spazzo”, cioè una somma da utilizzare per l’armamento. Nel periodo delle guerre di Morea ai neo sopracomiti si davano 5.500 ducati, di cui 4.500 per procurarsi i galeotti di libertà, da restituire scalandoli dalla paga, e 1.000 come prestito da restituirsi 15 giorni dopo il disarmo. Al capo da mar si attribuivano invece D 4.000 di sovvenzione da scontarsi a 100 ducati dalla paga e D 3.000 di donativo. Le sovvenzioni erano calcolate sull’intera ciurma di libertà: 72 uomini per i sopracomiti e 224 per i capi da mar. Era prevista anche una pena pecuniaria per ogni galeotto mancante: secondo il decreto del 22 giugno 1678 ammontava a £ 71:15<sup>263</sup>. Ad alimentare gli “spazzi” dei comandanti dell’armata sottile contribuivano i dazi sulla carta e sul fieno.

Ottenuta la sovvenzione il sopracomito doveva procurarsi la ciurma di libertà. Il sistema più semplice era di acquistarla direttamente dal proprio predecessore. Il prezzo della ciurma era costituito dalla somma dei debiti dei galeotti stessi e variava da galera a galera a seconda del numero degli uomini, dell’anzianità di servizio dei rematori e della capacità da parte degli scrivani e dei sopracomiti di farli indebitare il più possibile.

Alcuni esempi di prezzi ci sono offerti da un documento contenente la lista delle ciurme di libertà sequestrate ai sopracomiti e ai capi da mar inquisiti dopo la disfatta di Scio del febbraio 1695. La ciurma del Provveditore straordinario d’armata Piero Querini, composta di 214 elementi, costava £ 143.420:5 (23.132:8 ducati), mentre i 263 uomini del Provveditore d’armata Carlo Pisani avevano un costo di £ 139.059:1 (22.428:11 ducati). Per quanto riguarda il costo delle ciurme dei sopracomiti: 72 uomini di Antonio Bembo £ 49.104:4 (7.920 ducati circa)<sup>264</sup>,

<sup>263</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 792, parte del 7 luglio 1707 e allegati.

<sup>264</sup> Per ben valutare l’elevato prezzo dei galeotti è significativo il confronto con il costo di costruzione e armamento di una galera. Il solo scafo di una galera sottile costava circa 8.000 ducati nel 1628 e quasi 10.000 durante la guerra di Candia. Nel 1660, ad esempio, “l’arsile” costava esattamente 9.827 ducati; gli alberi, i timoni, i remi e altre parti in legno



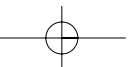
46 uomini di Vincenzo Zorzi £ 35.503:18, 77 uomini di Anzolo Orio £ 44.132, 61 uomini di Tommaso Barbaro £ 43.009 e 38 uomini di Bortolo Minio £ 22.067:10<sup>265</sup>. Per un governatore di galeazza il peso dell'armo era ancora più imponente, considerato che una ciurma di 308 galeotti poteva costare tra i 30 e i 40 mila ducati.

Come si evince facilmente dalle cifre sopra espresse, la sola sovvenzione non era sufficiente per acquistare una ciurma. C'è da aggiungere che originariamente la stessa sovvenzione serviva per il sostentamento della galera durante gli anni di servizio e non per l'investimento iniziale, ma col passare del tempo divenne consuetudine dei patrizi meno facoltosi utilizzarla per l'acquisto della ciurma. Proprio attorno a questo punto si snodano le riflessioni del Capitano generale da mar Alessandro Molin nell'estate del 1695:

Da alcuni anni in qua la carica di sopracomito cade per il più in soggetti, che nella nota ristrettezza del loro stato si sono persuasi ad intraprenderla più per mantenersi con essa, che per genio che avessero alla professione. Questi non avendo polso per comprare la ciurma del proprio, pensano a comprarla con quello che li da il Principe, et impiegano in ciò tutta la sovvenzione dei quattro mille e cinquecento ducati, consumano poi le quattro paghe anticipate per mettersi all'ordine e supplire a qualche altro bisogno del viaggio, si che giungono in armata et assumono la carica con la borsa vuota. Qui dovendo scontare la sovvenzione col rilascio in Commissaria di cento e cinque ducati al mese, bisogna che stanno tre anni e più senza paga, ma ne meno è sufficiente per questo rilascio il salario, che hanno di ducati cento e trenta, che sono necessitati ad aggiungervi del soldo dei galeotti, o delle genti della sua mensa altri vinti ducati in circa.

D 590:14; le vele, le gomene e il sartame D 2.382:8; l'artiglieria, le munizioni e le armi in genere D 4.276. In totale dunque una galera ordinaria, senza l'equipaggio, costava alla Serenissima 17.076:7 ducati. Cfr. E. MARCHIONNI, *L'Arsenale di Venezia. Gli uomini, il lavoro, le galere: i documenti, in Venezia e la difesa del Levante*, Venezia, 1986. Per un maggiore approfondimento si vedano le relazioni dei Savi agli ordini in A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 57.

<sup>265</sup> A.S.V., P.T.M., f. 1130, dispaccio del 16 giugno 1695 del Capitano generale da mar Alessandro Molin e allegati.



In tal modo diventava difficile per il patrizio, che non poteva contare sull'aiuto della famiglia, accettare l'incarico.

Quindi nasce che i legni sono mal tenuti, che non trovano ufficiali buoni, che vogliono servirli, che non vien corrisposto quello si deve a galeotti, che le genti scappano, che le ciurme di libertà si vanno distruggendo, manca il vigore, gli animi s'inviliscono, che ogni cosa si somma degenerando, e nell'apparenza, e nella sostanza dell'antico lustro e disciplina, l'armata non è più quella che era, e tutto piega al disordine e al precipizio.

Per migliorare la forza dell'armata il Molin avanzava due proposte.

Nella guerra passata furono da principio dirette le galere da sopracomiti, ma essendo nel progresso, non so se più simili o per altre cause, ridotte al niente le ciurme di libertà, fu in fine la Serenità Vostra necessitata a riarmarle intieramente del suo e levando i sopracomiti appogiar le galere a governatori. Nel principio della presente erano tutti sopracomiti et ora parte sono sopracomiti instituiti da Vostra Serenità parte vicegovernatori sostituiti da questa carica, secondo le occorrenze e gli accidenti che sono insorti. Crederei dunque prima che il male presente s'inoltri d'avvantaggio, che la Serenità Vostra vi potrebbe rimediare, o con lasciar i sopracomiti, facilitando a medesimi il modo di mantenersi, o con levarli e far tutti governatori. Lasciando i sopracomiti direi che in vece di trattenerli la sovvenzione a cento e cinque ducati al mese, da che ne deriva la loro impotenza di sussistere, e tutti gli altri cattivi effetti, che ho di sopra espressi, potessero l'Eccellenze Vostre abilitarli a lasciar della loro paga solamente ducati trenta e che restino con cento al mese alla similitudine de Governatori ordinarii di galeazza. E perché con tal agevolezza si ricercerebbe molto più tempo al diffalco della sovvenzione, affinché la Serenità Vostra non potesse restar scoperta avrei che s'intendesse sempre obbligata et hipotecata non solo la ciurma di libertà, ma i beni insieme del nobil huomo sopracomito, che ricevesse la galera, per saldar il pubblico di quanto rimanesse debitor al disarmo. Così la Serenità Vostra sarebbe sicura d'essere soddisfatta, ne al sopracomito man-

cherebbe forma di sostenere la carica con proprietà e servizio conveniente [...].

L'altro partito di far tutti governatori sarebbe anch'essa praticabile, perché la Serenità Vostra porta più spesa di quello importi lo spazzo che somministra a sopracomiti. Col destinar per ogni galea un nobil huomo che la governi, avendo questa la sua paga netta e libera da qualunque obligatione non avrebbe da pensar ad altro, che a far ben le proprie parti nella direzione delle galere che li sarebbero commesse. Ne sanno aver luogo la considerazione che non avendo i governatori interessi nelle ciurme, come hanno i sopracomiti, abbino perciò da presumersi meno diligenti alla cura e preservazione di esse, perché anco nelle galeazze vi sono i governatori straordinari e pure le genti et i capitali pubblici sono conservati e Vostre Eccellenze ben servite; dove all'incontro i sopracomiti non ostante che le ciurme siano sue le lasciano perire miseramente [...]. Quale poi dei due ripieghi accennati sia il più conferente, devo rassegnare il giudizio alla pubblica riverita cognizione e virtù<sup>266</sup>.

Le considerazioni importanti del Molin sono diverse. In primo luogo ricorda che accettare la carica di sopracomito, pur tra mille difficoltà, non costituiva soltanto un onore e un onere, ma poteva rivelarsi vantaggioso. Ammoniva però che il sistema, per ben funzionare, aveva bisogno degli investimenti personali dei comandanti<sup>267</sup>. Infatti la sovvenzione era nata per il mantenimento della galea e non per l'acquisto della ciurma; utilizzandola per quest'ultimo scopo il sopracomito si trovava poi a dover sopravvivere per diversi anni praticamente senza stipendio, cosicché l'armata diveniva fiacca e debole. Egli suggeriva due possibili soluzioni, lasciandone intravedere una terza. La prima consisteva nel defalcare dallo stipendio 30 ducati al posto dei 105. Il rischio era il mancato saldo finale della sovvenzione, ma il Molin suggeriva che, per garanzia, si sarebbe potuta ipotecare la stessa ciurma, che in caso di mancato pagamento sarebbe diventata di

<sup>266</sup> *Ibidem*, dispaccio del 15 luglio 1695.

<sup>267</sup> Sull'investimento iniziale si veda: A. TENENTI, *La navigazione, in Storia di Venezia*, vol. VII *La Venezia barocca*, Roma, 1997, p. 558.

proprietà statale. La seconda soluzione era il ricorso, come durante la guerra di Candia, ai governatori di galea. Questi ultimi, a differenza dei sopracomiti, non avevano l'obbligo del possesso della ciurma, ma armavano come semplici "direttori" di galea, un po' come accadeva nelle flotte di Ponente. Tutto il peso iniziale ricadeva così sullo Stato, col vantaggio – non indifferente – che si poteva nominare governatore qualsiasi patrizio veneziano senza verificare a priori le sostanze della famiglia (scorrendo le liste dei governatori nominati durante la guerra di Candia compaiono cognomi nobili che mai appaiono nelle liste dei sopracomiti)<sup>268</sup>. Per contro, venendo a mancare il lato "imprenditoriale", c'era il rischio di una cattiva gestione delle galere e soprattutto delle ciurme, nonché di un disamore verso la carriera marittima, da sempre considerata il fulcro attorno al quale ruotava la Repubblica. Infine il Molin, tra le righe, suggeriva la soluzione più logica: eleggere sopracomiti tra i giovani patrizi più facoltosi, i quali oltretutto avrebbero avuto poi maggiori possibilità di far carriera nei gradi superiori dell'armata.

Il modo più semplice di procurarsi una ciurma, per il neo sopracomito, era dunque l'acquisto dal proprio predecessore. L'atto di compravendita, stipulato davanti a un notaio, prevedeva sempre anche un contratto di livello affrancabile<sup>269</sup>. Una parte del prezzo veniva coperto con la sovvenzione, e per il resto il compratore della ciurma si faceva anticipare il denaro dal venditore, simulando una vendita a suo favore. Allo scadere del contratto il compratore avrebbe dovuto restituire il capitale più l'interesse del 5,5% e in cambio avrebbe riottenuto il pieno possesso del bene temporaneamente venduto. Inoltre questi contratti prevedevano che il venditore guadagnasse dalla vendita il 16% sul costo iniziale della ciurma. Ovviamente i governatori di galeazza e i capi da mar, vista la consistenza degli acquisti – 308 galeotti i primi e 224 i secondi – in molte occasioni stipulavano diversi contratti di livello. Vediamo qualche esempio concreto.

<sup>268</sup> I governatori erano eletti in Senato, mentre i sopracomiti in Maggior Consiglio. Scorrendo i registri dei *Segretari alla voce Pregadi*, nn. 15-19 si scopre che durante la guerra di Candia (1645-1669) furono eletti 215 governatori, di cui 20 mai armarono (4 rifiuti, 10 dispensati e 6 elezioni tagliate).

<sup>269</sup> Per la definizione di livello si veda la nota n. 110.

Il 25 febbraio 1682 Alessandro Bon, dovendo armare da governatore di galeazza, acquistò, assieme al padre Filippo Procuratore di S. Marco, la ciurma di libertà dell'ex Capitano delle galeazze Francesco Michiel (il quale a sua volta l'aveva acquistata nel 1678 assieme al padre da Zorzi Foscari) composta di 260 galeotti con un debito complessivo di £ 175.788:3. A queste bisognava poi aggiungere la solita "partita del 16%" da £ 28.126 e si aveva un costo totale di £ 203.914:3, cioè D 32.899:9 da £ 6:4. I due Bon pagarono subito 11.000 ducati, di cui 5.000 tratti dalla sovvenzione e per i restanti 6.000 si impegnarono a saldare il debito contratto dai Michiel con Giovanni Battista Bolani per l'acquisto di parte della ciurma. Sulla restante cifra di 21.889:9 ducati fu istituito un livello affrancabile nel quale i Bon cedevano ai Michiel il possesso di un mulino sito nel Padovano; inoltre si impegnavano a versare l'interesse annuo del 5,5% consistente in 1.203:22 ducati in due rate<sup>270</sup>.

Il 18 marzo 1684 il giovane sopracomito Michiel Magno si fece comprare per la propria galera dal padre Giovanni 72 uomini di libertà. La ciurma fu acquistata dall'ex Capitano delle galeazze Girolamo Garzoni, fratello del noto "diarista" Pietro<sup>271</sup>, e i contratti di compravendita e di livello affrancabile furono stipulati davanti al notaio Giovanni Battista Zorzi. Per il pagamento dei 6.765:19 ducati si scelse il solito sistema: 4.500 ducati dello "spazzo" subito, e sui restanti 2.265:19 si stipulava un livello affrancabile su una bottega e una casa ubicate in riva del Ferro, dal quale il Garzoni avrebbe anche ottenuto i relativi affitti rispettivamente di 80 e 120 ducati annui. Il Magno inoltre avrebbe pagato per cinque anni l'interesse di 124:16 ducati l'anno da pagarsi in due rate<sup>272</sup>.

Negli anni Venti del Settecento il costo di una ciurma di libertà aveva ampiamente superato la soglia dei 10.000 ducati, costringendo i sopracomiti che armavano a utilizzare nell'acquisto anche "l'imprestanza" di 1.000 ducati. Così avvenne il 16 agosto 1721 allorché Paolo

<sup>270</sup> A.S.V., *Notarile atti*, reg. 8660, notaio Antonio Mora atto del 25 febbraio 1682.

<sup>271</sup> Su Pietro e Girolamo Garzoni si veda: A. STOURAITI, *Memorie di un ritorno. La guerra di Morea (1684-1699) nei manoscritti della Querini Stampalia*, Venezia, 2001.

<sup>272</sup> A.S.V., *Notarile atti*, reg. 14137, notaio Giovanni Battista Zorzi atto del 18 marzo 1684.



Pasqualigo di Giulio comperò 71 galeotti da Agostin Da Riva di Alvise per il prezzo globale di 13.241 ducati. Il Pasqualigo si impegnava a pagare subito 8.000 ducati (5.500 di sovvenzione). Il Da Riva, per non meglio precisati motivi personali, concedeva uno sconto di 400 ducati, perciò rimanevano da pagare D 4.841. Su questa somma fu stipulato il solito livello affrancabile. In questo caso il Pasqualigo cedette una casa posta nella fortezza di Clin, con il solito interesse del 5,5% sulla somma "prestata", pagabile in due rate annuali<sup>273</sup>.

Se il compratore non voleva ipotecare beni immobili della famiglia poteva sempre stipulare il livello affrancabile sulla stessa ciurma. In questa maniera si misero d'accordo Nicolò Venier di Domenico e Francesco Semitecolo di Vincenzo il 21 maggio 1723. La ciurma venduta dal Semitecolo costava, compresa la "partita del 16%", 12.700:5 ducati. Il Venier, come si usava fare, anticipò la sua sovvenzione di 5.500 ducati, mentre per i restanti 7.200:5 ducati fu stipulato un contratto di livello affrancabile, alla ragione di "prò" del 5,5%, sulla stessa ciurma. Il Venier dunque doveva pagare 385 ducati annui in due rate semestrali e alla fine del proprio mandato da sopracomito, pagati tutti gli interessi e restituito il capitale, avrebbe potuto rivendere la ciurma al successore. In caso contrario i galeotti sarebbero rimasti nelle mani del Semitecolo, che a quel punto avrebbe potuto rivenderli nuovamente al successore del Venier o ad un altro neo sopracomito. In caso di naufragio e quindi di morte dei rematori l'eventuale risarcimento dello Stato sarebbe toccato al Semitecolo<sup>274</sup>. Lo stesso tipo di atto fu rogato dal medesimo notaio Emilio Velano il 14 aprile 1725, allorché Marc' Antonio Venier a nome del figlio Zuanne Piero cedette a Rocco Corner di Giovanni Battista la propria ciurma di libertà per ducati 10.528:22<sup>275</sup>. In questi due atti vi era anche la compravendita del caicco e degli utensili della galera.

<sup>273</sup> A.S.V., *Notarile atti*, reg. 13613, notaio Emilio Velano atto del 16 agosto 1721 cc. 126r-129v.

<sup>274</sup> A.S.V., *Notarile atti*, reg. 13614, notaio Emilio Velano atto del 21 maggio 1723 e scrittura privata del 18 marzo 1723.

<sup>275</sup> A.S.V., *Notarile atti*, reg. 13615, notaio Emilio Velano atto del 14 aprile 1725 cc. 46r-57r.

L'operazione di acquisto e di vendita della ciurma, se non accadevano accidenti particolari, era lucrosa per due ragioni. Anzitutto perché – come abbiamo visto nei contratti di livello – era previsto il guadagno netto del venditore del 16%, che a occhio e croce serviva per compensare gli interessi pagati. E poi perché le ciurme, dopo ogni passaggio, aumentavano di valore. Questa seconda ragione divenne nel corso degli anni anche il principale difetto del sistema.

Con i decreti del 30 gennaio e del 4 marzo 1723 il Senato diede l'incarico ai Provveditori all'armar di compilare una relazione sullo stato dell'armata sottile, che fu poi redatta con l'aiuto degli ex capi da mar Domenico Badoer, Marco Loredan e Marin Capello, e presentata il 21 agosto dello stesso anno<sup>276</sup>. La lunga memoria, corredata da sei allegati, era articolata attorno a quattro punti principali: 1. lo stato degli ufficiali delle galee, 2. la situazione nella quale si trovano ad armare i sopracomiti, 3. il trattamento che subiscono le ciurme e 4. l'elezione dei sopracomiti.

Trascurando per il momento il primo punto, che esula dal nostro discorso, passiamo invece ai punti successivi. Il sistema d'armamento messo in piedi dalla Repubblica si reggeva su due pilastri principali: le sovvenzioni pubbliche e l'iniziativa privata. Le sovvenzioni e le paghe dei sopracomiti erano state calcolate in modo che il patrizio non dovesse in continuazione ricorrere al capitale privato per sopravvivere. Nel momento in cui armava, il sopracomito, ma anche il capo da mar, riceveva la sovvenzione e 4 paghe anticipate; successivamente, come tutti gli altri membri dell'equipaggio, percepiva ogni 33 giorni: D 90 (£ 558) di salario, £ 111 per i salari dei suoi sei servitori, più altre £ 158:8 di panatiche a ragione di soldi 16 al giorno, £ 660 per 66 galeotti di libertà a £ 10 cadauno e £ 72 per i sei provieri. Inoltre £ 396 per il vino di 120 condannati (calcolato a £ 15 la barilla), £ 32 per l'olio delle minestre, £ 44 per l'olio lubrificante delle catene e infine altre £ 10:16 per spese di manutenzione della galera, per un totale mensile di £ 2.010:14. Tutto ciò veniva bonificato in zecchini "valor d'armata". La lira veneziana però negli ultimi 38 anni si era svalutata del 30%, per cui

<sup>276</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 3, parte dell'11 aprile 1724 e allegati.

le £ 2.010:14 del 1684 valevano zecchini 80:10:14 (1 zecchino pari a £ 25), mentre nel 1722 ne valevano 55:30:14 (1 zecchino pari a £ 36)<sup>277</sup>. Da ciò derivavano le difficoltà dei sopracomiti negli anni Venti del Settecento, visto che la spesa mensile ascendeva a zecchini 78:6:4 con il cambio fissato a £ 36 per ciascun zecchino. Tutto ciò si ritorceva sulle ciurme, poiché il sopracomito, per recuperare le spese, tendeva ad aumentare i prezzi dei beni di consumo che si vendevano a bordo. Da ciò derivava a sua volta l'aumento considerevole del prezzo delle ciurme, giacché in maniera direttamente proporzionale aumentava il debito dei singoli galeotti<sup>278</sup>. La corruzione del sistema in effetti condurrà le autorità veneziane all'abolizione dello stesso nel 1774.

Ci si potrà chiedere a questo punto se l'investimento marittimo fosse più o meno proficuo. Difficile dare una risposta, perché ogni comandante e ogni galera avevano una vita propria. Le possibilità di guadagno o di perdita dipendevano da molti fattori: le capacità imprenditoriali del comandante, l'abilità e la malizia dei suoi ufficiali (in particolare lo scrivano), la qualità della ciurma, la lunghezza del servizio, gli anni – di guerra o di pace – in cui il patrizio si trovava ad operare e molto altro ancora. Perciò dalla contabilità di un singolo

<sup>277</sup> A proposito dell'indebolimento della moneta di conto rispetto a quella effettiva e al fatto che tutto ciò favoriva i debitori (in questo caso lo Stato) si veda M. T. BOYER-XAMBEAU-G. DELEPLACE-L. GILLARD, *Banchieri e Principi. Moneta e credito nell'Europa del Cinquecento*, Torino, 1991, pp. 84-85; sulla svalutazione secolare dell'unità di conto e dei suoi meccanismi si rimanda a G. FELLONI, *Moneta, credito e banche in Europa: un millennio di storia*, Genova, 1999, pp. 68-70; ID., *Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI-XVIII*, in ID., *Scritti di storia economica*, vol. 1, Genova, 1999, pp. 471-496.

<sup>278</sup> Nell'allegato n. 4 è riportato un esempio di "partita" di un singolo galeotto: "Nota delle partite delle quali s'appostano debitori li galeotti di libertà delle vacchette.

Primo debito del precessor sopracomito per esempio £ 600.

Per la rimessa £ 10.

Per mezzarola e manera £ 6:4.

Per vestiario due mude di drappi all'anno...

Per medicinali somministrati nelle malattie...

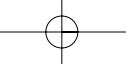
Per vino giornaliero a tre tazze al giorno valutato per lo più a£ 20 la barilla...

Per le radaure del barbier a £ 3:2 all'anno...

Per speso a soldi 10 al giorno, frequenti invece di esser di rado...

Porzione di debito di galeotti falliti, ogni volta che fugge alcuno di essi.

All'incontro se gli da credito di paga a servito il galeotto in ragione di £ 10 al mese cioè per paga che ogni giorni 32". Cfr. *Ibidem*.



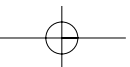
sopracomito non è possibile trarre conclusioni definitive. Appare però strano che una classe dirigente avesse organizzato e mantenesse un sistema gestionale che tendeva ad impoverire molti dei suoi membri. Di certo era un sistema che – come più volte detto – favoriva il patriziato più abbiente, l'unico in grado di sopportare il peso dell'investimento. Lo stesso meccanismo dei livelli affrancabili, se non rispettato in tutte le sue clausole, facilitava la redistribuzione delle ricchezze patrizie, sempre però a favore dei più ricchi, gli unici in grado di coprire i debiti attingendo al patrimonio personale. È altresì fuor di dubbio che un nobile "povero", se capace e fortunato, poteva risollevarne le sorti economiche personali e della propria famiglia, ben "maneggiando" il capitale pubblico e ben sfruttando il capitale privato costituito dagli "uomini da remo"<sup>279</sup>.

## 5.2 I condannati

Con la riforma di Cristoforo da Canal, anche a Venezia entrarono in servizio definitivamente i forzati, in laguna meglio conosciuti con il nome di condannati. Nel corso dell'età moderna se ne utilizzarono di due categorie: i "nazionali" e i forestieri. L'introduzione della pena della galera, non solo come abbiamo visto modificò profondamente la struttura dell'armata, ma alterò in maniera irreversibile la "pratica criminale" applicata dai giudici veneti, i quali si trovarono più di prima a dover sottostare ai dettami politici degli organi governativi della Repubblica e in particolare del Senato. Nata per soddisfare le esigenze della flotta, la pena della galera fu resa applicabile a tutti i reati penali<sup>280</sup>. Doveva sottostare, però, ad alcuni vincoli di natura pratica. I

<sup>279</sup> L'esempio più clamoroso pare essere quello di Antonio Barbaro – uno dei protagonisti della guerra di Candia – di nascita "povera" e di morte ricca, tanto da lasciare 30.000 ducati (guarda caso su per giù il costo di una ciurma di libertà di una galera da capo da mar) per il rifacimento della facciata di S. Maria del Giglio. Cfr. G. BENZONI, *Antonio Barbaro o l'esperazione individualistica*, in *Una famiglia veneziana nella storia: i Barbaro*, Venezia, 1996, pp. 461-511.

<sup>280</sup> A Venezia – come negli altri Stati mediterranei dotati di galere – l'introduzione della pena "del servizio al remo" si basava in buona sostanza su considerazioni economiche più che penalistiche. La regolamentazione perciò si adattava alle necessità "di ottenere la quota richiesta di forza lavoro al prezzo più basso possibile". Cfr. G. RUSCHE-O.



punibili, infatti, potevano essere soltanto uomini e preferibilmente di età compresa tra i 18 e i 45-50 anni. Inoltre divenne – in maniera naturale – la pena dei poveri. Insomma, finché furono in servizio le galee, la relativa pena risultò essere figlia e moglie della politica e dell'economia e lontana parente del diritto.

Secondo Lorenzo Priori – celebre criminalista veneziano – la condanna alla galera era una pena “extraordinaria”, applicata non per legge, ma per arbitrio del giudice, mentre la pena “ordinaria” era “stabilita dalle leggi del Principe, dagli Statuti o da una longa consuetudine introdotta”<sup>281</sup>. Secondo A. Barbaro – altro criminalista del Settecento – le pene si dividevano in due tipi principali: corporali e non corporali. Le corporali si dividevano in capitali e non capitali. Tra le prime stavano: la pena di morte, il bando, la relegazione perpetua, la prigione a vita e dieci anni di galera. Tra le non capitali troviamo: l'amputazione, la frusta, il bando temporaneo, la relegazione a tempo, la prigione e la galera per un periodo inferiore a dieci anni. Tra le non corporali la principale pena era quella di tipo pecuniario<sup>282</sup>. Il Barbaro poi aggiungeva che “nel condannar in galera è sempre necessaria l'alternativa di prigione in caso d'inabilità, ma per più tempo”<sup>283</sup>. Scorrendo l'elenco dei reati si evince chiaramente che il giudice veneziano aveva la facoltà di “mandar in galea” tutti i tipi di criminali esistenti: uso improprio di armi da fuoco, adunanze non autorizzate, bestemmia, vagabondaggio, eresia, falsa testimonianza, furto, ingiuria, omicidio, sacrilegio, sfruttamento della prostituzione, sodomia, stupro, pedofilia.

A Venezia la durata della pena della galera era compresa fra i diciotto mesi e i dodici anni (legge del Maggior Consiglio del 15 gennaio 1558), successivamente ridotti a dieci. Non esisteva né la pena ad arbitrio, né quella perpetua, presente largamente in tutti gli altri Stati italiani<sup>284</sup>. Anche in questo caso la spiegazione è di ordine pratico e ci

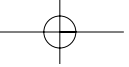
KIRCHHEIMER, *Pena e struttura sociale*, Bologna, 1978, p. 113; D. GARLAND, *Pena e società moderna. Uno studio di teoria sociale*, Milano, 1999, p. 139.

<sup>281</sup> L. PRIORI, *Prattica criminale, secondo il ritto delle leggi*, Venezia, 1643, p. 123; citato in A. VIARO, *La pena della galera* cit., pp. 397-398.

<sup>282</sup> A. BARBARO, *Prattica criminale*, Venezia, 1739, parte prima, capo XXXVI – *Delle pene*.

<sup>283</sup> *Ibidem*.

<sup>284</sup> La diversità nella prassi penale era d'altra parte permessa dal diritto veneto, che ren-



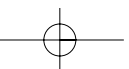
viene fornita – assieme ad una breve ma esauriente descrizione dei condannati – dal Capitano del golfo uscente Antonio Civran, letta in Collegio il 18 marzo 1615:

I sforzadi sono quindi dei condannati per loro misfatti, servono nelle galere senza stipendio con molto utile di Vostra Serenità, la quale non ha altro obbligo di dispensarli; perché quanto ai alimenti che ella gli dà et alle medicine che prendono quando sono ammalati, mettendosi tutto sulla loro partita, infin del tempo, o pagano questo debito così contatto, ovvero lo scontano in galera all'ordinaria paga di galeotto; dalché succede che alle volte uno che andirà in galera condannato diciotto mesi, vi starà per debito li sei et otto anni, fino che assueffatti all'esercitio, et a quella miseria, liberandosi un giorno non sanno vivere che altrove che in galera, e così vi stanno tutto il restante della vita loro, con beneficio pubblico per la conservatione dell'armata<sup>285</sup>.

Il Civran ci spiega, in maniera chiara e sintetica, perché nella prassi giudiziaria veneziana la massima pena alla galera fosse limitata a dieci anni. Con il sistema del debito bastava, durante il periodo di servizio, aumentare un po' più del normale le spese del condannato, e costui si ritrovava a dover remare per il doppio se non il triplo degli anni previsti. Ne beneficiava la flotta che si ritrovava rematori esperti in servizio per più tempo. Inoltre l'idea di fondo dei governanti veneziani, convinti della maggior bontà dei galeotti liberi, era di trasformare il più possibile i condannati in rematori liberi, recuperandoli così appieno alla vita civile. Le motivazioni pratiche prevalsero anche nel tarare la lunghezza della pena minima. Il neo forzato aveva bisogno, per impraticarsi al mestiere del remo, di un certo periodo di allenamento, che poteva durare diversi mesi. Perciò le autorità veneziane calcolarono che per ricavare una resa da un condannato bisognava che questo servisse almeno per un anno e mezzo, ben sapendo inoltre che i 18 mesi iniziali si sarebbero poi moltiplicati.

deva la giustizia della Serenissima difforme da quella degli altri Stati italiani, dove vigeva il diritto comune. Cfr. G. Cozzi, *Repubblica di Venezia e Stati italiani. Politica e giustizia dal secolo XVI al secolo XVII*, Torino, 1982.

<sup>285</sup> A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73, Relazione di Antonio Civran del 18 marzo 1615.



I ladri erano i più presenti a bordo delle galee: secondo il Viaro addirittura il 48,5% dei condannati alla galera lo erano per furto, il 21% per omicidio<sup>286</sup>. Sono dati coerenti con quanto sappiamo circa le percentuali dei reati commessi durante l'età moderna, visto che i furti rappresentavano in media il 40% dei crimini urbani e gli omicidi il 17%, mentre nelle campagne c'era un 37% di furti e un 22% di aggressioni<sup>287</sup>. Dati confermati anche da una statistica della metà del XVIII secolo. Tra il 1741 e il 1750, a Venezia e nella Terraferma, si condannarono alla galera 2.719 criminali, di cui 2.491 nella Terraferma (91,6%) e 228 a Venezia (8,4%). Sul totale dei condannati veneziani la percentuale dei ladri si aggirava attorno al 51,8%. Decisamente più basso il dato degli omicidi bloccato poco sopra il 15%. Al contrario, in Terraferma gli assassini costituivano il 23% dei condannati alla galera<sup>288</sup>.

Nel decennio 1758-1767 si condannarono 2.353 uomini, di cui 232 (9,8%) a Venezia e 2.221 in Terraferma (90,2%)<sup>289</sup>. Per quanto concerne la Dominante il 57,8% dei forzati erano stati condannati dai Signori di notte al criminal. In Terraferma il 53% dei condannati proveniva da cinque Reggimenti: Brescia, Verona, Vicenza, Udine e Bergamo<sup>290</sup>.

Reggimento	Numero dei condannati	%
Brescia	461	20,7
Verona	239	10,7
Vicenza	191	8,5
Udine	152	6,8
Bergamo	137	6,2

Tabella 24

<sup>286</sup> A. VIARO, *I forzati sulle galere veneziane (1760-1797)*, in "Studi veneziani", n.s., II, 1978, p. 239.

<sup>287</sup> M. R. WEISSER, *Criminalità e repressione nell'Europa moderna*, Bologna, 1989, p. 46.

<sup>288</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, foglio 5°.

<sup>289</sup> La media annuale si aggirava perciò attorno ai 235 uomini. Durante i periodi bellici la quota poteva salire. Dall'11 gennaio al 20 settembre 1715 il numero dei condannati imbarcati fu di 394 (A.S.V., *Senato Mar*, f. 841, parte del 3 ottobre 1715), mentre tra il marzo e il settembre 1717 la quota scese a 233 (A.S.V., *Senato Mar*, f. 859, parte del 15 gennaio 1718).

<sup>290</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, foglio 6°.

Per quanto riguarda Venezia, le statistiche del decennio 1758-67 ci presentano altri due dati interessanti. Il primo è rappresentato dalla percentuale di condannati consegnati in fusta dal Capitan grande che toccò il 21,1%. Con ogni probabilità si trattava di mendicanti, vagabondi e zingari catturati dal capo della polizia veneziana e destinati direttamente alle galere. L'altro dato interessante è costituito dal 5,2% di condannati dagli Esecutori alla bestemmia. Questa magistratura, nata il 20 dicembre, 1537 "per colpire coloro che bestemmiavano contro Dio, la Vergine Maria e la corte celestiale"<sup>291</sup>, assunse via via altre competenze sui reati riguardanti il gioco d'azzardo, la violazione delle leggi sulla stampa e quelli sessuali. Con lo scoppio della guerra di Candia anche gli Esecutori alla bestemmia preferirono convogliare le loro "vittime" alla galea<sup>292</sup>, sottostando così alle richieste continue della flotta. Tra il 1646 e il 1723 le condanne furono 375<sup>293</sup>. I reati sessuali però erano di competenza del Consiglio dei X, il quale cominciò a delegare i casi di sodomia agli Esecutori alla bestemmia a partire dal 1654<sup>294</sup>. Quando era lo stesso Consiglio dei X a giudicare sul reato di sodomia<sup>295</sup> si condannava preferibilmente al bando, anche se nel corso del Seicento sempre di più, quando possibile, si ricorse alla pena della galera.

Come è notorio durante l'antico regime esistevano due classi privilegiate – la nobiltà e il clero – che naturalmente lo erano anche dal punto di vista criminale. I nobili, anche se rei di colpe gravissime, non erano mai condannati alla galea, piuttosto si poteva condannare a morte, al bando o alla prigione. Nell'ordinamento giuridico veneziano, almeno in linea teorica, la condanna alla galera per i nobili era previ-

<sup>291</sup> G. COZZI, *Religione, moralità e giustizia a Venezia: vicende della magistratura degli Esecutori contro la bestemmia (secoli XVI-XVII)*, in "Ateneo Veneto", vol. 29 (1991), p. 13.

<sup>292</sup> *Ibidem*, p. 87.

<sup>293</sup> A.S.V., *Esecutori alla Bestemmia*, b. 70.

<sup>294</sup> G. MARTINI, *La giustizia veneziana ed il "vizio nefando" nel secolo XVII*, in "Studi Veneziani", n.s., XI (1986), p. 193.

<sup>295</sup> Il Martini ha suddiviso il reato di sodomia in sette categorie: sodomia omosessuale, pederastia violenta, adescamento di minori, sodomia su bambine, sodomia su donne, casi generici e stupri su bambine (*ibidem*, p. 163). Inoltre secondo il Priori nel reato di sodomia rientravano anche: la masturbazione, le bestialità (rapporti con animali), la necrofilia e rapporti con gli infedeli (ebrei, turchi, ecc.).



sta per alcuni reati particolari. Ad esempio, l'8 agosto 1608 si stabilì che i nobili in possesso di armi da fuoco non autorizzate sarebbero stati condannati a cinque anni di galea e se non idonei fisicamente a dieci anni di prigione. La pena addirittura fu inasprita ulteriormente nel 1633<sup>296</sup>, allorché la si allungò fino a dodici anni. Ma nonostante i buoni propositi di equità, non ci risulta che nessun patrizio veneziano abbia utilizzato il remo di una galea se non per scherzo o per prova dettata da curiosità. Per quanto concerne poi l'altra classe privilegiata, il clero, bisogna distinguere fra clero ricco e clero povero. Gli appartenenti alla fascia alta, come i loro "pari" laici della nobiltà, erano esentati, mentre il povero prete di campagna o di una parrocchia povera di città poteva essere posto al remo anche dagli stessi tribunali della Santa Inquisizione. Un esempio di prete condannato al "servizio del remo" si trova nel registro dei necrologi del 1700. Il 1° febbraio di quell'anno, infatti, morì in fusta – il luogo in cui passavano tutti i condannati al remo – Vido Ubaldo Berganelli, detto il Santo, all'età di 40 anni a causa di un tumore<sup>297</sup>.

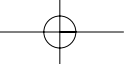
Gli uomini di estrazione popolare, invece, finivano regolarmente alla galera, con maggiore o minore frequenza a seconda del fabbisogno di rematori della flotta della Serenissima. Nel caso dei condannati alla galera i giudici veneti avevano l'obbligo di specificare sempre la pena alternativa in caso d'inabilità<sup>298</sup>, poiché non tutti avevano i requisiti per scontare la propria pena remando incatenati. A tal proposito erano frequenti le parti del Senato nelle quali si "consigliava" alle magistrature della Dominante e ai Rettori di Terraferma di verificare sempre a priori le condizioni fisiche del reo<sup>299</sup>. Particolarmente attenti doveva-

<sup>296</sup> A. VIARO, *La pena della galera* cit., pp. 398-399.

<sup>297</sup> A.S.V., *Provveditori alla Sanità, Necrologi*, reg. 902, 1700.

<sup>298</sup> L'alternativa alla galea doveva sempre essere indicata nella sentenza. La pena più utilizzata era la prigione, che aveva un rapporto fisso con l'equivalente in galea: 18 mesi di galea corrispondevano a 3 anni in prigione, 3 anni di galea a 5 in prigione e via dicendo (A. VIARO, *I forzati sulle galere veneziane* cit., p. 236). Sovente per i reati più gravi, come l'omicidio o lo stupro, l'alternativa era la pena di morte (si veda il caso di Bortolo Zampolo condannato proprio per stupro a Padova a dieci anni di galea, da tramutarsi in caso d'inabilità nell'impiccagione. Cfr. C. POVOLO, *Stereotipi imprecisi. Crimini e criminali dalle sentenze di alcuni tribunali della Terraferma veneta (secoli XVI-XVIII)*, Vicenza, 2000, p. 89).

<sup>299</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 650, 15 gennaio 1684.



no essere i giudici di Terraferma, poiché il trasferimento del forzato a Venezia aveva un costo e in più poteva sorgere il rischio di un sovraffollamento del carcere cittadino.

Trasferito a Venezia il condannato veniva consegnato nelle mani dell'aguzzino della Fusta del Consiglio dei X<sup>300</sup>, ormeggiata davanti a Palazzo Ducale. Qui per prima cosa si effettuavano le visite mediche di rito e in caso di abilità il forzato rimaneva in attesa di essere trasferito a destinazione. Oltre alle visite mediche, la procedura di arrivo del condannato sottostava a regole burocratiche ben precise. Tutti i nominativi, con la data di arrivo, la durata della pena e il debito iniziale,

<sup>300</sup> La Fusta del Consiglio dei X, sempre ormeggiata davanti a Palazzo Ducale, era una sorta di luogo di transito e di apprendistato per i galeotti, i quali successivamente, a seconda delle esigenze della flotta, venivano imbarcati sulle varie galee. La fusta a fine Seicento era solitamente una vecchia galera inabile alla navigazione d'altura, armata con il solo albero di maestra; è raffigurata dai più noti vedutisti veneziani del Sei e Settecento, come il Carlevarijs, il Canaletto, il Guardi. Lo scafo e i remi, come tutte le galee venete, erano di colore rosso, mentre il tendone e la celega erano a strisce bianche e rosse. Nelle rappresentazioni era solitamente ormeggiata di prua verso la banchina. Sul reale utilizzo della fusta in mare poco si sa. Sicuramente alla fine del Cinquecento fu utilizzata per bloccare la fuga del bandito Germanico Savorgnan. Per la vicenda di quest'ultimo vedasi l'ottimo lavoro di A. CONZATO, *Per un profilo della nobiltà friulana nel Cinquecento: tra permanenza e partenza*, in "Studi Veneziani", n.s. XLI (2001), pp. 127-132. Sulla fusta in particolare cfr. A.S.V., *Consiglio dei Dieci, Parti comuni*, f. 159, 17 giugno 1585. E ancora sappiamo che nel 1617 vengono imbarcati alcuni pezzi d'artiglieria con le relative munizioni. "1617 8 Agosto in Consiglio di X

Che siccome consigliano li Provveditori nostri all'Artilleria con la risposta hora letta sia loro concesso, et così alli provveditori e Patroni dell'arsenal per quello che spetta l'ufficio di cadauno, che far debbano le infrascritte robbe per servizio della fusta di questo consiglio patron il fedel Francesco De Simon.

Polvere grossa barili 2

Polvere fina barile 1

Corda da schioppo lire 100

Trombe armate numero 6

Pignate di foco artificiato numero 10

Falconetti per le scallette numero 2

Balle per detti falconetti numero 20

Un martello di ferro per cargar le periere numero 1

Arcobusoni da mettere per i Canoladi numero 4

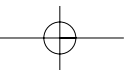
Archibusi numero 24

Spontoni numero 30

Balle per le Periere, da perieri numero 20

Cocconi per li mascoli numero 50

Fustagno per scartozzi brazza 10". A.S.V., *Consiglio dei Dieci, Parti comuni*, f. 312, 8 agosto 1617.



venivano registrati dallo scrivano della Fusta sul *Libro Mare dei condannati*<sup>301</sup>. I dati erano copiati dalle “fedi” relative a ciascun rematore. L’operazione di trascrizione, che a noi pare così elementare e storicamente trascurabile, nascondeva pericolose insidie per il condannato. Ad ogni passaggio burocratico compiuto tra il tribunale e la galera erano elevate le possibilità di vedersi aumentare la durata della pena. In maniera particolare era l’ultima di queste trascrizioni a rappresentare l’ostacolo maggiore. Con più o meno malizia gli scrivani delle galere, mediante un leggero e sicuro tratto di penna, allungavano, se non addirittura moltiplicavano, la durata della pena<sup>302</sup>. L’unica difesa possibile del condannato era di farsi rilasciare dal tribunale, pagandola, una copia della sentenza. A rischio di truffa era anche la trascrizione dell’ammontare del debito.

In Fusta il forzato cominciava a confrontarsi con il mondo delle galere. Imparava il lessico marinaro (molti di questi uomini non avevano mai messo piede a Venezia e non avevano mai visto un’imbarcazione), a maneggiare il remo, ad effettuare tutte le manovre necessarie alla navigazione, all’alimentazione e alla vita di bordo più in generale. In tempo di pace questo periodo di praticantato poteva durare alcune settimane o anche mesi, ma durante i conflitti l’attesa in Fusta si limitava ad alcuni giorni. Finalmente veniva il momento dell’imbarco sulla propria galera di destinazione oppure, in molte occasioni, bisognava sopportare il trasferimento via mare verso la

<sup>301</sup> L’unico di questi libri si trova nel fondo dei *Provveditori all’Armar* nella busta 394 ed è stato analizzato da A. VIARO, *I forzati sulle galere veneziane* cit., p. 232. L’esistenza di questi libri è provata ulteriormente da una terminazione dei Provveditori all’armar del 31 luglio 1786 (A.S.V., *Provveditori all’Armar*, b. 411).

<sup>302</sup> Gli errori degli scrivani rappresentavano una costante nella vita dei forzati veneziani. Il più comune era il prolungamento “accidentale” della pena, come nel caso di Giovanni Pasino, condannato a Trento a due anni nel 1677 e ancora in servizio nell’aprile del 1682 (A.S.V., *Provveditori all’Armar, Terminazioni*, reg. 67, 18 aprile 1682). Al condannato di Cefalonia Stabi Cimburi la durata della pena venne prolungata, fin dall’imbarco in Fusta, di due anni, mediante lo spostamento dell’inizio dal 1672 al 1674 (*ibidem*, 12 settembre 1682). Antonio Carcon, condannato a Padova con due sentenze per un totale di 11 anni di galea, al momento dell’imbarco sulla galea Lorenzo Foscarini nel 1671, si vide prolungare la pena ad anni 13 (*ibidem*, 15 dicembre 1682). Talvolta gli scrivani erano “costretti” ad inventarsi di sana pianta la durata della pena, giacché gli stessi magistrati non trasmettevano, assieme ai condannati, le copie delle sentenze (A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 73, relazione di Bernardo Venier del 15 gennaio 1606).

Dalmazia o le isole ioniche, dove poi si raggiungeva il “proprio remo”<sup>303</sup>.

Un’interessante statistica sui condannati è ricavabile dal libro galera del Capitano Leonardo Foscolo del 1652. Il libro si compone di 200 pagine numerate a stampa e su ciascuna di esse vi è impresso lo stemma marciano e l’iscrizione *1652 Libro di Galea Nova s’invia in Armata all’Illustrissimo & Eccellentissimo Signor Lunardo Foscolo Procurator Capitan General da Mar*<sup>304</sup>.

Nel mese di aprile 1652 furono imbarcati a Venezia 166 condannati, tutti prelevati dalla Fusta, fino al mese di ottobre se ne aggiunsero altri 46 per un totale di 212. Su questo campione di uomini possiamo ricavare il luogo di condanna, il reato, la durata della pena e il debito.

Per quanto concerne le provenienze il 74,5% era suddito della Serenissima, mentre gli stranieri erano il 25,5%. Tra le singole località la più presente è Padova con 29 individui (13,7%), seguita da Verona con 24 (11,3%), da Venezia con 21 (9,9%) e da Modena con 19 (8,9%).

Tra i 21 veneziani troviamo sette ladri puniti dai Signori di notte al criminal, sette condannati dagli stessi Provveditori all’armar tutti per fuga (si trattava perciò di galeotti di libertà o di soldati al servizio dell’armata), due condanne del Consiglio dei X, di cui però non si specifica il reato, due dagli Esecutori alla bestemmia, uno dai Signori di notte al civil, e nel caso di Francesco Gasparini vi era stata una triplice

<sup>303</sup> Durante i conflitti l’invio di condannati in armata era continuo. Venivano imbarcati sia sulle stesse galere o galeazze destinate in Dalmazia e in Levante, sia su navi noleggate appositamente. Il 29 aprile 1684 si spedirono a Corfù 103 forzati raccolti in Fusta per il rinforzo della galera *generalizia* (A.S.V., *Senato Mar*, f. 651). Spesso questi trasferimenti si svolgevano in condizioni non umane, con i condannati stipati nella stiva, con il risultato che all’arrivo in Levante giungevano sani e salvi soltanto una parte degli uomini partiti. A tal proposito è significativa la testimonianza del Capitano generale da mar Alessandro Molin del 17 dicembre 1695 che rievoca l’immagine delle navi negriere dell’Atlantico: “ Il danno però più grave è caduto ne galeotti, che di cento novantanove che erano tra condannati, zontaroli e scapoli, non ne sono giunti sani che quarantasei, e de condannati spzialmente ne è morta più della metà, il che credo principalmente provenuto dal dover stare questa gente affollata e come sepolta con catena al piede in un corridore senza veder l’aria, ne godere alcun respiro, anche poco assistita da capi stessa di condotta, che non vi usano la diligenza richiesta” (A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130). Diversi esempi di spedizioni di forzati in Levante si possono trovare nei registri nn. 67-72 delle terminazioni dei *Provveditori all’Armar*.

<sup>304</sup> A.S.V., *Provveditori all’Armar*, b. 331.

condanna per furto (Signori di notte al criminal), per bestemmia (Esecutori alla bestemmia) e per fuga (Provveditori all'armar), per un totale di 18 anni di galera.

Nella scia delle statistiche generali anche sulla galea Foscolo i più presenti erano i ladri (26,4%), mentre circa il 9% era costituito da condannati per "eccessi". Decisamente inferiore era la presenza di assassini (5,6%). Infine alta è la percentuale dei condannati di cui non è specificato il reato (circa il 40%).

Per quanto riguarda la durata riassumiamo i dati nella seguente tabella:

Durata della pena	Frequenza	%
3 anni	41	19,3
1 e mezzo	40	18,8
5 anni	35	16,5
10 anni	35	16,5
2 anni	9	4,2

Tabella 25

La media ottenuta è di 4 anni, 9 mesi e 15 giorni<sup>305</sup>. Il condannato però, per tornare libero, non doveva scontare solamente la pena scritta sulla sentenza. Giunto in Fusta, il neo forzato, oltre ai dati anagrafici e alla durata della pena, vedeva registrare sul *Libro mare* anche una determinata somma di denaro in lire veneziane. Si trattava di tutte le spese processuali, di trasferimento e l'eventuale risarcimento alla parte lesa che il criminale aveva accumulato<sup>306</sup>: denaro che bisognava restituire tramite servizio suppletivo al remo. Come è ovvio, durante gli anni trascorsi in galera il debito cresceva proporzionalmente, poiché tutte le spese di bordo venivano sistematicamente addebitate sul conto del forzato. Inoltre sovente, come nel caso della durata della pena, gli scrivani delle galere, con un semplice gioco, aumentavano illecitamente il debito dei malcapitati condannati, o inventandosi di sana pianta

<sup>305</sup> Il dato è in sostanza confermato anche da A. Viaro: 4 anni e 4 mesi. Cfr. A. VIARO, *La pena della galera* cit., p. 415.

<sup>306</sup> Tutte queste spese erano pagate inizialmente dallo stesso Stato, che in pratica "investiva" nel forzato, il quale con il servizio al remo avrebbe abbondantemente restituito tutto. Per i condannati di Terraferma le spese erano coperte dalle locali Camere fiscali. Si veda A.S.V., *Senato Mar*, f. 670, parte del 23 agosto 1687.

addebiti inesistenti oppure, tipico esempio, aggiungendo ai vivi il debito dei forzati deceduti o fuggiti. In questa maniera il “malavoglia” si ritrovava a scontare pene decisamente più lunghe rispetto a quelle di partenza.

Sul prolungamento della pena a causa del debito sono le stesse fonti veneziane a fornirci utili statistiche. Il 10 aprile 1683 fu stilata dalla Quarantia al criminal una lista di condannati inabili trasferiti in prigione con l’indicazione della pena iniziale, della pena suppletiva e del debito ancora da scontare<sup>307</sup>.

Nome del condannato	Pena in anni	Pena suppletiva in anni	Debito in lire
Iseppo Facchinelli	3	9	450
Giovanni B. Felipi	10	2	124
Antonio Fernal	10	18	500
Iseppo Gatto	6	6	800
Mattio Piasa	10	0	1.000
Giacomo Guglielmo	4	8	412
Lorenzo Feligon	4	2	800
Pietro Zulian	4,5	3,5	500
Domenico Crisentin	10	2	488

Tabella 26

Ancor più ricca e interessante è la lista dei condannati di tre galere, *Generalizia*, *Bortolo Gradenigo* e *Iseppo Maria Melli*<sup>308</sup>.

<sup>307</sup> Nella statistica in questione, trattandosi di inabili, vi erano anche alcuni condannati che avevano servito meno del dovuto. A.S.V., *Senato Mar*, f. 646, parte del 10 aprile 1683 e allegati.

<sup>308</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 683, parte del 4 febbraio 1689 e allegati.

## Galera Generalizia

Nome del condannato	Durata della condanna in anni	Pena suppletiva in anni	Debito in lire
Florian Floriani	10	5	500
Antonio Grandonio	10	8	1.506
Zuane Matiazio	10	21	677
Lodovico Bortolo	7	8	229
Batta Zanon	5	7	454
Dimo Zachi	6	6	111
Luca Antonio	10	10	437
Gioseppe Colivà	10	7	94
Fiorin Belestra	10	6	810
Paul Foregan	10	13	140
Zuane Candiotto	10	10	364
Domenico Balbi	17	6	410
Batta Offesin	13	13	40
Giulio Marchiori	10	20	1.725
Christo de Piero	5	9	100
Mattio Damini	7	6	140
Lorenzo Bartina	7	4	260
Paulo Croce	3	4	338
Antonio Carbon	6	8	275
Giorgio Roman	6,5	3	274
Lorenzo Mattiazzi	6,5	1	1.000
Giacomo Barbato	1,5	8	170
Alvise Raniato	10	5	777
Lorenzo Niovo	7	8	196
Antonio Ongaro	5	9	426
Paulo Ronaldi	6	8	842
Carlo Francesi	5	9	104
Giacomo Pacan	5	5	562
Bortolo Balbi	3	6	1.105
Nadal Calegheri	1,5	8	220
Nicolò Clauser	3	10	1.502
Piero Ruffato	13	1	773
Zuane Felice Lagna	10	10	410
Paulo Fossa	10	3	534
Iseppo Trevisan	10	3	260
Antonio Carlo	10	8	265
Cappo Baldi	6,5	7	270
Michiel Petri	7	7	80
Francesco Leonardi	3	1	280
Batta Francesco	5	12	330
Mattio Serna	3	1	490
Michiel Luvan	10	7	530
Alvise Pignolo	5	1	700
Gioseppe Piron	8,5	7	400

Zuane Bailato	10	2	842
Zuane Coso	10	2	1.302
Marco Lorenzo	1,5	6	120
Gianni di Arseni	1,5	0,5	390
Antonio Orso	3	4	109
Domenico Toniolo	3	9	70
Uretto Terricola	1,5	0,5	45
Statti Chiriadi	1,5	0,5	40
Maurizio di Santa Maura	1,5	0,5	40
Giacomo Bianchi	10	9	106
Nadalisi Galeno	3	5	325
Michel Antonio Gilotto	7	4	440

Tabella 27

## Galera sopracomitato Bortolo Gradenigo

Nome del condannato	Durata della pena in anni	Pena suppletiva in anni	Debito in lire
Bastian Castagnola	10	14	713
Antonio Corner	10	12	474
Todorin Focher	7	11	203
Pietro Barber	13	13	647
Mattio Fiode Lodovico	7	13	340
Vincenzo Cagna	10	5	609
Nicolò Giordano	7	8	2.654
Francesco	5	9	320
Francesco Rinaldi	10	5	26
Marco Manera	10	3	524
Gianni Caminò	11	3	1.038
Piero Albanese	3	11	714
Rinaldo dell' Anzolo	8	6	331
Domenico Tiani	3	7	148
Bastian Berengo	6,5	3	1.008
Rinaldo Marinato	5	5	224
Prodocimo de Gasparo	3	7	17
Vettor Bortolazzi	7	3	389
Stefano Lucatello	1,5	5	393
Zuane Riello	7	4	464
Pietro Mirabello	1,5	3	216
Anzolo Borgo	1,5	3	183
Caimi da Dutà	3	1	636
Antonio Franzetto	0,5	2	234
Bernardo Pavanello	2	1	52
Batta Parabello	1,5	1	180
Gio Batta Rossi	2	1	415
Zuane Piermino	1,5	0,5	400

Tabella 28



Iseppo Maria Melli

Nome del condannato	Durata della pena in anni	Pena suppletiva in anni	Debito in lire
Valentin Bertoli	10	5	548
Paulo Pitonin	10	4	444
Carlo Francesco	3	7	181
Carlo di Stefani	10	1 mese	408
Batta Cecon	3	6	80
Gregorio Bimben	2	7	166
Francesco Silvestrin	1,5	6	13
Carlo Selin	7	1	118
Zuane Varin	3	5	454
Claudio Rivelli	3	4	142
Anzolo de Giacomo	3	2	141
Piero Berté	3	1	110
Piero Clemar	3	2	121
Batta Pagiorga	1,5	2	81
Francesco Folio	1,5	7	20

Tabella 29

Il primo dato che balza agli occhi è la media delle pene, superiore a quella soprascritta: 6 anni. Inoltre la media del servizio aggiuntivo era anch'essa sui 6 anni e perciò la media totale si aggirava sui 12 anni di permanenza in galera. Questo dato contraddice in modo evidente le conclusioni circa la durata al remo e le condizioni della vita a bordo fino ad ora avanzate da diversi studiosi. Per quanto riguarda la durata delle condanne iniziali, troviamo diversi esempi di criminali condannati più volte alla galera, per totali decisamente superiori al limite massimo dei dieci anni. Sulla *Generalizia* era imbarcato un Domenico Balbi con una pena di 17 anni, mentre anche sulle altre due unità vi erano diversi condannati a 13 anni di galea.

Le durate reali erano dunque di molto superiori, come si evince dalla seguente tabella organizzata in fasce di durata.

Fasce di durata pena effettiva	%
Inferiore a 10 anni	38
Fra i 10 e i 15 anni	41
Fra i 15 e i 20 anni	13
Oltre i 20 anni	8

Tabella 30

Il *record* di resistenza apparteneva a Zuanne Matiaz, imbarcato sulla galera *Generalizia*, con 31 anni di servizio. Per concludere riportiamo la media dei debiti, che si aggirava attorno alle £ 419:8.

Per riottenere la libertà il condannato non aveva molte scelte. In pratica vi erano tre soluzioni: scontare il debito al remo, fuggire o essere graziati.

Terminata la pena il condannato proseguiva il servizio in qualità di *disferrato*<sup>309</sup> con la paga nominale di un galeotto di libertà. In questa maniera la Repubblica si garantiva una maggiore continuità nella conformazione delle ciurme. Inoltre il metodo del debito aveva permesso il mantenimento di un sistema penale più morbido rispetto a quello degli altri Stati italiani, dove era frequente la condanna alla galera a beneplacito o a vita.

La possibilità di ottenere la grazia dipendeva principalmente da due fattori: l'essere in un periodo di pace e l'essere inabile. Inoltre poteva facilitare l'aver servito per lungo tempo e l'essere povero. In tutti questi casi la grazia veniva concessa con parte del Senato della Repubblica, e talvolta si procedeva anche all'azzeramento del debito. È il caso di Piero Passarello, condannato del duca di Modena, graziato dopo 20 anni di servizio, al quale fu cancellato un debito di £ 1.012<sup>310</sup>. Più spesso, però, il debito veniva estinto solo in parte.<sup>311</sup>

I problemi maggiori si avevano quando un condannato diventava inabile. Se il disturbo era lieve, di solito si "costringeva" il forzato ad arruolarsi come scapolo<sup>312</sup> o soldato a mezza paga<sup>313</sup>; se invece il

<sup>309</sup> In più circostanze fu suggerito di trasformare i *disferrati* in galeotti di libertà. Molto spesso gli ex condannati, scontato il debito, si arruolavano come volontari ottenendo così il premio d'ingaggio. Si veda A.S.V., *P.T.M.*, f. 1130, dispaccio del 15 luglio 1695 del Capitano generale da mar Alessandro Molin da Napoli di Romania.

<sup>310</sup> A.S.V., *Senato Mar*, parte del f. 634, 26 giugno 1680.

<sup>311</sup> Si veda l'elenco dei 18 ex condannati liberati con decreto del Senato del 10 luglio 1681. A.S.V., *Provveditori all'Armar, Terminazioni*, reg. 67.

<sup>312</sup> Morando Morandi condannato a cinque anni di galera, dopo due anni di servizio fu dichiarato inabile, ma doveva scontare ancora un debito di £ 400. Chiese ed ottenne di essere imbarcato come scapolo a mezza paga su una delle galere della Repubblica. A.S.V., *Senato Mar*, f. 668, parte del 16 aprile 1687 e allegati.

<sup>313</sup> "Volendo dar esecuzione al decreto dell'Eccellentissimo Senato di 2 settembre passato con quale aveva la miseria in che s'attrova Gio. Antonio Bellerio impotente a soddisfare il debito che deve in questa Camera, vien rimesso al presente Magistrato di formare la

difetto fisico o la malattia era grave, il condannato veniva in un primo momento trasferito in Fusta e poi definitivamente spostato in prigione. Ma il condannato in prigione rappresentava un costo per lo Stato senza nessun tornaconto, perciò ogni Natale per ordine della Quarantia al criminal, che aveva giurisdizione sulle carceri, si procedeva all'assistenza e all'eventuale liberazione di ex galeotti<sup>314</sup>. Le

terminazione che parerà propria o col rilasciare portione del debito a misura dello stato miserabile in che s'attrova, o col rimetterlo scapolo a mezza paga, e fatto maturo riflesso al lungo tempo di anni 33 consumati al servizio del remo in vigor di condanna datali in vita dal Capitano di Castelfranco, come pure considerandosi che quando a norma delle pubbliche prescrizioni fosse ridotta la suddetta condanna alli anni dieci, oltre li quali non possono estendersi per legge le condanne di galera, haverebbe il medesimo scontato il debito di £ 1935 con il servizio di anni 23 sotto il remo di più delli dieci come sopra prescritti, fatta finalmente osservazione all'età sua molto avanzata poco capace al servizio di scapolo, tanto più che essendo egli di stato estero, quando fosse rimesso per scapolo a mezza paga, potrebbe con facilità abbandonare il servizio. Hanno perciò con la presente terminazione terminato, e terminando comandato, che contando esso condannato in Cassa del presente Magistrato ducati cinquanta da lui esibiti sia posto in libertà, non dovendo però esser eseguita la presente, se non sarà approvata dall'Eccellentissimo Senato". A.S.V., *Provveditori all'Armar, Terminazioni*, reg. 70, 9 febbraio 1702.

<sup>314</sup> "Diversi condannati alla galera, ma inabili per il servizio di essa, che restano in prigione, miserabili, spogli, e che dormivano sopra la nuda terra sono stati sostenuti di 14 schiavine fatte da noi provvedere con li D 25 buona valuta, che detto effetto ci sono stati ballottati, e benedicino quegli infelici la publica indeficiente carità; datili da noi gl'ordini propri, perché le medesime non siano trafugate, ma restino a beneficio d'altri simili miserabili, quando questi ottenessero la liberazione. Il numero de sudditi inabili si è accresciuto con altri quattordici levati dalle galere ultimamente venuti al disarmo, e mandati dal Magistrato all'Armar in prigione, per non poter più servire al remo. Alcuni in età avanzata; altri con indesposizioni, che possono anco produr mali effetti in quei lochi, e tutti aumentano al publico l'aggravio del pane, che ogni giorno vien dato a tutti li prigionieri poveri, e rileva ordinariamente la somma considerabile di ducati cinquecento al mese circa. Si considerano detti inabili di due condizioni. Alcuni devono terminar il tempo delle loro condanne. Altri le hanno adempite, ma restano trattenuti per il debito contratto nel servizio della galera, e per occasione de spese de processi. Per gli uni, e per gl'altri l'Eccellentissimo Senato facilitò in altri tempi il sollevamento impartendo autorità al Magistrato Eccellentissimo dell'Armar di poter per quelli havevano adempito le condanne, rimettere loro portione del debito, e per il rimanere esitando la carità de quelli soprintendono a lochi pii a concorrere con qualche contributione, onde potessero ottenere la libertà. Per gli altri poi, che non havevano terminato il corso delle medesime loro condanne potessero restar queste commuate col servizio per huomeni da spada a mezza paga, quando ne fossero idonei, col riguardo alla qualità delle colpe, e delle sentenze cadauno. Humiliamo a Vostre Eccellenze questo riverente motivo per quello conoscessero proprio nelle presenze occasioni ancora deliberate, considerando non poter restar a quei miserabili altra speranza di sollevamento; e che il fermarli in prigione non serve, che ad accrescere ogni di più a Vostra Serenità l'aggravio, che a quegli infelici la loro oppressione, nella quale per altro saranno costretti terminar miseramente la vita". A.S.V., *Senato Mar*, f. 640, parte del 7 febbraio 1682.

motivazioni che spingevano le autorità veneziane alla liberazione degli inabili alla galera (avanzi di galera) erano soltanto di ordine pratico ed economico. La libertà del condannato diventava così una necessità per lo Stato. Infatti il carcerato costava, in pane, diversi ducati al mese. Il primo aprile 1684 furono incaricati di risolvere la questione degli inabili alla galera gli Avogadori da comun, che confermarono le affermazioni della Quarantia al criminal di qualche anno prima. Il carcerato aveva un costo e inoltre il sovraffollamento delle prigioni poteva causare fastidiose epidemie che potevano con facilità diffondersi nel resto della città (ricordiamo che le carceri si trovavano nel sestiere di S. Marco, attigue a Palazzo Ducale)<sup>315</sup>.

Un altro modo, più complicato e casuale, di riottenere la libertà era per meriti acquisiti sul campo. Il 3 settembre 1693 il Senato concesse la grazia a Luca Valentin Moro, condannato di San Gallo, per essersi adoperato nella cura dei malati sulle galere in Dalmazia nel corso della guerra. Secondo la testimonianza di Angelo Morosini, Provveditore alla sanità in Dalmazia, il Moro aveva talmente bene operato che si richiedeva il suo ingaggio come chirurgo in Levante<sup>316</sup>. Durante i conflitti, in caso di scontri cruenti, era facile per i forzati ottenere la grazia, giacché spesso i sopracomiti promettevano la libertà in cambio di un valoroso combattimento. Così avvenne per Stefano Busani, condannato del duca di Parma, distintosi nella battaglia di Scio del 1695<sup>317</sup>.

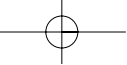
Una grande quantità di rematori forzati provenivano da Stati esteri, in particolare per ragioni geografiche da Stati italiani vicini alla Repubblica di Venezia, come Mantova<sup>318</sup>, Modena, Parma e Piacenza. Durante il Seicento giunsero remiganti anche da Milano, dal Piemonte, da Trento, dagli Stati imperiali. Fu la città di Augusta ad inaugurare il commercio di “uomini da remo” con Venezia nel 1566, successivamente si aggiunsero nel 1573 Landshut, nel 1574 Ingolstadt e Burghausen, nel 1583 Monaco, per ciò che riguarda la Baviera. Sempre

<sup>315</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 651, parte del 1° aprile 1684 e allegati.

<sup>316</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 709, parte del 3 settembre 1693.

<sup>317</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 749, parte del 25 giugno 1699 e allegati.

<sup>318</sup> Sulla criminalità a Mantova si veda: M. A. ROMANI, *Criminalità e giustizia nel Ducato di Mantova alla fine del Cinquecento*, in “Rivista storica italiana”, XCII (1980), pp. 680-706.



nello stesso arco di tempo s'introduceva la condanna al remo anche in Franconia<sup>319</sup>, in Svevia, nel Württemberg, in Sassonia, in Slesia e anche in città come Ratisbona, Speyer, Treviri e Francoforte sul Meno<sup>320</sup>. Dalle fonti veneziane si evince inoltre che arrivavano forzati anche da Frisinga e da Magonza<sup>321</sup>.

Negli ordinamenti giuridici tedeschi – così come era avvenuto in quelli italiani – la pena della galera fu rapidamente estesa a tutti i reati. Nel corso del secolo XVII – in relazione con la domanda sempre crescente della flotta veneziana – in Baviera si punirono alla galera anche i vagabondi. Durante la guerra di Morea, nel 1695, l'elettore Massimiliano II estese la pena anche agli zingari, ai mendicanti e ai bracconieri<sup>322</sup>.

La "carovana" dei galeotti tedeschi solitamente si raggruppava a Monaco, passava da Innsbruck e raggiungeva l'Italia tramite il Brennero. Poi dopo Trento, discesa la val Sugana, si arrivava a Primolano dove vi era il lazzaretto della Repubblica di Venezia. Qui, scontata la quarantena, i galeotti proseguivano il viaggio per Venezia passando per Castelfranco e Treviso. A Primolano il bargello tedesco vendeva i condannati al Podestà di Bassano che li acquistava per conto della Repubblica ad un prezzo variabile fra i 35 e i 45 ducati. Oltre a ciò bisognava pagare le spese di viaggio di ogni singolo condannato, che successivamente sarebbero state addebitate sul conto personale registrato sul libro galera. Nel 1715, solo per le spese burocratiche, il Podestà di Bassano Lorenzo Pisani aveva calcolato 46 lire per ogni condannato secondo la tabella tratta dal libro delle sentenze<sup>323</sup>:

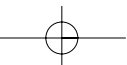
<sup>319</sup> Il 29 giugno 1712 giunsero in Fusta due condannati provenienti dalla Franconia pagati D 45 l'uno. A.S.V., *Senato Mar*, f. 818.

<sup>320</sup> H. SCHLOSSER, *Tre secoli di criminali bavaresi sulle galere veneziane (secoli XVI-XVIII)*, in "Quaderni del Centro Tedesco di Studi Veneziani", n. 28 (1984), pp. 4-6.

<sup>321</sup> Per Frisinga si veda A.S.V., *Senato Mar*, f. 819, parte del 16 luglio 1712, mentre per Magonza *Senato Mar*, f. 856, parte del 12 agosto 1717.

<sup>322</sup> H. SCHLOSSER, *Tre secoli di criminali bavaresi* cit., p. 11.

<sup>323</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 842, parte del 27 novembre 1715 e allegati.



Spese	Costo in lire veneziane
Stato austriaco, Ducali dell'Ecc.mo Senato	6:04
Lettere scritte al Priore del lazzeretto	0:12
Lettere scritte all'Ecc.mo Senato	3:02
Lettere scritte al Reggimento di Treviso	0:12
Presentazione di lettere al suddetto Priore	0:02
Lettere scritte al suddetto Priore	0:12
Presentazione di lettera al medesimo	0:02
Lettere scritte all'Ecc.mo Senato	3:02
Lettere scritte al Priore	0:12
Relazione del Cavaliere	0:04
Presentazione di lettere del detto Priore	0:02
Lettere di risposta al suddetto	0:12
Lettere dell'Ecc.mo Senato	3:02
Lettere nel Mag. all'Armar	0:12
Ducali dell'Ecc.mo Senato	6:04
Presentazione di lettere al Mag. all'Armar	0:02
Risposte al medesimo	0:12
Lettere del detto Priore	0:02
Lettere di risposta al detto	0:12
Lettere dell'Ecc.mo Senato	3:02
Ducale dell'Ecc.mo Senato	6:04
Per mandati 6 a comuni per scorta	3:12
Copie di sua sentenza	3:02
Per copia della presente	0:12
Lorenzo Pisani tanse	2:04
Totale	46

Tabella 31

Nella stessa occasione fu stilata la lista delle spese sostenute per la spedizione di 62 condannati dell'elettore di Magonza:

Spese	Costo in lire veneziane
Cioè per huomeni 28, senza il V. Cavalier per andar a riceverlo alli confini di Premolano 20 miglia lontano da Bassano, in che a consumato giorni tre a £ 3 il giorno per cadauno sono	242
A lui Cavalier a £ 6 il giorno	18
Per cavalli 29 a £ 3 il giorno	261
Stallari per notti due a £ 1 per cavallo	58
Biada quarte ottanta sette sono stara 22 a £ 4 il staro	88
Paglia per mudar più volte li galeotti e riempir pagliazzi cara 6 a £ 20	120
Per letti, legni, et oglio, et altro per servitio de condannati e delle guardie 36 a soldi 10 il giorno giusto l'ordinario	638
Per 28 huomeni per andar e levar dal lazzaretto 59 condannati, essendone morti tre a £ 3 il giorno come sopra	242
Al Cavalier come sopra	18
Per 29 cavalli per detti huomeni e V. Cavalier	261
Stalari per l'oltradetti cavalli 29 per notti due	58
Per biada, come addietro quarte ottanta due per detti cavalli	88
Cavi per condur da Premolano a Bassan n° 8 a £ 24 l'uno	192
Per dinar dato a Carpenedo alli condannati a soldi 24 per cadauno	169:8
Per il rinfresco pagato alli 4 comuni che hanno portato li condannati da Premolano a Bassano	64
Per le chiavi delle prigioni a £ 4:16 per uno	283
Per la barca per condurli da Treviso a Venezia	62
Per la condotta da Bassano a Venetia de suddetti condannati a £ 40 per cadauno giusto il praticatto e bonificato dal Mag. all'Armar	2.360
Totale	5.422:8

Tabella 32

La stragrande maggioranza dei condannati esteri proveniva dai ducati padani: Mantova, Modena e Parma. Per questi forzati la Repubblica applicava una forma di acquisto particolare. Per tutti quelli venduti direttamente dal principe estero si sborsavano 35 ducati, mentre per quelli donati dal rispettivo sovrano al proprio bargello si pagavano 100 ducati e di solito si trattava di condannati a vita<sup>324</sup> considera-

<sup>324</sup> "Essibiti alli Presidenti della Milizia da Mar dal Console del Duca di Modena due condannati al remo in vita, che tiene a sua dispositione per grazia di quel Principe suo padrone, e ricercando li D 100 per testa soliti darsi alle buonavoglie volontariamente raccolte.

L'anderà parte che sia data facoltà alli Presidenti suddetti di esborsare il donativo di suddetti ducati 100 per condannato facendolo con le forme solite passar nella fusta per servire alla galera loro vita durante giust'alla condanna sopra riferita". A.S.V., *Senato Mar*, f. 653, parte del 22 luglio 1684 e allegati.

ti alla stregua di schiavi. L'acquisto di questi rematori costituiva una sorta di investimento, poiché la cifra pagata veniva addebitata sul conto del galeotto che doveva ripagarla con un servizio suppletivo al remo. Se il remigante durava fino al risarcimento, l'investimento si poteva considerare giunto a buon fine; se invece il condannato moriva o veniva graziato anticipatamente dal proprio sovrano, l'investimento era andato male. Nel caso della grazia, però, la Repubblica concedeva la libertà solo dopo l'esborso del debito o almeno di parte di esso. Comunque andassero le cose, si trattava di un investimento a forte rischio.

A differenza dei forzati veneti, che non avevano pene superiori a dieci anni, quelli stranieri – come s'è detto – giungevano in galera con pene a vita e a beneplacito. Il 5 giugno 1688 – ad esempio – furono consegnati alle autorità veneziane 17 condannati modenesi. Di questi 4 erano destinati alla galera a vita e 5 a beneplacito<sup>325</sup>. Il 9 giugno 1694 l'agente modenese ne consegnò 51, di cui 12 condannati a beneplacito e 16 a vita<sup>326</sup>. Analoga era la situazione dei forzati mantovani e parmensi<sup>327</sup> dei quali però, nelle fonti venete, mancano liste analitiche come quelle forniteci per i condannati di Modena. I forzati padani giungevano a Venezia dopo essere stati raccolti a Verona, provenienti da Mantova, dove si accoglievano anche i forzati di Parma e di Modena. Di tanto in tanto arrivavano remiganti anche dal duca della Mirandola, che però li vendeva ad un prezzo di 45 ducati<sup>328</sup>.

Il 31 marzo 1696 il bergamasco Ignazio Galli aveva proposto al Senato l'acquisto di 27 condannati del duca di Savoia (si trattava forse di valdesi) ad un prezzo compreso tra i 90 e i 120 ducati. Le autorità veneziane avevano però giudicato la richiesta troppo esosa e avevano offerto un cifra compresa tra i 30 e i 55 ducati<sup>329</sup>.

<sup>325</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 675.

<sup>326</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 715.

<sup>327</sup> Per gli arrivi dei condannati di Mantova si vedano le filze del *Senato Mar* nn. 660, 673, 686, 709, 721, 724 e 758. Per Parma le filze nn. 782 e 821.

<sup>328</sup> Il 19 giugno 1694 i Provveditori all'armar riuscirono, dopo una lunga trattativa con l'emissario del duca della Mirandola, ad acquistare due forzati per ducati 45 l'uno, dopo che le richieste iniziali erano di 100 ducati in un primo momento e 60 in un secondo tempo. A.S.V., *Senato Mar*, f. 715.

<sup>329</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 726. Per l'acquisto dei forzati sabaudi si veda anche A.S.T., A. Cor., *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 3, fasc. 36.



Talvolta giungevano forzati anche da luoghi sconosciuti soggetti all'autorità imperiale. Il 30 maggio 1697, con la peota dei sali d'Istria, giunsero a Venezia due condannati per furto di cavalli provenienti dai "laghi di Lika" (forse in Ungheria). Non avevano altri documenti e dichiararono di essere stati maltrattati. I due uomini, ritenuti abili dai periti del Magistrato all'Armar, furono imbarcati in Fusta in attesa di una decisione del Senato<sup>330</sup>. Nel corso del secolo XVIII anche la Repubblica di Lucca, tradizionalmente fornitrice di condannati per le galere genovesi, cominciò ad inviare uomini a Venezia<sup>331</sup>. Per concludere segnaliamo di tanto in tanto la presenza di condannati svizzeri, provenienti in particolar modo dal cantone dei Grigioni<sup>332</sup>, e del Vescovado di Trento<sup>333</sup>.

Durante i conflitti, un metodo veloce per reperire forzati da mettere al remo era di procurarseli direttamente in loco, punendo qualsiasi reato commesso in armata con il servizio in galera<sup>334</sup>. I più presenti sono i soldati condannati per fuga. Tra il 1684 e il 1685 il Capitano generale da mar Francesco Morosini condannò per diversi reati 125 uomini, di cui 67 erano soldati rei di diserzione<sup>335</sup>. Soltanto in 5 casi fu irrogata la pena di morte per omicidio. In un caso fu condannato il galeotto Francesco Marchioro per aver assassinato uno scapolo sulla galera Bragadin. La prassi prevedeva l'impiccagione all'albero maestro della galera *Generalizia*<sup>336</sup>.

### 5.3. I turchi: schiavi o prigionieri di guerra ?

Nel 1999 Salvatore Bono – nel suo importante lavoro sugli schiavi isla-

<sup>330</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 734.

<sup>331</sup> A.S.Lu., *Cure sopra i forzati*, f. 2.

<sup>332</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 659, parte del 21 luglio 1685.

<sup>333</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 807, parte del 7 giugno 1710.

<sup>334</sup> Per farsi un'idea si veda il registro delle "raspe" (sentenze) del Capitano generale da mar Zorzi Morosini del 1661-64 in A.S.V., *Cariche da Mar-Processi*, b. 56.

<sup>335</sup> A.S.V., *Cariche da Mar-Processi*, b. 53.

<sup>336</sup> Per un quadro generale sull'applicazione e sul rituale della pena di morte nell'antico regime si vedano i recenti: R.J. EVANS, *Rituals of retribution. Capital punishment in Germany 1600-1987*, Oxford, 1996 e G. BARONTI, *La morte in piazza. Opacità della giustizia, ambiguità del boia e trasparenza del patibolo in età moderna*, Lecce, 2000.

mici nell'Italia moderna – rilevava che, riguardo alla presenza dei musulmani sulle galee della Serenissima, “il discorso deve essere approfondito e articolato e sinora in verità la questione non è stata specificatamente indagata”<sup>337</sup>. In effetti la storiografia veneziana ha espresso posizioni contraddittorie come quella di M. P. Pedani, secondo la quale da una parte “la presenza di rematori schiavi sulle galee veneziane, pur mai ammessa ufficialmente dalla Repubblica era una realtà di fatto”, e dall'altra “contrariamente a quanto avveniva altrove gli schiavi turchi solo raramente erano messi al remo nelle galee”<sup>338</sup>. Pompeo Molmenti, nella sua *Storia di Venezia nella vita privata*, aveva addirittura visto cessare con la fine del secolo XVI la permanenza degli schiavi a Venezia<sup>339</sup>. Mario Nani Mocenigo, invece, pur riconoscendo la presenza di rematori schiavi, ha liquidato la faccenda in poche righe ricordando che durante la guerra di Morea il Capitano delle navi disponeva di un fondo di circa 2.000 zecchini per l'acquisto di schiavi, e che questa consuetudine era molto antica poiché già durante il periodo di Lepanto il Capitano generale da mar aveva la possibilità di comperare schiavi da mettere al remo per 15 o 20 ducati cadauno<sup>340</sup>.

Per la verità della presenza dei rematori turchi sulle galee veneziane non sussiste alcun dubbio, come di recente ha confermato Maurice Aymard<sup>341</sup>. Restava tuttavia da definirne l'entità<sup>342</sup>, ma a questo problema abbiamo cercato di dare una risposta nella parte iniziale di questo lavoro. Una prima massiccia presenza di rematori turchi si era avuta dopo Lepanto e si era esaurita con il primo decennio del secolo XVII. Nel 1617 – riprendendo i dati elaborati nella tabella 2 – sui 7.675 rematori della flotta veneziana non vi era traccia di “turchi di pubbli-

<sup>337</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., p. 33.

<sup>338</sup> M. P. PEDANI, *In nome del Gran Signore. Inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Venezia, 1994, p. 89 e p. 120. Paradigma ripreso da S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., p. 178.

<sup>339</sup> P. MOLMENTI, *La storia di Venezia nella vita privata dalle origini alla caduta della Repubblica*, Bergamo, 1905-1908, p. 208.

<sup>340</sup> M. NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana* cit., pp. 64-65.

<sup>341</sup> M. AYMARD, *La leva marittima* cit., pp. 460-463.

<sup>342</sup> Così evidenziava il problema lo stesso Bono: “Sinora non si è riusciti a dare delle cifre sul numero degli schiavi musulmani sulla flotta veneziana, come invece si è potuto fare per le altre marine”. Cfr. S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., p. 180.

ca ragione". Non è possibile escludere l'ipotesi della presenza di islamici o di convertiti tra le file dei galeotti di libertà. Con lo scoppio della guerra di Candia riapparvero i rematori turchi. Il 18 settembre 1651 erano soltanto 352, mentre nel 1657, dopo le diverse vittorie dei Dardanelli di Lazzaro Mocenigo, il numero era salito a 882. Tra il 1661 e il 1662 la presenza turca si era attestata sopra le 1.300 unità (il 1° dicembre 1661 i rematori islamici rappresentavano il 26,5% delle ciurme delle galee venete). In quel biennio, in particolare, la percentuale degli schiavi sfiorò quella dei forzati, come si vede nel grafico 2. Tra il 1663 e il 1665 si raggiunse la massima presenza, che in particolare nel giugno 1663 risulta di 1.463 unità (22,5%). Sulle singole galere le percentuali degli schiavi oscillavano molto. Il 10 luglio 1664, sulla galera "bastarda" del Capitano generale da mar Andrea Corner, dei 412 remiganti i turchi erano 40 (9,7%). Sull'unità del Provveditore da mar Gerolamo Pesaro su 239 uomini i turchi erano 33 (13,8%). Ancora più variabile era la percentuale degli islamici presenti sulle galere "ordinarie". Ad esempio sulla Bortolo Pisani erano in servizio 180 rematori, di cui 22 turchi (12,2%), mentre sulla Alessandro Priuli la percentuale saliva addirittura al 41,4%, visto che i turchi erano 75 su una ciurma di 181 uomini<sup>343</sup>. Durante la successiva guerra di Morea si raggiunse quota 908 nel luglio 1695. Dopo la pace di Karlowitz, lungi dall'essere restituiti, gli schiavi turchi rimasero in numero cospicuo, oscillante dalle 635 alle 287 persone tra il 1703 e il 1714 (sulle galere del 1711 la percentuale di turchi variava da un minimo del 6,9% ad un massimo del 17,4%)<sup>344</sup>, fino alla successiva pace di Passarowitz del 1718. Anche in questa seconda occasione, così come avvenuto nelle paci precedenti, la Repubblica avrebbe dovuto restituire alle loro famiglie i poveri vogatori, che però rimasero a Venezia ancora per qualche anno. Dopo la crisi del 1721, a causa di uno scontro con i dulcignotti, la Serenissima fu costretta, per evitare nuovi conflitti, a restituire tutti i suoi schiavi.

La presenza dei rematori turchi fu dunque pressoché costante tra il 1645 e il 1721. Resta però da stabilire se dobbiamo considerare questi

<sup>343</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1247.

<sup>344</sup> A.S.V., *Collegio relazioni*, b. 76, relazione del Provveditore generale da mar Alvise Mocenigo del 10 settembre 1711.

galeotti degli schiavi – così come venivano definiti quelli delle galere *ponentine* – o dei prigionieri di guerra. Per rispondere bisogna guardare all'impiego dei termini "turco" e "schiavo" nelle fonti veneziane. L'uso preponderante della parola "turco" rappresenta da solo il sottile gioco al quale dovevano sottostare i governanti della Repubblica. Dietro a quel termine si celava la volontà di mantenere un filo diplomatico anche durante i conflitti. I sudditi ottomani, se catturati dai nemici, potevano finire al remo di una galera, con la prospettiva però di tornarsene a casa a fine conflitto: erano insomma ufficialmente dei prigionieri di guerra. In realtà il loro ruolo a bordo delle galere veneziane era identico a quello dei loro pari sulle galee delle marinerie di Ponente, dove erano chiamati schiavi e trattati come tali. Inoltre, come detto, i rematori turchi, a fine guerra, non venivano restituiti, in barba agli articoli dei trattati. In pratica la Serenissima faceva finta di dimenticarsi di questi uomini preziosi per la sopravvivenza dell'armata sottile. Il concetto di schiavo e di schiavitù, però, veniva dagli stessi veneziani utilizzato comunemente allorché si trovavano in Dalmazia o in Grecia. Qui da sempre era esistito un florido mercato degli schiavi, favorito dalla geografia dei luoghi particolarmente adatta alla guerra di corsa intrapresa da tutte le marinerie cristiane. Che il termine fosse legato alla guerra marittima è provato dal fatto che fra i pochi personaggi – entrambi avevano raggiunto il ruolo di Capitano generale da mar – ad adoperare la parola schiavo vi furono Francesco Morosini e Lazzaro Mocenigo. Si trattava cioè di pratici uomini d'arme non inclini a sottilizzare sull'uso di un termine piuttosto che di un altro. Per loro si trattava di rematori schiavi e così li definivano.

Dimostrata la presenza di rematori islamici tra i banchi delle galere veneziane, non ci rimane che analizzare il modo di reperirli. La prima fonte di approvvigionamento era la stessa guerra marittima, vuoi quella di squadra, vuoi quella corsara<sup>345</sup>. I grandi scontri nava-

<sup>345</sup> Si veda a mo' di esempio l'elenco completo dei turchi presenti su diverse galere e galee veneziane il 30 aprile 1649 con l'indicazione precisa del luogo di cattura. Si trattava in totale di 380 schiavi, di cui 266 turchi e 114 greci, di questi il 60% era stato catturato a terra mentre il restante in mare. Cfr. A.S.V., *P.T.M.*, f. 1243, dispaccio del 30 aprile 1649 da Candia del Commissario in armata sopra i viveri Nicolò Contarini.

li – Lepanto è il caso più clamoroso – rappresentavano da ambo le parti un'occasione di cattura molto importante. Dopo l'ennesima vittoria di Lazzaro Mocenigo conseguita a Scio nel maggio del 1657 furono catturati circa 350 schiavi<sup>346</sup>. Un mese prima (13 aprile) il Mocenigo aveva catturato altri 38 turchi<sup>347</sup>. A parte ciò, a portare più schiavi sulle galere veneziane era la guerra di corsa, fatta per lo più da capitani privati. Lo stesso Lazzaro Mocenigo, il 18 novembre 1654 da Standia, sollecitò l'ambasciatore francese affinché giungessero in Levante nuovi corsari di quella nazione sull'esempio di "Monsù Colagn [...] l'anno passato condottosi in queste acque in forma privata ad infistar l'inimico"<sup>348</sup>. I corsari vendevano volentieri gli uomini catturati ai comandanti militari veneziani, i quali però dovevano sottostare alle direttive del Senato in materia, che prevedevano un esborso massimo per ciascun uomo pari a 30 reali. Il 27 febbraio 1657 Lazzaro Mocenigo – ormai Capitano generale da mar – suggeriva però di poter disporre di almeno 50 reali e che tale denaro si poteva reperire dal deposito in zecca dei galeotti. Il grande condottiero veneziano – forse il più abile di tutti i tempi – sosteneva la convenienza nel procurarsi i galeotti in loco vista l'alta mortalità che si registrava nei trasferimenti via mare da Venezia. Inoltre i turchi erano più abituati al clima dell'Egeo e quindi più longevi rispetto ai galeotti provenienti da lontano<sup>349</sup>. Durante le guerre combattute in Levante erano state le stesse autorità della Serenissima ad incentivare l'attività corsara sia pubblica sia privata, proprio con l'obiettivo di colpire il nemico e di procurarsi uomini da remo<sup>350</sup>. Il 17 ottobre 1668 il Senato ordinava al Provveditore sopra le tre isole Pietro Valier di mandare in "corso" la galeotta di Cefalonia proprio per procacciare nuovi galeot-

<sup>346</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1098, dispaccio del 5 maggio da Scio. Per lo spoglio delle filze relative a Lazzaro Mocenigo ci siamo serviti del regesto di S. PIACENTINI, *I dispacci di Lazzaro Mocenigo dal teatro della guerra per Candia (1649-1657)*, tesi di laurea della Facoltà di Lettere e Filosofia, Università Ca' Foscari di Venezia, relatore G. SCARABELLO, a.a. 1998-99.

<sup>347</sup> *Ibidem*, dispaccio del 13 aprile 1657 dalla galera.

<sup>348</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1328, dispaccio del 18 novembre 1654 da Standia.

<sup>349</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1097, dispaccio del 27 febbraio 1657 da Naoussa.

<sup>350</sup> Per le razzie compiute in Egeo si veda: B. J. SLOT, *Archipelagus turbatus. Les Cyclades entre colonisation latine et occupation ottomane 1500-1718*, Istanbul, 1982.

ti<sup>351</sup>. In molte circostanze la Repubblica non disdegnò nemmeno la pratica di concedere patenti corsare a privati. Il 28 aprile 1693 il capitano Francesco Lazari di Perasto fu autorizzato a “corseggiare” con un brigantino di 10 banchi e 22 uomini di equipaggio<sup>352</sup>. Nella seconda guerra di Morea fu stilato un regolamento per la concessione di patenti corsare che riprendeva in buona sostanza le norme utilizzate dalla corsa internazionale<sup>353</sup>. L’unica importante differenza era che tutti corsari con patente veneziana dovevano sottostare comunque agli ordini del Capitano generale da mar, mentre la percentuale da versare allo Stato si aggirava attorno al 10%<sup>354</sup>.

La proposta di acquisto e di utilizzo di schiavi turchi da mettere al remo fu sempre sostenuta anche da Francesco Morosini, il quale fu un campione nel procurarseli direttamente anche in operazioni terrestri. Nel marzo 1688, espugnata la fortezza di Mistrà, decise di deportare tutti gli abitanti, circa 2.440 persone. La consulta di guerra stabilì che gli uomini abili sarebbero stati messi al remo, mentre le donne, i bambini e gli inabili sarebbero stati venduti. Inizialmente, i sopracomiti Bolani e Donà divisero “tra gemiti e pianti” le donne dagli uomini, poi gli abili al remo – ben 788 – furono imbarcati sulle unità dell’armata sottile veneziana<sup>355</sup>. I rimanenti avrebbero alimentato il florido mercato degli schiavi del Levante, che sempre secondo Morosini era in mano ai francesi, i quali acquistavano schiavi da mettere al remo per il prezzo di 70-80 reali ciascuno. Il Morosini suggeriva altresì al Senato di lasciar mano libera nell’acquisto di schiavi anche ai sopracomiti veneziani, che con circa 40 ducati potevano comprare anch’essi “turchi da remo”<sup>356</sup>.

La Dalmazia era tradizionalmente luogo di vendita e di scambio degli schiavi. Durante le guerre veneto-turche si riacutizzavano i

<sup>351</sup> B.M.C., *ms. pd c*, n. 836.

<sup>352</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 706, parte del 28 aprile 1693.

<sup>353</sup> Per la normativa sulla guerra di corsa mi si permetta di rinviare a L. LO BASSO, *In traccia de’ legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, 2002.

<sup>354</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 836, parte del 2 maggio 1715 e allegati.

<sup>355</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1120, lettera del Capitano generale da mar da Porto Lion del 19 marzo 1688.

<sup>356</sup> *Ibidem*, lettera del 19 maggio.

microconflitti endemici nelle zone interne della penisola balcanica. Tutti i nemici di fede musulmana, dopo essere stati catturati, venivano inviati nei principali porti dalmati – Zara, Spalato, Sebenico, Perasto e Cattaro – dove si vendevano in buona parte ai comandanti veneziani che li destinavano al servizio sulle galee. Inoltre si scatenava un traffico di uomini clandestini diretti verso l'altra riva dell'Adriatico, dove vi era richiesta di schiavi. Il 25 luglio 1661 il Provveditore straordinario di Cattaro Gian Francesco Orio riferiva al Senato circa questo illegale traffico di uomini, segnalatogli dal residente in Napoli Bianchi. Secondo il Provveditore Orio, di recente erano stati trasportati in Puglia circa 120 schiavi, tutti abili al remo, utili per le galere veneziane. Si riprometteva perciò di evitare nuovi contrabbandi dalle Bocche di Cattaro verso l'Italia, convogliando gli schiavi turchi verso il mercato veneziano<sup>357</sup>. L'esistenza di un florido mercato in Dalmazia<sup>358</sup> ci è confermata da un documento che riporta le spese della Camera fiscale di Spalato nel giugno 1685 proprio per l'acquisto di schiavi, nel quale si indica un'uscita di £ 18.055. Nell'agosto successivo giunsero a Zara 54 nuovi schiavi, tra cui anche 2 donne e 4 bambini<sup>359</sup>. Il 15 agosto 1693 giungeva a Venezia la notizia dell'invasione morlacca della Bosnia a seguito della quale furono catturati circa 500 schiavi<sup>360</sup>. L'importanza di Zara come mercato degli schiavi – argomento meritevole di essere studiato più a fondo – ci viene confermata dal già narrato episodio della vendita di due turchi, di pubblica ragione dichiarati deceduti dal Capitano del Golfo, per la somma di 350 zecchini<sup>361</sup>. Talvolta il flusso di schiavi era diretto verso la stessa Venezia. Il 25 agosto 1648 l'alfiere morlacco Pietro Simunovich giunse nella capitale della Repubblica con nove schiavi al seguito, convinto di poterli vendere come galeotti di libertà ai comuni di Terraferma ad un prezzo superiore ai 100 ducati. Il Senato però intervenne decretando il divie-

<sup>357</sup> *Il commercio degli schiavi a Cattaro nel 1661*, in "Archivio veneto", tomo XXX (1885). Episodio riportato anche in S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., p. 108.

<sup>358</sup> Importanza confermata anche in *Ibidem*, pp. 106-107.

<sup>359</sup> B.M.C., *ms. pd c*, n. 836.

<sup>360</sup> B.N.M., *ms. It. Cl. VI*, n. 470 (12114), *Mercuri o Avvisi o Gazzette*, Venezia 15 agosto 1693.

<sup>361</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 837, 8 giugno 1715 e allegati.

to di reclutare turchi tra le file degli uomini liberi e deliberando invece per l'acquisto solito che si faceva degli schiavi per la somma di 30 reali cadauno più le spese di viaggio<sup>362</sup>.

L'episodio appena narrato introduce un nuovo elemento sul quale è opportuno soffermarsi. Vista la preferenza da parte del governo Serenissimo per l'uso dei galeotti di libertà, si affermò la tendenza a far confluire parte degli schiavi tra gli uomini liberi: pratica come abbiamo visto vietata, ma largamente utilizzata. Per facilitare l'ingaggio, si ricorreva alle conversioni: prima di reclutare un islamico, per togliersi ogni scrupolo etico e religioso, era preferibile convertirlo al cristianesimo. In questa maniera, anche se la conversione era fittizia, il comandante veneziano poteva tranquillamente inserirlo nella lista dei suoi 72 galeotti, anche perché la conversione di un galeotto non portava necessariamente alla libertà<sup>363</sup>. Il sistema dell'ingaggio degli schiavi come galeotti liberi era molto praticato sulle galere armate in Dalmazia. Il 31 agosto 1684, allorché la galera *Brazzana* giunse a Venezia per alcuni lavori in Arsenale, dopo aver eseguito la rassegna i Provveditori all'armar denunciarono che tra le file degli zontaroli stavano numerosi schiavi turchi. Inoltre a bordo vi erano 26 morlacchi di rinforzo. Si rimandava la questione al Senato<sup>364</sup>. In una lettera del 17 maggio 1695 il Magistrato all'armar tornava ad insistere sul divieto categorico di ingaggiare uomini liberi tra i turchi, se non previa conversione<sup>365</sup>. Il galeotto islamico desideroso di diventare cattolico comunicava la propria volontà al cappellano di bordo e al proprio sopracomito. Giunti a Venezia la richiesta passava tramite il Magistrato all'armar e giungeva ai presidenti dei catecumeni, i quali vagliavano la richiesta. In caso affermativo il rinnegante veniva trasferito, previa approvazione del Senato, nella Fusta del Consiglio dei X per apprendere i dettami della nuova religione<sup>366</sup>. In alcuni casi, successivamente alla conversione, si

<sup>362</sup> A.S.V., *Milizia da Mar*, b. 240, n. 270 25 agosto 1648.

<sup>363</sup> Cfr. S. BONO, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna* cit., p. 253.

<sup>364</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 653, parte del 31 agosto 1684 e allegati.

<sup>365</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 721, parte del 21 maggio 1695 e allegati.

<sup>366</sup> "Da quant' à motivo dell'istanze fatte da Presidenti de Catecumeni rappresenta il Magistrato all'Armar, si è intesa la buona disposizione a farsi cristiani delli tre turchi, che s'attrovano sopra le galere, capitate ultimamente in Armata; e mentre nella vicina



otteneva la libertà. Così avvenne il 24 maggio 1690 per Cavalli di Morea, Memet Mustafà, Alì Memet Muscuor, tutti imbarcati sulla galera *Generalizia* e Baisò di Patrasso, rematore sulla galera Pizzamano, ai quali venne azzerato anche il debito complessivo di £ 2.070:18<sup>367</sup>. Per evitare conversioni di comodo il Senato, con parte del 14 dicembre 1713, aveva decretato che per ottenere la piena libertà il neo convertito doveva dimostrare per almeno dieci anni di essere diventato un buon cattolico<sup>368</sup>.

Un'altra maniera di ottenere la libertà era lo scambio con prigionieri veneziani in Turchia. Solitamente però le autorità della Serenissima proponevano uno scambio impari con galeotti ormai inabili. Così il 17 giugno 1717 in cambio della liberazione di Nicoletto Vlastò e della sua famiglia caduti in schiavitù dopo la caduta di Napoli di Romania, venivano richiesti dei galeotti turchi. Il Senato propose sei turchi "vecchi decrepiti et inabili": "Memo Lobufi con rottura nella parte sinistra, disse di aver anni 96, e dall'apparenza possi esser di tale età. Ismail Alì storpio nella man dritta, e piede sinistro, disse di aver anni 96 e dall'apparenza par di età d'anni 80 in circa. Betin Osman dice haver anni 86 e dall'apparenza par sia sotto li 80. Gruy Mustafà con rottura nella parte dritta e storpio pur nella mano dritta, disse aver anni 85 e dall'apparenza par aver detta età. Ibraim Omer privo di vista disse aver anni 79 e dall'apparenza par possi aver anni 70 in circa. Menub Dervis disse aver anni 96 e dall'apparenza par aver anni 80 in circa ed è quasi inabile ai piedi"<sup>369</sup>.

Ogni tanto, come nel caso dei condannati di lungo corso, anche gli schiavi inabili e anziani venivano graziati. Il 6 maggio 1676 il Senato

partenza delle medesime si rileva la necessità di farli passar nella Fusta, perché possino per qualche tempo prima esser instruiti nella cattolica fede, secondanado la religiosa pietà del Senato il loro buon genio annuire al motivo, però L'anderà parte che sia impartita facultà al Magistrato all'Armar di far levar dalle galere, dove presentemente s'attrovano li tre turchi suddetti e farli passar nella fusta, perché possino instruirsi nella nostra fede, e ricever in ordine alli loro cristiani sentimenti il battesimo". A.S.V., *Senato Mar*, f. 683, parte del 23 febbraio 1690 e allegati.

<sup>367</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 685, parte del 24 maggio 1690 e allegati.

<sup>368</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 871, parte del 4 gennaio 1720 e allegati.

<sup>369</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 855, parte del 19 giugno 1717 e allegati. Sullo scambio fra schiavi islamici e cristiani si vedano anche: A.S.V., *Senato Mar*, f. 683, parte del 19 gennaio 1690 e allegati e f. 686, parte del 2 giugno 1690 e allegati.

accolse la richiesta di grazia di cinque schiavi turchi catturati durante la guerra di Candia, ai quali fu anche azzerato il debito complessivo di 1.605 lire<sup>370</sup>. Talvolta, per i più anziani, non era sufficiente la sola liberazione, ma il Senato si incaricava anche di trovare un sistemazione congrua per una decente conclusione della vita. Il 24 marzo 1605 si decise di liberare tre turchi resi schiavi durante la guerra di Cipro e, vista la loro veneranda età, si decise di sistemarli in tre ospedali di Terraferma (Treviso, Padova e Verona)<sup>371</sup>.

Per concludere vorrei tornare sull'interrogativo iniziale: si trattava di schiavi o di prigionieri di guerra? Abbiamo visto che le autorità veneziane utilizzarono, a seconda della convenienza, l'una o l'altra definizione. Nella pratica quotidiana, durante i conflitti, dalla guerra di Candia a Passarowitz, ma anche durante i periodi di pace, sulle galere veneziane era possibile trovare anche fino a un quarto della ciurma composta da turchi, caratteristica più tipica delle flotte di Ponente<sup>372</sup>. A differenza però di queste, come nel caso dei condannati, la politica veneziana tendeva a trasformare il più possibile i galeotti di "malavoglia" in galeotti di "buonavoglia", perché ritenuti più efficienti e perché rientranti in quella mentalità mercantile nella quale tutto il patriziato continuò a riconoscersi per tutto il secolo XVII.

<sup>370</sup> A.S.V., *Senato Mar*, f. 610, parte del 6 maggio 1676 e allegati.

<sup>371</sup> A.S.V., *Compilazione delle leggi*, serie I, b. 24, 24 marzo 1605.

<sup>372</sup> A.S.V., *P.T.M.*, f. 1386, dispaccio del 1° gennaio 1697 del Capitano delle Galeazze Da Mosto.

## 6. La riforma del 1774: il piano Sozzi.

Ridotti essendo a sommo grado di prezzo li capitali di ciurme de' galeotti di libertà, e vedendosi esposti li cittadini, che servono sopra l'Armata sottile ad evidente pericolo di soggiacer a sicure perdite di molta parte de' capitali acquistati all'armo per l'ecce-dente aumento de medesimi, si sono rivolti con suppliche al Trono del Principe Serenissimo per implorare un qualche compenso dei rissentiti discapiti, et alcun di essi supplichevole, che sia preso in esame il particolar suo capitale, onde non abbia a rissentire quei sensibili danni, che gli verranno causati alla sua specialità dal degrado, che dovrà succedere della propria di lui ciurma al disarmo<sup>373</sup>.

Così motivava il proprio progetto di riforma dell'armata sottile lo scrivano Iseppo Sozzi alla fine dell'estate 1773. Secondo il "ministro" veneziano il sistema delle ciurme di libertà si era corrotto al tal punto da comprometterne il funzionamento, soprattutto nel corso degli ultimi settant'anni nei quali il prezzo delle ciurme era in sostanza raddoppiato. Una ciurma di 72 uomini di una galera da sopracomito, se all'inizio del secolo XVIII costava tra i 7.000 e i 9.500 ducati, negli anni di servizio del Sozzi era arrivata a costare tra i 12.000 e i 19.000 ducati. Il prezzo di una ciurma da capo da mar, addirittura, era passato dai 19.000 ducati circa a quasi 30.000. In pratica era accaduto che il sopracomito o il capo da mar, per guadagnare sull'investimento iniziale, rappresentato proprio dall'acquisto della ciurma, tendeva a caricare sempre di più le spese dei galeotti, con l'obiettivo di far lievitare il prezzo finale di vendita. Il rialzo dei prezzi però provocava disagi nei compratori, i quali avendo a disposizione dallo Stato sempre la stessa

<sup>373</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, parte del 24 febbraio 1774, Progetto di Iseppo Sozzi sopra l'armata sottile s.d. A questo documento, pochi anni or sono, si è riferito in un suo articolo S. Perini, il quale tuttavia ha tratto conclusioni diverse dalle nostre. Perciò nell'analisi della riforma, pur tenendo conto di quanto scritto dal Perini, ci siamo concentrati sulla straordinaria documentazione allegata alla parte del 24 febbraio 1774. Cfr. S. PERINI, *Una riforma della marina militare veneziana* cit., pp. 161-184.

somma in prestito, erano costretti a stipulare contratti di livello affrancabile sempre più onerosi e con interessi sempre più alti. Il neo comandante perciò, una volta entrato in servizio, non poteva far altro che speculare sempre più sul mantenimento dei galeotti fino a farne aumentare il debito. Ecco perché, nel giro di poco più di mezzo secolo, il prezzo medio delle ciurme era raddoppiato. A tutto ciò va aggiunto che molto spesso, a causa della crisi demografica del patriziato veneziano<sup>374</sup>, il governo della Serenissima era costretto ad eleggere agli incarichi marittimi anche nobili “poveri”, che ovviamente faticavano molto nella gestione della galera, soprattutto in anni di pace, tradizionalmente meno vantaggiosi per compiere speculazioni sull’armata sottile. Giunti ormai agli anni Settanta del XVIII secolo, abolite da qualche decennio le galeazze, disarmate due anni prima due galere a favore dell’armamento di due sciabecchi, la consistenza della gloriosa armata sottile era poca cosa. Inoltre, per svolgere i compiti di difesa e di polizia marittima erano reputate assai valide altre imbarcazioni come la galeotta o lo stesso sciabecco. Eppure – come sosteneva anche Giacomo Casanova – “ciò che la Repubblica di Venezia non abolirà mai sono le galere, non solo perché le servono moltissimo in un mare chiuso e che ha bisogno di navigare anche a dispetto della bonaccia, ma soprattutto perché non saprebbe che fare dei criminali che condanna a remare”<sup>375</sup>.

Proprio quest’ultima motivazione sembra stare alla base della riforma proposta dal Sozzi, il quale inoltre sottolineava che negli ultimi tempi il reclutamento dei galeotti di libertà si era indirizzato in due principali direzioni. La prima consisteva nell’ingaggio di *disferrati*, ex condannati giunti a fine pena, ma che dovevano ancora scontare il debito. La seconda si muoveva attorno all’ingaggio di soldati che, per sfuggire a qualche punizione o per saldare qualche debito di gioco, preferivano servire sulle galee come remiganti<sup>376</sup>. Non esisteva più nessuna funzione sociale nei territori soggetti alla Repubblica, laddo-

<sup>374</sup> V. HUNECKE, *Il patriziato veneziano alla fine della Repubblica 1646-1797. Demografia, famiglia, ménage*, Roma, 1997.

<sup>375</sup> G. CASANOVA, *Storia della mia vita* cit., vol. I, p. 267.

<sup>376</sup> Lo stesso Casanova scrive di aver visto a Corfù una grande quantità di soldati disertare “per vendersi a qualche sopracomito”. *Ibidem*.

ve in passato il mestiere del galeotto aveva rappresentato un importante sfogo del mercato del lavoro di basso profilo. Un'ultima motivazione addotta dal Sozzi era il fatto che vendere e comprare uomini non si addiceva più al patriziato veneziano, ormai toccato dalla cultura dei lumi, e che "sino a tanto che durerà il galeottismo regnerà negli uomini la malizia per coglier vantaggi sopra le ciurme"<sup>377</sup>.

In pratica il Sozzi proponeva il licenziamento di tutti i galeotti anziani o inabili, mentre i più giovani e "gagliardi" potevano rimanere in servizio in qualità di marinai o sulle galere o sugli sciabecchi, visto che "la navigazione sul mare di questi legni, come s'approssima quasi a quella delle galere, così un tal nuovo esercizio, non potrà riuscire al galeotto difficile o strano, anzi potrà servire utilmente quanto un provetto ed abile marinaio di prima classe"<sup>378</sup>.

Sull'esempio delle "estere potenze marittime" lo scrivano riformista proponeva un nuovo metodo di armare le galere. La flotta veneziana comprendeva, in quegli anni, 12 galere, di cui 8 da sopracomito, 3 da capo da mar e una "bastarda" per il Provveditore generale da mar. Per ben "ciurmarle" con il nuovo sistema occorrevano 1.998 condannati così ripartiti: 240 sulla bastarda, 170 su ciascuna delle galere dei capi da mar e 156 su ogni galea da sopracomito. Tenendo conto che in quel periodo vi erano in servizio 2.076 condannati, ne sarebbero avanzati 78, pari all'incirca ai forzati esteri che annualmente si imbarcavano sulle galee della Repubblica. Per dimostrarlo il Sozzi allegò alla scrittura un foglio nel quale registrava l'invio di condannati esteri nel decennio 1758-1768. Secondo questa statistica erano giunti a Venezia 674 uomini, di cui 209 passati dai Reggimenti di Terraferma provenienti da diversi Stati, 2 da Guastalla, 100 da Mantova, 50 da Lucca e 313 da Milano. L'afflusso annuale era di 67 uomini. Con il nuovo sistema si sarebbe potuto rinunciare ai condannati esteri con enorme sollievo della cassa pubblica. Inoltre, sempre secondo le statistiche allegate, l'afflusso di condannati sudditi poteva coprire abbondantemente il fabbisogno di rematori. Infine in caso di necessità il Sozzi proponeva di radiare un'altra galera da sopracomito.

<sup>377</sup> A.S.V., *Senato Militar*, f. 76, progetto di Iseppo Sozzi sull'armata sottile s.d.

<sup>378</sup> *Ibidem*.

Lo scrivano si soffermava poi sulla maniera di risarcire i sopracomiti costretti in futuro a disarmare. Essi avrebbero dovuto semplicemente vendere le proprie ciurme allo Stato, il quale avrebbe coperto le spese utilizzando gli "spazzi" che avrebbe comunque dovuto erogare per l'armo dei comandanti secondo il vecchio sistema. I migliori 488 galeotti sarebbero stati trasformati in marinai (50 sulle galere dei capi da mar e 36 su quelle da sopracomito) con una paga mensile di uno zecchino e mezzo.

Sistemati i marinai bisognava accomodare i guadagni dei patrizi, che con il nuovo sistema non avrebbero più avuto il "maneggio" della galera. Perciò, non potendo più lucrare sull'amministrazione della ciurma in particolare e di tutta la galera in generale, l'unica maniera di "attrarre" il patrizio alla carriera marittima era di pagarlo profumatamente. Il Sozzi proponeva un salario di 100 zecchini per Provveditore d'armata, 90 per il Capitano del golfo, 80 al Governatore dei condannati e 40 ai sopracomiti. Inoltre al momento dell'armo si doveva continuare ad erogare un donativo di 1.000 ducati.

Secondo i calcoli dello scrivano veneto una galera da sopracomito costava per cinque anni in moneta d'armata (cioè con lo zecchino pari a £ 36) 201.591:8 lire, che conteggiate in moneta di Venezia facevano £ 123.194:16 (con lo zecchino pari a £ 22). A queste andavano aggiunte 297.662 libbre di biscotto pagato secondo il calmier £ 30 al cento, che in totale facevano £ 89.298:12. Inoltre si consumavano a bordo 10.950 libbre di riso, pagato 31 ducati al migliaro, per un totale di £ 2.109:6. In totale la spesa di mantenimento di una galea per un lustro era di £ 254.229:2, cioè £ 50.845 all'anno pari a D 6.355:17 effettivi.

La galera del Provveditore d'armata costava, invece, £ 98.664:3 all'anno, pari a D 12.333. Secondo il nuovo sistema la stessa galera sarebbe costava D 10.714:3, con un risparmio netto di D 1.618:21, quasi tutto ricavato dalla riduzione dell'equipaggio da 307 a 244 uomini. Lo stesso tipo di operazione veniva applicato anche alle galere del Capitano del golfo e al Governatore dei condannati. Sul primo equipaggio si sarebbero risparmiati D 2.030:16, mentre sul secondo D 1.1139:21. Infine il risparmio su ciascuna delle galere da sopracomito

sarebbe stato attorno ai 345:2 ducati. Quest'ultimo tipo di galea sarebbe passato da 251 uomini d'equipaggio a soli 209.

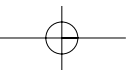
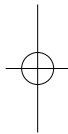
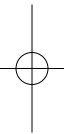
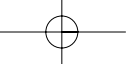
Un'altra maniera di risparmiare consisteva nel ridurre di un'oncia di riso la razione giornaliera di ciascun condannato. Tutto ciò avrebbe sollevato la pubblica cassa di D 1.460:1 all'anno. Sopprimendo poi un'altra galera da sopracomito si sarebbero risparmiati altri D 1.346:1 all'anno. Per coprire l'acquisto delle ciurme ci sarebbero voluti D 287.693:8 e l'operazione si sarebbe conclusa nel 1805. Grazie al risparmio del nuovo sistema di armo l'utile tra il 1779 e il 1805 sarebbe stato di D 244.363, perciò complessivamente lo Stato avrebbe dovuto aggiungere D 43.330. Risparmiando sul riso e sopprimendo una galera la somma complessiva sarebbe ulteriormente calata a vantaggio del pubblico.

La riforma Sozzi, discussa dal Magistrato all'armar il 5 ottobre 1773 e dai Deputati e aggiunti alla provvisione del denaro il 28 gennaio 1774, fu definitivamente approvata dal Senato il 24 febbraio dello stesso anno e traghettò definitivamente l'armata sottile veneziana verso i modelli gestionali delle flotte di Ponente. La novità più clamorosa fu la soppressione della figura del sopracomito-amministratore. Dopo il 1774, infatti, il sopracomito divenne esclusivamente un comandante militare e fu affiancato da un amministratore, che non era patrizio, incaricato di gestire per conto dello Stato la parte economica della galera. Inoltre, grazie alla riforma, la stessa carica di sopracomito poté essere ricoperta anche da un non nobile e le galee ebbero, per la prima volta dopo secoli, un loro nome proprio, così come avveniva in tutte le marinerie del mondo.

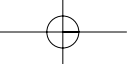
Il 31 luglio 1797 (13 termidoro) a Corfù<sup>379</sup> erano ancora in servizio sette galere: *Andromaca*, *Tetti*, *Pace*, *Merope*, *Rosa*, *Gloria* e *Prosperina*, mentre ancora nella marina del Regno d'Italia napoleonico nel 1809 risultavano in servizio a Venezia due galere: *La Chiaretta* e la *Fusta*<sup>380</sup>.

<sup>379</sup> A.S.V., *Municipalità provvisoria*, b. 36.

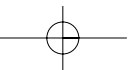
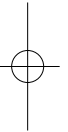
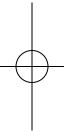
<sup>380</sup> M. MARZARI, *Il periodo napoleonico in Italia e l'opera degli ingegneri Salvini e Tupinier nell'Arsenale veneto*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, 1993, p. 334.

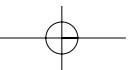
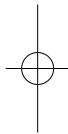
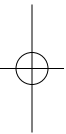
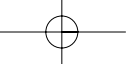






Parte III  
*Gli altri sistemi*





## 1. Il sistema turco

Un modello di reclutamento e di gestione delle ciurme che per certi aspetti si avvicinava molto al sistema veneziano era quello turco. Ciò non stupisce più di tanto poiché lo scontro e il confronto fra i due Stati, nel corso dell'età moderna, fu continuo. Inoltre bisogna considerare che i turchi erano una popolazione proveniente dall'Asia centrale, scarsamente abituata al mare, e perciò dovettero affidarsi al sapere tecnico dei greci e degli occidentali in genere. Nel corso del Cinquecento riuscirono così a creare e organizzare un'imponente flotta in grado di espandere il dominio dell'Islam su buona parte del Mediterraneo. Allestire una flotta di galere, capace di contrastare il dominio cristiano, significava realizzare un serie di arsenali per la costruzione e la manutenzione delle stesse, e un sistema di reclutamento in grado di reperire velocemente un buon numero di remiganti.

Per comprendere il funzionamento del sistema ottomano, in attesa di nuovi contributi della storiografia turca, si deve ricorrere alle fonti occidentali che sono principalmente due: la memorialistica francese della seconda metà del Seicento e le relazioni degli ambasciatori veneziani<sup>1</sup>. Soprattutto queste ultime risultano ricche di informazioni sulla flotta ottomana.

<sup>1</sup> Gli studi sulla flotta turca redatti in lingue occidentali sono: J.DENY-J. LAROCHE, *L'expédition en Provence de l'armée de mer du Sultan Suleyman sous le commandement de l'Amiral Khair al-Din Pacha dit Barberousse*, in "Turcica", I, (1969), pp. 35-67; S. SHAW, *Selim II and the Ottoman Navy*, pp. 212-241; S. SOUCEK, *Certain Types of Ship in Ottoman Turkish Terminology*, in "Turcica", VII (1975), pp. 233-244; C.H. IMBER, *The Navy of Suleyman the Magnificent*, in "Archivum Ottomanicum", VI (1980), pp. 211-282; M. FONTENAY, *Chiourmes turques au XVII<sup>e</sup> siècle*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, vol. I, Napoli, 1982, pp. 877-903; G. VEINSTEIN, *Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du divan ottoman*, in "Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée", n. 39 (1985), pp. 35-67; M. FONTENAY, *Les galères de l'Islam*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1991, pp. 234-251; D. PANZAC, *La flotte de guerre ottomane au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Ankara, 1996, pp. 389-419; *The Kapudan Pasha, His Office and His Domain*, a Symposium Held in Rethymnon, 7-9 January 2000, a cura E. ZACHARIADOU, Rethymnon, 2002. Quanto alla memorialistica francese e italiana dei secoli XVII e XVIII ricordiamo: DESHAYES DE COURMENIN, *Voyages en Levant fait par commandement du Roy en l'année 1621*, Paris, 1624; J. THEVENOT, *Relation d'un voyage fait en Levant*, Paris, 1664; J. TAVERNIER, *Les*

L'armata sottile turca, così come la chiamavano i veneziani, era agli ordini del Capitano del mare chiamato *Kapudan Pascià*, una delle massime cariche dello Stato turco inferiore solo al *Gran Visir*, al quale il Sultano assegnava una rendita annuale di circa 40.000 zecchini<sup>2</sup>. Al di sotto stava il suo luogotenente, il *Chiaià* o *Chiecgà* dell'Arsenale di Costantinopoli, che aveva anche il controllo del bagno degli schiavi del Sultano. Un gradino sotto stava il pagatore, denominato *Emino*, che aveva la gestione globale degli stipendi<sup>3</sup>. Quando la flotta usciva in mare al completo questi ufficiali superiori, paragonabili ai capi da mar veneziani, avevano il comando di tre galere dotate di fanale, di cui quella del Capitano generale era una "bastarda".

La flotta era composta da due squadre principali. La squadra denominata della Guardia ordinaria era composta dalle galere dei *Beylerbey* delle diverse province, armate tutto l'anno, mentre la squadra agli ordini del *Kapudan Pascià*, armata a Costantinopoli, usciva in mare soltanto in caso di necessità durante i mesi estivi. All'occorrenza, soprattutto nel corso del XVI secolo, si aggiungevano le flotte degli Stati barbareschi<sup>4</sup>. Le galere della Guardia erano chiamate *beylere* e avevano le

*six voyages de M. J. Tavernier en Turquie et en Perse*, 3 voll., Paris, 1676-77; DUMONT, *Voyages en France, en Italie, en Allemagne, à Malte et en Turquie*, 4 voll., La Haye, 1699; L. F. MARSILI, *Stato Militare dell'Imperio ottomano*, La Haye, 1732; L. D'ARVIEUX, *Mémoires du chevalier d'Arvieux*, 6 voll., Paris, 1735; si veda infine il manoscritto del Sieur de La Croix intitolato *État de la marine ottomane* conservato presso la Bibliothèque Nationale di Parigi, ms. Franc. n. 14679.

<sup>2</sup> *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Costantinopoli (1590-1793)*, vol. XIII, a cura di L. FIRPO, Torino, 1984, relazione di Giovanni Moro del 1590, p. 35. In un'anonima relazione ritrovata dal dott. Conzato nell'Archivio di Stato di Trieste, fondo *Torre e Tasso*, b. 264.1 si riporta per il *Capitan Pascià* una rendita sulle isole dell'Egeo di circa 100.000 scudi.

<sup>3</sup> *Ibidem*, relazione di Alvise Contarini del 1641, pp. 810-812. A.S.Ts., *Archivio Torre e Tasso*, b. 264.1.

<sup>4</sup> La bibliografia sulle Reggenze barbaresche è molto vasta. A mo' di riferimento, sulle flotte nordafricane indichiamo: E. DE LA PRIMAUDAIE, *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, Paris, 1860; A. DEVOULX, *La marine de la régence d'Alger*, in "Revue africaine", 1869, pp. 384-420; H. DE GRAMMONT, *Histoire d'Alger sous la domination turque*, Paris, 1887; L. LACOSTE, *La marine algérienne sous les Turcs*, in "Revue Maritime", 1931, pp. 471-514; R. COINDREAU, *Les Corsaires de Salé*, Paris, 1948; R. C. ANDERSON, *Naval War in the Levant 1589-1853*, Liverpool, 1952; M. ÉMERIT, *L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Cahiers de Tunisie", n. 11 (1955), pp. 363-370; G. FISCHER, *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, London, 1957; P. GRANDCHAMP, *Documents concernant la course dan la régence de Tunis de 1764 à 1769 et de 1783 à 1843*, in "Cahiers de Tunisie", 1957, pp. 269-361; J. MATHIEUX, *Sur*

loro basi a Napoli di Romania, Napoli di Malvasia, Smirne, Salonicco, Paris, Metelino, Damiata, Sparta vecchia, Negroponte, Chio, Rodi, Alessandria d'Egitto, Cipro, e alla fine del XVII secolo anche Candia<sup>5</sup>. Queste unità erano di proprietà dei loro comandanti, che ricevevano annualmente dal Sultano un donativo variabile a seconda del periodo<sup>6</sup>, oltre agli eventuali rifornimenti di cui le stesse galee avevano

*la marine marchande barbaresques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Annales E.S.C.", n. 13 (1958), pp. 87-93; S. BONO, *I corsari barbareschi*, Torino, 1964; C.A. JULIEN, *Histoire de l'Afrique du Nord*, 2 voll., Paris, 1966; E. ROSSI, *Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911*, Roma, 1968; L. VALENSI, *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, 1969; P. EARLE, *Corsairs of Malta and Barbary*, London, 1970; G. LÉON, *The Greek Merchant Marine (1453-1850)*, in *The Greek Merchant Marine*, Athene, 1972, pp. 13-44; S. DEARDEN, *A Nest of Corsairs: the Fighting Karamânlis of the Barbary Coast*, London, 1976; J. B. WOLF, *The Barbary Coast. Algeria Under the Turks*, London-New York, 1979; C. MANCA, *Uomini per la corsa. Rapporti di classe e condizioni sociali nelle città marittime dopo Lepanto*, in *Le genti del mare Mediterraneo cit.*, pp. 725-772; J. M. VENTURE DE PARADIS, *Tunis et Alger au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1983; M. FONTENAY, *L'Empire ottoman et le risque corsaire au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'Histoire moderne et contemporaine", XXXII (1985), pp. 185-208; M. BELHAMISSI, *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Alger, 1986; ID., *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne*, Alger, 1988; M. FONTENAY, *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in "Annales E.S.C.", n. 43 (1988), pp. 1321-1348; D. PANZAC, *Une activité en trompe-l'œil: la course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée", n. 47 (1988), pp. 126-141; F. ZAÏM, *Le Maroc et son espace méditerranéen*, Rabat, 1990; M. FONTENAY, *Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen au XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, in "Les Cahiers de Tunisie", 157-158 (1991), pp. 7-44; M. GAID, *L'Algérie sous les Turcs*, Alger, 1991; B. e L. BENASSAR, *I cristiani di Allah*, Milano, 1991; S. BONO, *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, 1993; P. DAN, *Histoire de Barberie et de ses corsaires*, Paris, 1637; J. GLETE, *Navies and Nations 1500-1860*, 2 voll., Stockholm, 1993; D. PANZAC, *Le commerce maritime de Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'histoire maghrébine", nn. 69-70 (1993), pp. 141-167; D. TRANCHIDA, *Pirateria barbaresca e Regno di Napoli negli ultimi decenni del XVIII secolo (1776-1799)*, Messina, 1995; M. HERVÉ, *Campagnes navales de la régence turque d'Alger contre la Russie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'histoire maghrébine", n. 83 (1996), pp. 369-400; D. PANZAC, *L'Adriatique incertaine: capitaines, corsaires barbaresques et sultan ottoman vers 1800*, in "Turcica", n. 29 (1997), pp. 71-91; ID., *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, 1999.

<sup>5</sup> M. FONTENAY, *Les galères de l'Islam cit.*, p. 241 e anche la relazione di G. Querini del 1676 in *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol XIII, p. 950.

<sup>6</sup> A metà del XVIII secolo si aggirava, secondo una testimonianza francese, attorno alle 40-45 mila lire tornesi (A.N.P., *Affaires étrangères*, B III, 238, memoria dal titolo *État de la marine du Grand Seigneur*, ora in D. PANZAC, *La flotte de guerre ottomane cit.*, pp. 418-419). Stando a Carlo Ruzzini nel 1706 l'assegnamento ai Bey era pari a circa 12-15 mila reali, aumentato a circa 22-35 mila nel 1727 secondo il dato contenuto nella relazione del bailo Francesco Gritti (*Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Costantinopoli (1512-1789)*, vol. XIV, a cura di M. P. PEDANI-FABRIS, Padova, 1996, p. 792 e p. 899).

bisogno. L'entità di questa squadra – sempre secondo i dati fornitici dagli ambasciatori veneziani – variò fra un minimo di 18 unità registrate nel 1684 e un massimo di 36 armate nel 1634 (vedi tabella 1).

Anno	Numero	Fonte
1594	30	Relazione di Matteo Zane in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIII, p. 268.
1634	36	Relazione di Giovanni Capello in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIII, p. 689.
1676	26	Relazione di Giacomo Querini in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIII, p. 949.
1682	25	Relazione di Pietro Civran in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIII, p. 1052.
1684	18	Relazione di Giovanni Battista Donà in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIII, p. 1122.
1706	20	Relazione di Carlo Ruzzini in <i>Relazioni di ambasciatori</i> cit., vol. XIV, p. 792.

Tabella 1

Le *beylere*, secondo le fonti veneziane, erano le migliori galere dell'Impero<sup>7</sup>, "ciurmate" esclusivamente da schiavi cristiani di proprietà degli stessi *Bey*. Da dove provenivano questi schiavi e come venivano catturati? Gli unici dati a disposizione ci sono forniti da M. Fontenay che ha analizzato la composizione delle ciurme di 15 galee della Guardia catturate dai Cavalieri di Malta tra il 1652 e il 1661<sup>8</sup>. Gli schiavi computati sono 2.483, di cui il 56% di origine russa, l'11% italiana, l'8% polacca, il 7,6% ungherese, il 5% provenienti dallo Stato da Mar veneziano e il 2,3% dalla Terraferma e da Venezia stessa<sup>9</sup>. Tra gli Stati italiani le provenienze erano le seguenti:

<sup>7</sup> *Relazioni di ambasciatori* cit., vol. XIII, p. 1012, relazione del bailo Giovanni Morosini del 1680.

<sup>8</sup> M. FONTENAY, *Chiourmes turques* cit., pp. 892-897 e ID., *Le galères de l'Islam* cit., p. 249.

<sup>9</sup> M. FONTENAY, *Les galères de l'Islam* cit., p. 259 e ID., *Chiourmes turques* cit., pp. 892-897.

Stati italiani	Numero	%
Repubblica di Venezia (Venezia e Terraferma)	55	20
Regno di Sicilia	46	17
Repubblica di Genova	40	15
Regno di Napoli	31	12
Stato Pontificio	30	11
Graducato di Toscana	18	7
Ducato di Milano	17	6
Senza indicazione	17	6
Ducati padani (Mantova, Parma e Modena)	9	3
Ducato di Savoia	8	3
Totale	271	100

Tabella 2

I metodi per procurarsi gli schiavi erano tre: la corsa, la guerra e le razzie nei paesi slavi. La prima colpiva soprattutto italiani, spagnoli e francesi ed era effettuata principalmente dalle squadre barbaresche. Dalla seconda scaturivano le catture soprattutto dei sudditi veneziani, nemici per molti anni del Seicento, ma anche degli ungheresi. Le razzie, invece, erano compiute dai tartari, vassalli dei turchi, lungo il Dniepr e il Don. Qui venivano catturati i russi e gli ucraini, ma molto spesso le scorrerie si spingevano fino alla Polonia e alla Russia bianca. Nel 1655, secondo il d'Arvieux, le galere turche presenti a Smirne avevano delle "bonnes chiourmes composées de Russiens ou de Moscovites enlevés par les tartares"<sup>10</sup>. Nel 1648 i tartari, nonostante la pace con i russi, si spinsero fino a Leopoli catturando circa 40.000 schiavi. Ma secondo il bailo Matteo Zane l'abitudine di utilizzare schiavi russi e polacchi, procurati dai tartari di Caffa<sup>11</sup>, risaliva già alla seconda metà del XVI secolo<sup>12</sup>. Nel 1590 Lorenzo Bernardo specifica-

<sup>10</sup> L. D'ARVIEUX, *Mémoires du chevalier d'Arvieux*, vol. I, p. 111.

<sup>11</sup> Secondo il bailo Alvise Contarini nel 1641 a Caffa vi era un florido mercato degli schiavi russi e polacchi acquistabili per 20 o 30 reali ciascuno. L'astuto ambasciatore proponeva al Senato di far comprare questi schiavi da mercanti veneziani, per poterli poi ingaggiare come galeotti di libertà (*Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. XIII, p. 861): notizia confermata nel 1676 da Giacomo Querini, il quale però scrive che il prezzo di acquisto era raddoppiato fino a quota 50-60 reali (*ibidem*, p. 949).

<sup>12</sup> *Ibidem*, p. 267.

va però che i turchi rendevano schiavi soltanto i cristiani. Ecco perché, ad esempio, non troviamo sulle galee ottomane né ebrei né persiani, con i quali pure l'Impero di Costantinopoli fu lungamente in conflitto<sup>13</sup>. Tra le galere catturate dai maltesi, nel 1652, fu presa anche quella del *Bey* di Malvasia, la quale aveva una ciurma composta dal 30% di greci, dal 29% di ungheresi, dal 28 % di slavi, dal 6% di italiani e dal 7% di misti<sup>14</sup>.

La squadra che si armava per la campagna estiva a Costantinopoli era composta dalle cosiddette galere *zaccalle* (se ne potevano armare fino a 60 e il costo di ognuna poteva superare i 10.000 reali). Ciascuna di esse era comandata da un *raïs* al quale il Sultano assegnava una determinata somma per la costruzione e per l'allestimento. Secondo il già citato bailo Lorenzo Bernardo, ad ogni singolo *raïs* il sultano assegnava circa 400 scudi<sup>15</sup> e una ventina di uomini per la costruzione della galera. Questa veniva costruita quasi sempre in uno degli arsenali del Mar Nero dove era più facile procurarsi il legname. I *raïs*, però, avendo una somma fissa da gestire, cercavano in tutte le maniere di risparmiare sul costo di costruzione trattenendosi il restante denaro. Ecco perché tutti gli ambasciatori veneziani sono d'accordo nel descrivere queste galere come mal costruite e mal gestite. Oltre a ciò i *raïs* avevano una paga giornaliera che poteva arrivare anche a uno zecchino. Ai loro ordini, su ciascuna unità, vi erano 9 *asapi* (ufficiali) tra i quali i più importanti erano il comito, il sottocomito e il padrone (*odà-basli*). Sulle *zaccalle* venivano imbarcati circa 25 marinai arruolati con un premio d'ingaggio di 10 ducati e una paga mensile di 3 aspri (*akçe*) al giorno, più 20 once di biscotto. Infine i *raïs* avevano una regalia del 10% su tutti i premi d'ingaggio sborsati e, come i loro colleghi veneziani, avevano la possibilità di lucrare su tutti i materiali di consumo di bordo<sup>16</sup>. Secondo le diverse testimonianze veneziane il numero dei *raïs* era elevato (360-460 circa), poiché questa carica, a differenza del-

<sup>13</sup> *Ibidem*, p. 76.

<sup>14</sup> M. FONTENAY, *Les galères de l'Islam* cit., p. 243.

<sup>15</sup> Nel 1641 il "donativo" concesso ai *raïs* era di 500 reali pari a 40.000 aspri turchi. *Relazioni di ambasciatori* cit., vol. XIII, p. 808, relazione di Alvise Contarini.

<sup>16</sup> *Ibidem*, pp. 82-84.



l'analoga veneziana, veniva assegnata a capriccio del Sultano oppure poteva essere acquistata. Molti di questi *rais*, però, o erano troppo giovani, o troppo anziani, oppure incapaci di reggere la carica, cosicché in realtà il *Kapudan Pascià* poteva contare soltanto su un centinaio di comandanti validi.

Le galere *zaccale* erano armate con tre tipologie di remiganti: i coscritti, i *mariuoli* e gli schiavi. Nel vasto Impero ottomano esisteva una leva marittima speculare a quella veneziana. Nelle province asiatiche, ma anche a Pera e in Grecia – l'unica esentata pare fosse Costantinopoli – si era proceduto a redigere i ruoli degli uomini abili al remo in un numero complessivo tale da permettere l'armamento di circa 200 galere. A differenza della leva veneziana, nella quale come abbiamo visto i ruoli erano compilati in base alle organizzazioni sociali, la ripartizione avveniva secondo un criterio anagrafico. Ogni 10-20 fuochi dovevano consegnare un galeotto – che poteva essere sostituito mediante pagamento – con il denaro necessario all'ingaggio e al mantenimento. I turchi però, molto tempo prima rispetto ai veneziani, innestarono sulla leva marittima un'imposta annuale di 3 zecchini per fuoco denominata *avaris*<sup>17</sup>, che negli anni Novanta del XVI secolo fruttava 300-350 mila zecchini. Inoltre, come nel sistema della Serenissima, al galeotto (chiamato in turco *Kurekçi avarizi*), grazie all'imposta, si sborsava un premio d'ingaggio di circa 25-35 zecchini, più il salario giornaliero di 3 aspri e 15 once di biscotto<sup>18</sup>. La durata del servizio era

<sup>17</sup> La precoce esistenza dell'*avaris* è testimoniata dalla relazione di Nicolò Michiel, accompagnatore del bailo nel 1558 (*Relazioni di ambasciatori* cit., vol XIV, p. 120). Non si capisce però se all'epoca si trattasse di una tassa straordinaria applicata in contemporanea ad un reclutamento o di una "gravezza" annuale. La certezza della cadenza annuale l'abbiamo soltanto nel 1592, allorché il bailo Bernardo riporta la somma di 300.000 zecchini (*Relazioni di ambasciatori* cit., vol XIII, p.78). Se, quindi, per molte questioni marittime furono i turchi a copiare i veneziani, nel caso dell'imposta annuale avvenne esattamente il contrario perché – come dimostrato nei capitoli precedenti – la "tansa del galeotto" annuale a Venezia nacque soltanto nel 1639 e inoltre, altra differenza, fu applicata soltanto a Venezia e nel Dogado, mentre in Terraferma si continuò con le contribuzioni straordinarie in caso di guerra.

<sup>18</sup> Nel 1590 Giovanni Moro riporta un premio d'ingaggio tra i 1.000 e i 2.000 aspri; per Cristoforo Valier nel 1616 erano 25 zecchini e infine per Giacomo Querini nel 1676 erano 35 reali, più il salario di 3 o 4 aspri al dì e 15 once di biscotto. *Ibidem*, p. 33, p. 620 e p. 950. Per il 1575 si veda anche B.C.B., *Manoscritti Brignole Sale*, n. 170.

di circa sei mesi. Nel sistema turco però non pare ci fosse il meccanismo del debito perché, secondo le fonti, il difetto di questo reclutamento risiedeva proprio nel fatto che durante la sosta invernale i galeotti tornavano a casa, perciò ogni anno bisognava reclutarne di nuovi.

Con i proventi dell'*avaris* si potevano anche "noleggiare" gli schiavi dei privati allo stesso prezzo dei galeotti di libertà<sup>19</sup> (chiamati in turco genericamente *gönüllü Kurekçi*). Oltre agli schiavi privati si imbarcavano sulle *zaccale*, e soprattutto sulle galere dei capi da mar, gli schiavi del Sultano, il cui numero variò dalle 4.500 unità nel 1594, alle 1.000 nel 1616, per passare poi a sole 700 persone nel 1641 e addirittura a meno di 500 nel 1706<sup>20</sup>.

Nel corso della seconda metà del Cinquecento si utilizzò un'altra categoria di remiganti: i *mariuoli* (termine passato poi nell'italiano per indicare i furfanti in genere, mentre nel greco moderno *margiólos* indica il furbo, l'astuto). Si trattava di "gente da strada o da taverna", vagabondi o greci banditi dai territori veneziani che all'occorrenza più o meno forzatamente venivano imbarcati<sup>21</sup>. Infine vi è la questione dei forzati. Secondo M. Fontenay i turchi imbarcavano di regola anche questa categoria di remiganti sulle galere *zaccale*, ma per la verità l'unico riferimento ai condannati nelle relazioni degli ambasciatori veneziani si trova in un resoconto di Giovanni Battista Donà del 1684.

Nella seconda metà del Cinquecento anche i corsari barbareschi utilizzavano le galere, benché per lo più si trattasse in realtà di mezze galere o galeotte da 22, 20 e 18 banchi. Tra le poche testimonianze sulla maniera di "ciurmare" queste galere vi è la *Topographia e historia general de Argel* di Diego de Haedo<sup>22</sup>. Nel 1581 la squadra corsara di Algeri era composta di 33 unità a remi definite come galere. In realtà le uni-

<sup>19</sup> Nel 1680 il bailo Giovanni Morosini scrisse al Senato che sulle galere *zaccale* o *zavale* si "affittavano" schiavi privati per 50 reali circa per la durata della campagna (*ibidem*, p. 1012). Nel 1627 il bailo Giorgio Giustinian suggeriva la cifra di 15 o 20 zecchini (*Relazione di ambasciatori cit.*, vol. XIV, p. 534).

<sup>20</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. XIII, p. 267, p. 621 e p. 809. Per la relazione di Carlo Ruzzini del 1706 si veda invece il vol. XIV, p. 791.

<sup>21</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. XIV, p. 329, relazione di Lorenzo Bernardo del 1590.

<sup>22</sup> Pubblicata a Valladolid nel 1612.

che galere da 24 banchi erano tre: una comandata dal rinnegato ungherese Roi Djafar e due agli ordini del rinnegato albanese Murad Raís. C'era poi una singolare unità da 23 banchi comandata da Kaid Khadar; 12 unità da 22 banchi, 7 galeotte da 20, una da 19, 9 da 18 e 3 piccole da 15 banchi ciascuna<sup>23</sup>. Sulle unità più piccole si utilizzavano quasi sempre rematori volontari o soldati, mentre sulle galere si ricorreva agli schiavi cristiani. Molti erano di proprietà degli stessi *raís*, altri invece venivano noleggiati per un determinato lasso di tempo. Infine anche in Barberia si utilizzavano i buonavoglia, chiamati "bagarini", ingaggiati per la sola campagna estiva al prezzo di 12 scudi d'oro<sup>24</sup>.

In totale, dunque, il Sultano possedeva una flotta imponente. Già nel 1558 – secondo le informazioni veneziane – il Gran Signore poteva contare su circa 80 galere, numero destinato ad aumentare nella seconda metà del secolo. Nel 1592 il bailo Bernardo scriveva al proprio governo che l'intera armata sottile poteva arrivare a 164 galere. Con il Seicento anche gli ottomani, specularmente a quanto si faceva a Venezia, diminuirono il numero delle galee impiegate: 70 tra gli anni Venti e gli anni Quaranta; 50-60 durante la guerra di Candia; 30-40 durante la guerra di Morea e infine 16 nel 1727 (si veda la tabella 3 e grafico relativo).

Data	Numero di galere	Fonte
1558	80	Relazione di N. Michiel, vol. XIV, p. 119
1592	164	Relazione di L. Bernardo, vol. XIII, p. 79
1627	70	Relazione di G. Giustinian, vol. XIV, p. 536
1634	76	Relazione di G. Capello, vol. XIII, p. 689
1641	70	Relazione di A. Contarini, vol. XIII, p. 816
1655	50	A.S.V., P.T.M., f. 1328, 4 agosto
1657	45	A.S.V., P.T.M., f. 1098, 13 aprile
1662	60	A.S.V., P.T.M., f. 1260, 26 maggio
1676	59	Relazione di G. Querini, vol. XIII, p. 949
1680	50	Relazione di P. Civran, vol. XIII, p. 1052
1684	40	Relazione di G.B. Donà, vol. XIII, p. 1122
1690	30	M. Fontenay, <i>Chiourmes turques</i> cit., p. 885
1706	20	Relazione di C. Ruzzini, vol. XIV, p. 792
1727	16	Relazione di F. Gritti, vol. XIV, p. 899

Tabella 3

<sup>23</sup> M. FONTENAY, *Les galères de l'Islam* cit., p. 250.

<sup>24</sup> C. MANCA, *Uomini per la corsa* cit., pp. 763-764; J. HEERS, *I Barbareschi*, Roma, 2003, pp. 161-162.

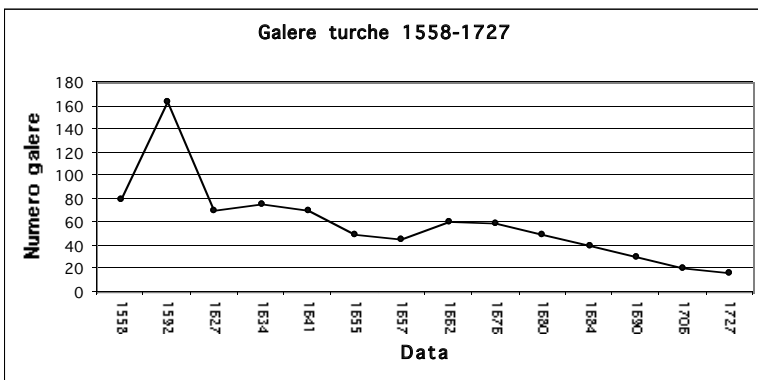


Grafico 1

La galera turca (*kadirga*) era molto simile a quella veneziana per dimensioni: aveva in totale 49 banchi (25+24). Durante il periodo della voga alla *sensile* trovavano posto circa 150 rematori, mentre nel successivo sistema a *scaloccio* – secondo la testimonianza del francese Tavernier del 1670 – si utilizzavano 192 galeotti, distribuiti a 4 per banco, proprio come a Venezia<sup>25</sup>. Sulle bastarde, invece, si imbarcavano fino a 360 rematori, distribuiti a 6 o 7 per banco. Migliore veliera della sorella veneziana, la galera turca aveva un profilo longitudinale fortemente insellato, con la prora e la poppa molto alte sull'acqua<sup>26</sup>. In particolare l'altezza della prora provocava problemi nei tiri dell'artiglieria (i pezzi sulla prora erano soltanto tre), sempre troppo alti. La *kadirga* poi difettava nella costruzione sia per il tipo di legname poco stagionato, sia per un eccessivo risparmio sulle "ferramenta". Tuttavia, stando a una relazione stesa nel 1592 dal bailo Lorenzo Bernardo, il vantaggio delle galere veneziane su quelle dei turchi risiedeva proprio nella qualità delle ciurme:

<sup>25</sup> J. TAVERNIER, *Le six voyages* cit., vol. I, p. 191 e D. PANZAC, *La flotte de guerre ottomane* cit., p. 402.

<sup>26</sup> *Relazioni di ambasciatori* cit., vol. XIV, p. 534, relazione del bailo Giorgio Giustinian del 1627.

E se vorremmo discorrer con fondamento l'avvantaggio, che hanno le nostre galee sulle loro, senza dubbio le galee cristiane potranno combattere con le turchesche, quando ben fossero quelle un terzo più, perché prima sono superiori d'artiglieria e poi per la qualità de' galeotti, perché li nostri sogliono combattere e li loro gli sono la più parte nemici e contrari di religione; onde alli loro schiavi e galeotti cristiani convengono mettere le manette e noi alli nostri mettiamo le armi in mano, e combattono contra di quelli, come gli altri e forse più valorosamente per esser tutti sicari e gente di mal affare, li quali sperano con la vittoria la libertà: e se sono uomini del paese combattono per la vita e per la religione<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. XIII, pp. 84-85.

## 2. Il sistema francese e la “statalizzazione” della flotta durante il regno di Luigi XIV

La squadra di galere di Francia, prima della definitiva “statalizzazione” avvenuta durante il lungo regno di Luigi XIV, era stata amministrata secondo due sistemi largamente utilizzati anche da altre marine di antico regime<sup>28</sup>. Il primo e più rudimentale era quello basato

<sup>28</sup> In generale sui galeotti e sulle galere francesi, oltre a M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., pp. 49-64; A. JAL, *Glossaire nautique*, Paris, 1848; A. LAFORËT, *Étude sur la marine des galères*, Marseille, 1861; J. DE LA GRAVIÈRE, *Les derniers jours de la marine à rames*, Paris, 1885; V. C. BRÉARD, *La navigation des galères du Ponant, de Rochefort à Rouen*, Rouen, 1893; E. LAVISSE, *Sur les galères du Roi*, in “Revue de Paris”, 1897, pp. 225-262; C. DE LA RONCIÈRE, *Histoire de la Marine française*, 6 voll., Paris, 1899-1932; G. PAGES, *Note sur le recrutement et la libération des galériens sous Louis XIV au début du Ministère de Colbert*, in “Revue d’histoire moderne et contemporaine”, 1908-09, pp. 35-53; G. LACOUR-GAYET, *La Marine militaire en France sous Louis XIV*, Paris, 1911; G. RAMBERT, *Nicolas Arnoul: intendant des galères à Marseille 1665-1674*, Marseille, 1931; M.P. MASSON, *Les galères de France 1481-1781 (Marseille port de guerre)*, Aix-en-Provence, 1938; G. TOURNIER, *Les galères de France et les galériens protestants des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, 3 voll., Paris, 1943-49; P. W. BAMFORD, *The Procurement of Oarsmen for French Galleys 1660-1748*, in “American Historical Review”, 1959, pp. 31-48; E. FASANO GUARINI, *Au XVI<sup>e</sup> siècle: comment naviguent les galères*, in “Annales E.S.C.”, 1961, pp. 279-296; P. W. BAMFORD, *Fighting Ships and Prisons (The Mediterranean Galleys of France in the Age of Louis XIV)*, Minneapolis, 1973; J. F. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys*, Cambridge, 1974; A. ZYSBERG, *La société des galériens au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in “Annales E.S.C.”, 1975, pp. 43-65; ID., *Galères et galériens en France de l’âge classique aux Lumières (1660-1750)*, in “Cahiers de Jussieu”, 1979, pp. 354-387; ID., *Le langage des galères de France à l’âge classique (1660-1750)*, in “Ethnologie française”, 1979, pp. 257-270; ID., *Marseille cité des galères à l’âge classique*, in “Revue Marseille”, 1980, pp. 71-92; ID., *Galères et galériens en France à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle: une image du pouvoir royal à l’âge classique*, in “Criminal Justice History”, 1980, pp. 49-115; ID., *Galères et galériens du royaume de France (1660-1748)*, in *Le genti del Mare Mediterraneo* cit., pp. 789-809; J. H. LOMER, *Les turcs sur les galères du Roi de France*, in “Frnsiz dili ve ede biyati”, 1980, pp. 28-45; P. MASSON, *Historire de la marine*, tome 1, *L’Ère de la voile*, Paris, 1981; J. MARTHEILE, *Mémoires d’un galérien du roi Soleil*, Paris, 1982; A. ZYSBERG, *Convertir et punir sous le règne de Louis XIV: l’exemple des galériens protestants*, in *La Conversion au XVII<sup>e</sup> siècle*, Marseille, 1982, pp. 127-157; ID., *Marseille au temps des galères*, Marseille, 1983; ID., *Dalle prigionieri alle galere: la condotta dei forzati francesi al porto di Marsiglia (secoli XVII-XVIII)*, in “Cheiron”, 1983, pp. 171-185; ID., *Galley and Hard Labor Convicts in France (1550-1850). From the Galleys to Hard Labor Camps: Essay on a Long Lasting Penal Institution*, in *The Emergence of Carceral Institutions: Prisons, Galleys and Lunatic Asylums 1550-1900*, Rotterdam, 1984; ID., *Les galères de France de 1660 à 1748: une institution pénitentiaire sous l’Ancien Régime*, in *La Prison, Le Bagne, l’Histoire*, Genève, 1984, pp. 69-76; ID., *Les galères de France sous le règne de Louis XIV: essai de comptabilité globale*, in *Les Marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècle*, publié sous la direction de M. ACERRA, J. MERINO et J.

sul noleggio di galere private. Il sovrano francese in caso di necessità prendeva a nolo un certo numero di galee di proprietà di alcuni importanti personaggi della politica e dell'economia di Marsiglia, che di solito impiegavano le proprie unità principalmente per il commercio o la guerra di corsa<sup>29</sup>. Non si trattava di un caso isolato: al contratto di noleggio, largamente utilizzato per la navigazione commerciale<sup>30</sup>, avevano fatto ampio ricorso gli Stati privi di flotte pubbliche tra il XV e il XVI secolo. La stessa Genova, come abbiamo visto, prima di dotarsi della flotta pubblica nel 1559, in caso di necessità noleggiava le galee dei privati cittadini. Delle galere dei "particolari" marsigliesi nulla sappiamo, poiché mancano gli studi a proposito. Oltre a queste, il re Cristianissimo di Francia aveva anche galere proprie, che però venivano gestite da soggetti privati, solitamente appartenenti alla grande nobiltà, con il sistema che noi definiamo dell'"appalto" anche se nelle fonti coeve italiane si parla di *assento*<sup>31</sup>. In pratica il re affidava a un privato cittadino la gestione delle galere per un certo periodo, ma al contrario di quanto avveniva per le gabelle, dove era l'appaltatore a pagare una somma allo Stato, qui era l'amministrazione pubblica a sborsare una certa somma per il mantenimento annuo della flotta. Il rischio della perdita dei mezzi e degli uomini ricadeva sullo stesso sovrano. La gestione economica dell'equipaggio toccava all'appaltatore, mentre l'eventuale spesa di mantenimento di soldati, oltre il numero previsto nel contratto, spettava al sovrano. Come è ovvio, questo

MEYER, Paris, 1985, pp. 403-436; ID., *L'arsenal des galères de France à Marseille*, in "Neptunia", 1985, pp. 20-31; J. MEYER, *Gens de mer en Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle: la France et l'Espagne. Essai de comparasion*, in *Le genti del Mare Mediterraneo* cit., pp. 905-936; J. MEYER-M. ACERRA, *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, 1994; R. BURLET, *Les galères au Musée de la Marine. Voyage à travers le monde particulier des galères*, Paris, 2001.

<sup>29</sup> A. ZYSBERG, *Splendeurs et misères des galères de France*, in *Quand voguaient les galères* cit., p. 196.

<sup>30</sup> Per l'uso del contratto di noleggio nella navigazione commerciale di piccoli bastimenti si veda: L. GATTI, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secolo XVI-XVIII)*, Genova, 1999, pp. 115-119.

<sup>31</sup> "Appalto: impresa assunta, o pagando una somma determinata per esercitare un diritto, o ricevendola per soddisfare ad un obbligo [...]. Assento: il contratto pel quale un privato pigliava in appalto dalla Camera Apostolica il mantenimento di tutte le navi da guerra papaline, obbligandosi alla costruzione di qualche nuova galea a sue spese". G. REZASCO, *Dizionario del linguaggio storico e amministrativo* cit., p. 222 e p. 281.

tipo di contratto dava la possibilità al gestore non solo di lucrare sul mantenimento delle galee stesse, ma anche di utilizzare le imbarcazioni per traffici privati. Lo stesso sistema lo ritroveremo nella flotta sabauda tra la fine del XVI e la prima metà del XVII secolo, in quella pontificia e in parte in quella toscana di metà Cinquecento. In Francia questo metodo fu largamente utilizzato nel periodo precedente al regno di Luigi XIV. Nel 1611 gli ambasciatori straordinari veneziani a Parigi, A. Gussoni e A. Nani, scrivendo al Senato la relazione di fine missione, si soffermarono un poco sulle condizioni della flotta francese. Alla morte di Enrico IV le galere erano 14, distribuite fra i porti di Marsiglia e Tolone. Prima delle guerre di religione, durante i regni di Francesco I e di Enrico II, se ne erano armate fino a 30. Appartenevano tutte al sovrano, che durante gli otto mesi più caldi le concedeva in gestione ai privati per 6.500 scudi all'anno. D'inverno il mantenimento degli equipaggi ricadeva totalmente sulle casse reali. I due ambasciatori veneziani ebbero anche la possibilità di navigare sopra queste galere nel viaggio che li condusse da Genova e Marsiglia e ci hanno lasciato questa breve descrizione:

Sono queste galere maggiori un poco delle nostre ed appunto come le nostre da fanò: hanno banchi 28, sono gravi al remo poiché anche li galeotti montano poco, ma migliori alla vela convenendo così a quei mari. Le due che ci hanno condotti da Genova avevano cinque uomini al banco da poppa a prova, ma li avevano scelti e levati dalle altre, né credo ne abbino più di quattro ordinariamente. Li marinari sono di assai mediocre esperienza per non navigare molto ma starsene in porto quasi sempre<sup>32</sup>.

Alla fine degli anni Trenta del XVII secolo un altro ambasciatore straordinario veneziano, Angelo Corner, specificò che "le galere si fabbricano tutte in Provenza. Una di queste sola è chiamata la *Reale* appartiene a Sua Maestà, le altre ai particolari, dal re tutte pagate e mantenute"<sup>33</sup>. Pochi anni dopo, durante la fronda (1648-53), l'ambasciatore

<sup>32</sup> *Relazioni di ambasciatori al Senato. Francia (1600-1656)*, vol VI, a cura di L. FIRPO, Torino, 1975, pp. 458-459.

<sup>33</sup> *Ibidem*, p. 348.



della Serenissima Michele Morosini scrisse che le galere “in ruolo” erano 18, ma in realtà soltanto sei erano armate per le operazioni di *routine* di polizia marittima anti-barbaresca<sup>34</sup>.

Nel 1662, alla presa di potere di Luigi XIV, il ministero della Marina fu affidato al Colbert e in quel periodo la flotta di galee comprendeva soltanto sei unità: la *Mazarine*, la *Princesse*, la *Saint-Ciprian*, la *Vendôme*, la *Saint-Dominique* e la *Saint-Louis*, con un totale di 1.665 rematori. Alcune di queste unità erano talmente vecchie da risalire al periodo della guerra dei Trent'Anni. Fino al 1665 la gestione della squadra fu assegnata al barone di Ternes<sup>35</sup>. Terminati i tre anni l'amministrazione luigina decise di “statalizzare” completamente la flotta di galee e di procedere ad un riarmo in grande stile. Il primo passo in tal senso fu lo spostamento definitivo della base operativa da Tolone a Marsiglia; inoltre la squadra di galee fu dotata di amministrazione separata rispetto al resto della Marina<sup>36</sup>. Da quel momento le galere del re furono comandate esclusivamente da ufficiali di sua maestà. Si era compiuto lo stesso passo che altre marinerie (Genova, la Toscana, e in parte le flotte spagnole) avevano fatto nel corso del XVI secolo. I nuovi comandanti regi, come succedeva da più di un secolo nella vicina Genova, avevano soltanto competenze militari e marittime senza alcuna ingerenza nella gestione economica.

L'unica eccezione fu il contratto stipulato con Ippolito Centurione nel novembre 1669 ad opera dell'intendente generale delle galere Nicolas Arnoul. Zysberg ha definito non soddisfacente il comportamento del comandante genovese, ma resta il fatto che l'amministrazione francese si era resa conto di non avere ancora salde istituzioni e ufficiali preparati nella conduzione di galere, ragion per cui aveva deciso di affidarsi al sapere e alla tradizione genovese. Per altro la cattiva fama, da parte francese, di Ippolito Centurione nacque solo qualche anno più tardi, allorché il nobile ligure, appresa la notizia del possibile bombardamento della città di Genova, abbandonò il re Sole e si schierò con la Repubblica<sup>37</sup>. L'intendente Arnoul, uomo saggio e

<sup>34</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol VI, pp. 506-507.

<sup>35</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens cit.*, pp. 256-257.

<sup>36</sup> A. ZYSBERG, *Splendeurs et misères cit.*, pp. 198-199.

<sup>37</sup> Nel 1664 Ippolito Centurione aveva già comandato la stuolo pubblico genovese

capace, chiese al Centurione l'armamento e il mantenimento di almeno sette galere, la cui base principale sarebbe stata La Ciotat. L'amministrazione reale avrebbe concesso al comandante genovese £ 36.000 per la costruzione di ciascuna galera, la cui proprietà però sarebbe spettata al re di Francia, il quale avrebbe anche fornito 100 schiavi e 70 forzati per ogni unità, mentre il reclutamento dei buonavoglia sarebbe stato a carico del Centurione. Infine il re avrebbe sborsato ogni anno £ 100.000 per la *Capitana*, £ 56.000 per la *Padrona* e £ 47.000 per ogni galera ordinaria. Secondo Zysberg il Centurione armò soltanto tre galere (la *Capitana*, la *Saint-Dominique* e la *Galante*), più tre galeotte (la *Vigilante*, la *Subtile* e la *Légère*)<sup>38</sup>. Nei primi anni della "statalizzazione", il ricorso al sapere marittimo genovese si ebbe anche nella costruzione di galere (questione sottaciuta da Zysberg). Nel giugno 1665 era stata consegnata dal Magistrato dell'Arsenale della Repubblica di Genova una galera per la squadra navale francese. Secondo le testimonianze degli ufficiali della galera genovese *S. Giorgio*, l'unità consegnata ai francesi "correva il mare" decisamente meglio rispetto ad altre galee costruite a Genova negli stessi anni. La bontà di questa imbarcazione spinse i francesi ad acquistarne altre<sup>39</sup>.

(A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1658, 8 ottobre 1664), mentre non è certo che negli anni Cinquanta avesse guidato l'armata pontificia (G. CANEVA, *L'ultimo comando in mare di Ippolito Centurione e l'epidemia delle galee genovesi nel 1684-85*, in "Quaderni ligustici", n. 126 (1964), p. 61). Per un quadro complessivo su Ippolito Centurione si veda la voce di G. Nuti nel *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XXIII, Roma, 1979, pp. 627-629. D'altra parte nel 1644 il cardinale Mazarino – in un colloquio con l'ambasciatore genovese Da Passano – chiese come mai la Repubblica di Genova "impedisce che li suoi cittadini pigliassero gallere di Francia in *assento* come praticano con la corona di Spagna". La risposta del genovese fu "che per tenerle di stanza a Genova vi sarebbero infatti grandissimi inconvenienti ma dovendo dimorare in Francia non era mia notizia fosse mai stato negato" il permesso. A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, 107.A.1, cc. 88r-89v.

<sup>38</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 262.

<sup>39</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1668, 25 giugno 1665.

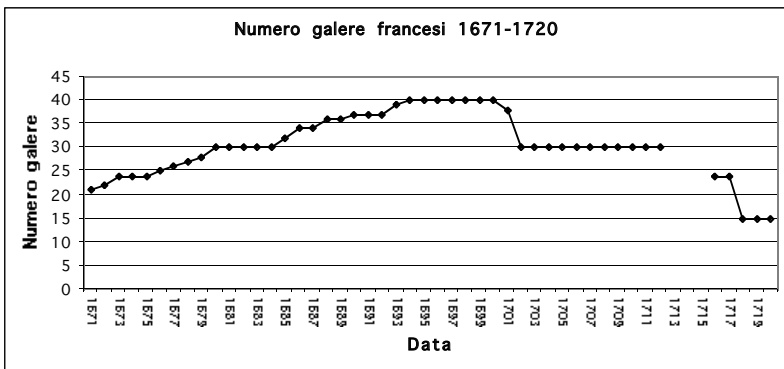


Grafico 2

Nel 1676 la flotta si componeva di 25 unità<sup>40</sup>, ma l'obiettivo prefissato era di raggiungere le 40 galee armate (si veda il grafico 2). Per far ciò bisognava risolvere il problema che angustiava tutte le flotte di galee: trovare i rematori. L'amministrazione francese puntò decisamente sui forzati. A. Zysberg ha ricostruito l'organizzazione amministrativa che portò 60.000 forzati a bordo delle galee francesi tra il 1680 e il 1748<sup>41</sup>, utilizzando principalmente i registri d'entrata dei condannati nel porto di Tolone. Come abbiamo visto, per Venezia la stessa strada era stata percorsa da A. Viaro, il quale però, al contrario del collega francese, aveva a disposizione solo il registro, *libro mare dei condannati*, del 1796-97<sup>42</sup>. L'applicazione della pena della galera nel siste-

<sup>40</sup> Nel 1670, all'incirca, la flotta francese – secondo un documento toscano – contava 18 galere, di cui 15 con ciurme miste e 3 con soli uomini liberi. Le miste erano le seguenti: *La Capitaine* del Generale conte di Vivonne, *La Patrone* del capitano De la Brosadiere, *La Renoncé* del capitano De la Manse, *La Dauphine* del capitano De la Villeneuve, *La Croix de Malte* del capitano Doffede, *La Couronne* del capitano Du Gardane, *La Fleur* del capitano De la Breste, *La Victoire* del capitano cavaliere di Tonneré, *La France* del capitano cavaliere De Brentomas, *La Forse* del capitano cavaliere De Bertucil, *La Fortune* del capitano cavaliere De Fanson, *La Valeur* del capitano De Vivier, *La Saint Louis* del capitano De Monju, *La Saint Dominique* del capitano De la Motte e *La Terese* del capitano cavaliere De Renard. Le tre di libertà erano agli ordini del conte du Bueil, del cavaliere di Oresta e di M. Espagnet. A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 292, cc. 172r-173r.

<sup>41</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., pp. 382-383.

<sup>42</sup> È curioso notare che Zysberg e Viaro hanno lavorato negli stessi anni allo stesso argomento relativo a due diversi paesi, ma nessuno dei due ha citato l'altro. Lo storico fran-

ma penale francese non era una novità del secolo di Luigi XIV. Già alla fine del XV secolo i primi forzati francesi erano stati imbarcati sulle galere. Ma fu poi durante i regni di Francesco I ed Enrico II che si ricorse appieno a tale espediente per reperire rematori. Nella seconda metà del XVI secolo, terminate le guerre con la Spagna e iniziate quelle interne di religione, cessarono di esistere i forzati e anche le galee. Nel sistema giudiziario francese la pena della galera si affermò soltanto con il secolo XVII e fu "riscoperta" dal Colbert allorché si decise di riarmare in grande stile la flotta<sup>43</sup>. Nel 1662, a seguito di una rivolta nel Boulonnais, furono condannati al remo in una sola volta 360 contadini<sup>44</sup>. Non fu che l'inizio. La seconda mossa dell'amministrazione francese fu quella di svuotare le prigioni di tutti gli uomini abili fisicamente. Ben presto subentrò in Francia la visione della prigione come luogo detentivo provvisorio in attesa di un giudizio definitivo. Negli stessi anni l'intendente dell'Alvernia Camus, imitando una pratica ampiamente diffusa in tutti gli Stati italiani da circa un secolo, pensò di condannare alla galea tutti i vagabondi, i mendicanti e gli sbandati di quella regione<sup>45</sup>. Nel giro di pochi anni si dovette organizzare un sistema pratico e poco dispendioso per condurre questa massa di disperati a Marsiglia e Tolone. Per prima cosa si determinarono dei centri di raccolta per ogni regione francese. Il principale e più sicuro fu la torre di S. Bernardo situata a sud di Parigi, tra la porta di S. Bernardo e la Senna; qui si "depositavano" dal 1632 non solo tutti i condannati alla galera di Parigi e dell'Île-de-France, ma anche quelli provenienti dalla Normandia, dalla Piccardia, dalle Fiandre e dalla Champagne.

cese cominciò le ricerche sui forzati francesi nel 1971 e pubblicò un suo primo articolo sulle "Annales" nel 1975. L'anno seguente a Venezia Andrea Viaro, allievo di Cozzi, consegnava la sua tesi di laurea sui condannati veneziani e pubblicava il suo primo articolo, quello per intenderci relativo al *Libro mare dei condannati*, nel 1978 su "Studi veneziani", rivista nota e ben diffusa anche all'estero. Nel 1980-81 usciva poi il più ampio articolo dello storico veneto sulla pena della galera, tratto in buona parte dalla tesi di laurea di qualche anno prima. In Francia nel frattempo, nel 1986, Zysberg portava a termine la tesi di dottorato sui forzati francesi e la trasformava nel noto libro l'anno successivo. Esaminando oggi le rispettive bibliografie si nota che i due si sono sempre ignorati, almeno ufficialmente.

<sup>43</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 63 e ID, *Splendeurs et misères* cit., p. 188.

<sup>44</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 64.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 10.

Insomma da tutto il nord della Francia. Raccolti durante l'intero anno, i condannati partivano per il Mediterraneo verso l'autunno, prima dell'arrivo del grande freddo<sup>46</sup>. Il mantenimento dei prigionieri della torre di S. Bernardo fu affidato ad una "fondazione" voluta dal presidente del parlamento di Parigi, Carouel, che ebbe a disposizione 6.000 lire torinesi all'anno. La cura dei prigionieri era materialmente affidata alle "sorelle di carità" di S. Vincenzo de' Paoli. Secondo la ricostruzione effettuata da Zysberg, nella prigione parigina i condannati erano curati e alimentati molto bene. Si voleva in tutti i modi evitare di perdere prima del tempo dei potenziali rematori. La razione quotidiana era composta di 1,5 libbre di pane fresco (612 g); nei giorni di grasso si aggiungevano una minestra e un quarterone (367 g) di carne di bue, mentre nei giorni di magro si dava una minestra di burro ed erbe di stagione, una porzione di pesce oppure tre uova e un piatto di piselli o fave<sup>47</sup>. Non tutte le prigioni erano "lussuose e confortevoli" come quella parigina, ma con gli anni tutte cercarono di modellarsi su di essa. Il reclutamento dei forzati, così come tutta la gestione delle galere, era demandato ai privati. Nel Cinquecento l'incarico di raccogliere e convogliare tutti i condannati a Marsiglia spettava agli stessi appaltatori delle galere, mentre a partire dal 1600 nacque la figura del Commissario e conduttore generale che aveva il compito di sovrintendere all'invio di tutti i forzati alle galere, ma anche questa nuova carica era assegnata con il medesimo meccanismo dell'appalto. Il primo a ricoprirla fu Georges Duport, che la tenne per sei anni<sup>48</sup>. L'itinerario era denominato "catena" e ne esistevano diversi. La "catena" di Parigi raggruppava anche quelle della Bretagna (il punto di raccolta era Rennes), del Delfinato e del centro della Francia, e si congiungeva poi a Digione con quelle provenienti dalla Lorena, dall'Alsazia e dalla Franca Contea. Da qui si proseguiva per Lione, Avignone e Marsiglia. L'altra grande catena partiva da Bordeaux, passava da Tolosa e poi attraverso la Linguadoca arrivava a Marsiglia. Il convoglio parigino per giungere a destinazione impiegava circa un mese. Ogni convoglio

<sup>46</sup> *Ibidem*, pp. 14-15.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p. 16.

<sup>48</sup> *Ibidem*, p. 21.

aveva un capitano responsabile il quale, in particolar modo, doveva salvaguardare la vita di un “capitale” tanto prezioso. Nonostante ciò la mortalità dei forzati durante il tragitto si aggirava attorno al 2-3%<sup>49</sup>. Nel 1685 l'intendente generale delle galere, Michel Bégon, consegnò alla corte una memoria proprio sui maltrattamenti che i condannati subivano durante il tragitto. L'intendente, in particolare, accusava i capitani di catena di affaticare troppo i condannati, costringendoli a marce forzate, cosicché giungevano in galera stanchi e inabili al servizio. Inoltre i capitani avevano la cattiva abitudine di sequestrare tutto il denaro dei forzati. Il loro compenso era calcolato sulla base di 30-40 lire per ogni uomo consegnato, ma il maggior guadagno lo ottenevano sfruttando le popolazioni dei villaggi attraversati dalla catena<sup>50</sup>. Giunti a Marsiglia o eventualmente a Tolone i forzati erano registrati dal “5<sup>e</sup> bureau”, visitati e imbarcati su una “vecchia reale”, dove trovavano anche posto i galeotti inabili della flotta. Ogni nuovo condannato abile riceveva un numero di matricola progressivo. La prima serie si concluse nel 1723 al n° 46.337<sup>51</sup>. Tutti i galeotti erano marchiati a fuoco con il segno “gal”; alcuni avevano anche altre sigle: “juif” indicava ovviamente gli ebrei, mentre quelli segnati “RPR” erano i calvinisti (*religion prétendue réformée*). Questi ultimi erano annotati anche su un registro particolare. La stessa cosa avveniva per i condannati più pericolosi e per quelli che s'imbarcavano per la seconda volta<sup>52</sup>. Tutti i nuovi galeotti, successivamente, erano suddivisi in tre classi principali: la prima comprendeva gli uomini fra i 20 e i 35 anni, la seconda quelli tra i 40 e i 50 anni e la terza i rematori più anziani, di età superiore ai 50 anni. Finalmente si procedeva a imbarcarli in galera, sistemati in genere a gruppi di cinque uomini per ogni banco su una galera ordinaria, fino a 7 su una *Padrona* o sulla *Reale*.

Per quali condanne i francesi finivano in galera? L'analisi di Zysberg, condotta su un campione di circa 60.000 forzati, ha prodotto i seguenti risultati. Tra il 1680 e il 1715 (regno di Luigi XIV) i più pre-

<sup>49</sup> *Ibidem*, pp. 23-27.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 29 e p. 40.

<sup>51</sup> *Ibidem*, pp. 41-43.

<sup>52</sup> *Ibidem*, pp. 44-47-

senti furono i militari, soprattutto i disertori (44,95%), seguiti dai condannati generici (reati di diritto comune) con il 31,20%. Folta era anche la presenza di contrabbandieri di sale (15,47%), decisamente bassa la percentuale dei protestanti (3,73%). Nel secondo periodo che va dal 1716 al 1748 scompaiono i militari, scesi al 4,7%; più elevata risulta invece la presenza dei contrabbandieri sia di sale, sia di tabacco (assieme sfioravano il 45%); bassissima era infine la presenza degli ugonotti (0,59%).

Per i reati di diritto comune Zysberg presenta i seguenti dati per il periodo 1680-1715:

Tipo di reato	Numero	%
Crimini di sangue	2.074	17,46
Reati contro l'ordine morale e religioso	223	1,85
Furti e falsificazioni	8.264	69,61
Vagabondaggio	698	5,87
Attentati all'ordine pubblico	448	3,76
Crimini agricoli e forestali	162	1,35
Totale	11.869	100

Tabella 4

Come già visto per altre realtà di antico regime, il furto era il crimine nettamente più diffuso (anche nel periodo 1716-48 rimarrà attestato sul 69%), mentre è significativo il dato sui vagabondi, che nel periodo successivo salirà fino al 13%, mentre vi sarà un drastico abbattimento dei crimini di sangue (fino al 12,49%).

L'altra categoria particolarmente "sfruttata" erano i vagabondi che solo per essere tali, sulla scia delle legislazioni italiane del XVI secolo, erano punibili con la galea. In particolar modo si condannò per tale motivo soprattutto in occasione della pubblicazione degli editti reali: ottobre 1686, gennaio 1687, febbraio 1699, luglio 1700, gennaio 1716 e luglio 1724<sup>53</sup>.

Durante il bellicoso regno di Luigi XIV furono circa 17.000 i disertori spediti in galera, grazie all'ordinanza del 4 dicembre 1684 che

<sup>53</sup> *Ibidem*, p. 72.

sostituì la pena “del remo” a quella di morte. Era una pratica semplice, efficace e utilizzata anche da altre potenze marittime coeve, come Venezia durante la guerra di Morea. I disertori d'altronde non mancavano: secondo i dati elaborati da André Corvisier, durante la guerra di successione spagnola, un uomo su quattro disertava<sup>54</sup>.

Il contrabbando del sale e del tabacco ledeva fortemente gli interessi dello Stato e perciò era considerato un crimine grave, punito come il furto e l'omicidio. Tra il 1680 e il 1715 furono più numerosi i condannati per contrabbando del sale, mentre dal 1706 venne applicata la stessa sanzione per i contrabbandieri di tabacco e il numero dei condannati per tale reato salì vertiginosamente a partire dal 1730<sup>55</sup>.

Nel periodo preso in considerazione da Zysberg finirono al remo 1.550 condannati solo per il fatto di essere calvinisti (4%). La legittimazione giuridica per la condanna di questo “crimine” fu la revoca dell'editto di Nantes nel 1685 (editto di Fontainebleau). I primi condannati ugonotti furono imbarcati alla fine del 1685, ma fu soprattutto nel corso del 1686 che iniziò la vera e propria persecuzione, la quale si acuì durante la guerra della lega di Augusta; poi ci fu un netto calo, una breve impennata nel 1698, infine il calo definitivo. Il 52% dei calvinisti fu condannato per assemblea illegale, il 22% per tentata fuga dal regno e l'11,2% per detenzione di armi da fuoco<sup>56</sup>.

Dalle statistiche francesi si possono trarre utili dati sulla provenienza e sul mestiere dei forzati. Le zone più “colpite” della Francia furono quella centrale e occidentale, così come molte valli del Sud-Est, la Borgogna e la foce del Rodano. Tra i mestieri spicca la forte presenza di artigiani, in particolare quelli del settore tessile (15%) e di lavoratori del settore agricolo (42%). Significativa è la presenza di circa 20 religiosi e di 10 nobili. Soprattutto la presenza di questi ultimi distingue il sistema francese da quelli degli Stati italiani.

Come nel caso veneziano, è interessante dare uno sguardo alla durata delle condanne. André Zysberg lo ha fatto per un campione complessivo di 25.732 uomini, suddivisi nei periodi 1680-1715 e 1716-

<sup>54</sup> *Ibidem*, p. 83.

<sup>55</sup> *Ibidem*, pp. 93-94.

<sup>56</sup> *Ibidem*, pp. 105-107.



1748. Nel primo periodo le condanne di cui si conosce la durata furono 16.021: di queste il 62,5% furono a vita, il 14,1% a 3 anni, le altre a pene minori. Il dato sulla galera a vita distanzia enormemente il sistema francese da quello veneziano. L'elevata percentuale di forzati in perpetuo va a sposarsi con l'elevato numero di disertori condannati durante il periodo di Luigi XIV. Tra il 1716 e il 1748, infatti, cessate le guerre, calarono le condanne a vita fino all'11,1%. La durata più utilizzata dai tribunali francesi fu quella dei 3 anni (48,4%). Ancor più interessante è il confronto con le durate reali.

	1680-1715	1716-1748
Durata reale della condanna	%	%
Meno di 1 anno	7,8	3,81
1 anno	5,96	3,25
2 anni	8,34	29,01
3 anni	9,71	19,17
4 anni	7,62	13,16
5 anni	7	13,67
6 anni	5,81	2,67
7 anni	4,86	1,21
8 anni	4,09	6,24
9 anni	4,17	4,09
Da 10 a 14 anni	14	1,39
Da 15 a 19 anni	9,91	1,43
Da 20 a 24 anni	5,63	0,41
Più di 25 anni	5,09	0,49

Fonte: A. Zysberg, *Les galériens* cit., p. 350.

Tabella 5

Si vede chiaramente dalla tabella 4 che nel primo periodo, quello cioè di maggior utilizzo della flotta, la durata in percentuale più presente era fra 10 e 14 anni, seguita poi dalla fascia compresa tra i 15 e i 19 anni. Ciò sta a significare che molti dei condannati a vita in realtà scontavano pene tra i 10 e i 20 anni, visto che quelli che ne scontarono più di 25 anni sono solo il 5,09%. Nel periodo successivo, 1716-1748, diminuita notevolmente la condanna a vita, prevalgono le pene com-

prese fra i 2 e i 5 anni, mentre molto basse sono quelle superiori ai 10 anni.

Per concludere il discorso sui condannati è utile considerare l'afflusso annuale. Tra il 1680 e il 1685 gli arrivi si attestarono attorno alle 500 persone, mentre tra il 1685 e il 1714, esclusi 4 anni, giunsero in galera sempre più di 1.000 persone, con il picco di 1.643 uomini nel 1694. Tra il 1714 e il 1740 si ritornò ad afflussi decisamente inferiori alle 1.000 unità. Allo scoppio della guerra di successione austriaca, nel 1741-42, vi furono due stagioni di abbondanti arrivi (tra 1.098 e 1.203), poi il nuovo calo fino al 1748.

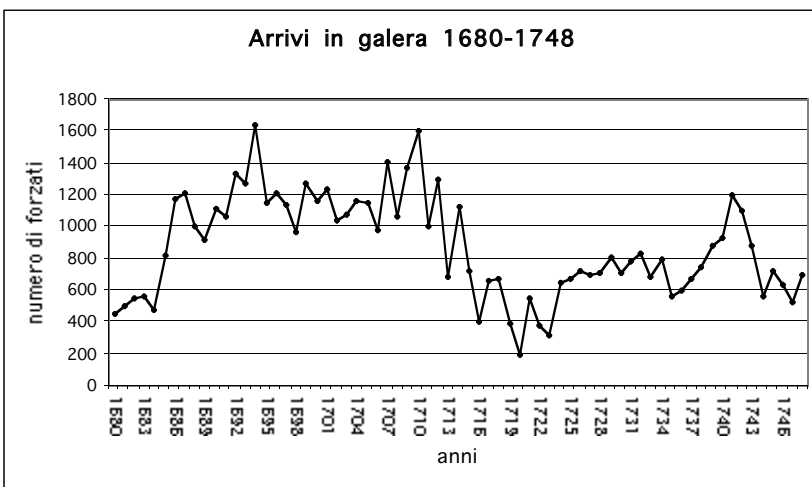


Grafico 3

La media annua degli arrivi è di 875 uomini.

Anche sulle galere francesi si imbarcavano condannati forestieri provenienti perlopiù da Stati vicini come il Ducato di Savoia, il Principato di Monaco, Avignone, il Lussemburgo, gli Stati tedeschi, ma soprattutto i cantoni svizzeri<sup>57</sup>.

Come nelle altre flotte *ponentine*, le galere francesi utilizzavano

<sup>57</sup> *Ibidem*, p. 75.

anche schiavi, la cui percentuale, attorno al 1670, era del 25%. Dopo il 1685 la percentuale scese, attestandosi su valori compresi fra il 15-20% (tra i 40 e i 50 per ogni galera).<sup>58</sup> Buona parte di questi rematori furono acquistati sui principali mercati italiani: Livorno e Genova. Ovviamente qualcuno era catturato in mare durante le campagne estive anti-barbaresche.

Per l'acquisto di schiavi l'amministrazione francese ricorreva a due principali mediatori: i consoli e i mercanti. Nel 1679 il console francese a Creta, Bonnet, si impegnò a fornire 50 schiavi turchi all'anno al prezzo di £ 340 ciascuno<sup>59</sup>. In quegli anni però il mercato più battuto era quello di Livorno<sup>60</sup>, dove molto spesso giungevano navi corsare cariche della "merce preziosa". Nel 1673, ad esempio, il console francese nel porto labronico si mosse per acquistare, da una nave corsara, un carico di 40 schiavi per 150 scudi ciascuno. Nel luglio 1677 lo stesso console ne acquistò altri dieci al pubblico incanto per la somma di 5.786 lire fiorentine<sup>61</sup>.

All'arrivo a Tolone o a Marsiglia gli schiavi venivano registrati su un'apposita "matricule des turcs", sulla quale si annotavano i dati anagrafici, il luogo d'acquisto, ma quasi mai il prezzo. Uno di questi registri, conservato nell'archivio del porto di Tolone, è stato analizzato da S. Bono, in merito alla provenienza degli schiavi da mercati italiani<sup>62</sup>. Tra il 1685 e il 1687 giunsero in Francia 200 schiavi, di cui 56 provenienti da porti italiani. Di questi schiavi ben 52 furono acquistati a Livorno: 36 ad opera del console Cotolendy e 16 per interessamento dei mercanti Cressel e Touzel. Il nucleo più consistente proveniva dal

<sup>58</sup> A. ZYSBERG, *Splendeurs et misères* cit., p. 209.

<sup>59</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 60.

<sup>60</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 127r.

<sup>61</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 123. Sull'attività di vendita delle prede marittime presso l'asta pubblica di Livorno mi si permetta di rinviare a L. LO BASSO, *In traccia de' legni nemici* cit., pp. 154-158.

<sup>62</sup> S. BONO, *Forniture dall'Italia di schiavi musulmani per le galere francesi (1685-1693)*, in *Scritti in memoria di Paolo Minganti*, Cagliari, 1983, pp. 83-97; L. A. BERBRUGGER, *De l'esclavage musulman en France*, in "Revue Africaine", I (1856-57), pp. 38-41; J. FOURNIER, *Un marché de turcs pour les galères royales (1685)*, in "Bulletin Historique et Philologique", XVI (1901), pp. 571-575; J. MATHIEUX, *Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, in "Annales E.S.C.", IX (1954), pp. 157-164.

Maghreb, mentre nel corso del 1686 ne giunsero molti dalla Bosnia, frutto delle razzie effettuate dalle truppe imperiali nei Balcani. Tra il 1689 e il 1693 furono immatricolati a Tolone 1.259 schiavi musulmani, di cui 534 provenienti dall'Italia (42%). Il principale mercato rimase Livorno (67%), ma a partire dal 1690 crebbe il ruolo di Genova e del console francese Aubert in quella piazza (33%). L'età media questa volta risulta più bassa: 26 anni. Il 46% era di età compresa fra i 20 e i 29 anni (i più ricercati), mentre il 24% avevano età fra i 30 e i 39. Per quanto riguarda le provenienze, schiacciante è il dato dei balcanici che da soli rappresentavano il 90%. Questi sfortunati, in buona parte catturati dalle truppe imperiali o dai veneziani, erano acquistati una prima volta da mercanti italiani che poi li facevano trasportare, attraverso l'Adriatico, in Italia. Nella penisola venivano poi rivenduti sui principali mercati di schiavi<sup>63</sup>.

Oltre ai consoli, l'amministrazione reale stipulava dei contratti di fornitura degli schiavi direttamente con mercanti. L'8 giugno 1685 il mercante di Tolone Michel Miserel s'impegnava a fornire in tre anni almeno 150 turchi di età compresa fra i 18 e i 40 anni al prezzo di 390 lire tornesi ciascuno, da comprarsi prevalentemente in Levante, sfruttando le razzie effettuate dai veneziani e dai corsari loro alleati. L'anno seguente il mercante marsigliese Melchior Portally, in cambio della vecchia fregata *Bien-aimée*, offrì la fornitura triennale di schiavi per le regie galere<sup>64</sup>. Alla fine degli anni Ottanta, si tentarono altre strade per la fornitura di schiavi da mettere al remo. Una fu quella di imbarcare schiavi neri provenienti dal golfo di Guinea, già oggetto, come è noto, della famigerata "tratta atlantica". I neri dei tropici, però, mal si adattarono al clima dell'inverno mediterraneo, perciò ben presto il loro utilizzo fu sospeso. Più curioso fu il tentativo del 1689, quando si imbarcarono 21 irochesi del Nord-America, fallito anch'esso miseramente<sup>65</sup>.

Del reclutamento dei buonavoglia nulla sappiamo poiché mancano completamente studi in tale direzione. I pochi dati in proposito ci sono forniti dal solito Zysberg. Nel 1685 su 260 rematori di una galera ordi-

<sup>63</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit. pp. 125-129.

<sup>64</sup> A. ZYSBERG, *Les galériens* cit., p. 61.

<sup>65</sup> *Ibidem*, p. 62.

naria c'erano circa 80 volontari, ma negli anni a seguire il numero scese fino a 45<sup>66</sup>.

Per concludere ci preme sottolineare che la flotta francese fu, tra le *ponentine*, quella che utilizzò sulle proprie galere la maggiore percentuale di forzati, perseguendo e raggiungendo l'obiettivo di allestire una cospicua armata di 30-40 unità, a scapito però della qualità delle stesse ciurme che risultarono inefficienti, fiacche e con tassi di mortalità piuttosto elevati.

<sup>66</sup> *Ibidem*, p. 63.

### 3. Genova: la flotta pubblica (1559-1797)

#### 3.1. Lo stuolo tradizionale.

Il 3 aprile 1559 a Cateau-Cambrésis si concludeva, dopo lunghe trattative, più di mezzo secolo di ostilità tra la Francia e la Spagna. A quest'ultima veniva riconosciuto il dominio diretto e indiretto di quasi tutta la penisola italiana. Tra gli Stati che ricadevano sotto la "tutela" spagnola c'era anche la Repubblica di Genova, che costituiva non solo il cardine finanziario della monarchia iberica, ma dal 1528 era diventata anche l'anima marittima del re Cattolico nel Mediterraneo, grazie ai contratti di *asiento* stipulati con Andrea Doria e con altri patrizi liguri, fornitori e gestori delle proprie galere, di cui ci occuperemo meglio più avanti. Terminata la guerra, però, rimaneva insoluto il problema della difesa delle coste della Repubblica. La squadra *de particulares* era sì composta di galee genovesi, ma era altresì una parte attiva dell'armata spagnola. Cosicché la Repubblica non poteva affidare il proprio *ius ad bellum* alla flotta di uno Stato forestiero, perché ciò avrebbe significato agli occhi degli altri Stati – Francia in testa – la perdita effettiva della propria indipendenza. Ecco perché il 12 luglio 1559 fu deliberata la nascita di una flotta pubblica di quattro galee sottoposta alla giurisdizione della nuova magistratura dei *Provisores Trirremium*, meglio conosciuta come Magistrato delle galee<sup>67</sup>. Una piccola flotta dunque, però con una particolarità che la rendeva unica nel panorama delle armate mediterranee: era la prima completamente statale. Fatto importante se si considera che la statalizzazione dell'uso della forza – sia a terra, sia in mare – è considerata come la forma organizzativa più evoluta, tanto da essere oggi quella più diffusa nel mondo. Fatto ancor più importante se si considera che tutto ciò va rapportato alla Repubblica

<sup>67</sup> Sulla nascita e la storia di questa Magistratura si vedano: V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., pp. 187-223; G. CANEVA, *La flotta permanente della repubblica di Genova (1559-1797)*, in "Genova", n. 6 (1964); G. C. CALCAGNO, *Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII*, in *La Storia dei genovesi*, vol. VI, Genova, 1985, pp. 22-38.

di Genova, uno Stato cioè “leggero”, asservito ai voleri e ai traffici di quella oligarchia che dopo il 1528 si era votata alla causa spagnola. Proprio questo è il punto. Il patriziato genovese, per potersi garantire una libertà di azione economico-finanziaria nell’Europa moderna, aveva necessità di una base territoriale e politica salda, indipendente e per quanto possibile neutrale. Perciò la flotta della Repubblica doveva essere completamente statale, tanto che addirittura i comandanti delle galere erano eletti per un singolo viaggio, per una singola missione o per un breve periodo<sup>68</sup>. Le cariche marittime genovesi, al contrario di quelle veneziane, non davano al patrizio nessun titolo, nessun onore e nessuna precedenza a terra rispetto agli altri; non davano nemmeno la possibilità di avere la gestione economica della stessa galera o della ciurma.

L’entità dello stuolo pubblico genovese almeno fino agli anni Quaranta del Seicento, allorché si tentò la strada delle galee di libertà, fu in genere limitata a quattro o sei legni. La squadra della Repubblica faceva parte, dunque, di quel folto gruppo di piccole flotte appartenenti ad altri Stati italiani, come il Ducato di Savoia, lo Stato Pontificio o il Granducato di Toscana. Se invece si sommano le galee pubbliche a quelle private, la forza marittima genovese saliva decisamente di rango, inferiore solamente ai veneziani e ai turchi.

Le galee del 1559 erano quattro (*Capitana*, *Padrona*, *Diana* e *Minerva*), ma la lunghezza delle coste liguri, unita alla presenza della Corsica, il 20 marzo 1561 suggeriva ai Serenissimi Collegi – massimo organo politico della Repubblica – di accrescere la flotta fino a sei galee, programma che effettivamente nel corso degli anni Ottanta del XVI secolo fu realizzato<sup>69</sup>. Nel 1586 erano in servizio le galee *Capitana*, *Padrona*, *S. Maria*, *S. Giovanni Battista*, *Vittoria* e *S. Giorgio*. Nel 1607, oltre alle sei, risultavano operative anche la *Diana* e la *S. Lorenzo*<sup>70</sup>. Si

<sup>68</sup> P. GIACOMONE PIANA, *L’esercito e la marina della Repubblica di Genova dal trattato di Worms alla pace di Aquisgrana (1743-1748)*, in *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, 1998, vol. II, pp. 407-439.

<sup>69</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., p. 192.

<sup>70</sup> G. C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., p. 22; V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., p. 200; ID., *Navi e marinai della Repubblica di Genova nel Seicento*, in *Corsari “turchi” e barbareschi in Liguria*, Atti del 1° Convegno di studi (Ceriale, 7-8 giugno 1986), Albenga,

trattava però di aumento momentaneo, visto che negli anni successivi il numero delle unità ritornò a sei. Durante la guerra contro i Savoia del 1625 erano previste dieci galee, ma con ogni probabilità non tutte vennero armate.<sup>71</sup> L'anno successivo però le unità operative erano nuovamente sei: *Capitana*, *Padrona*, *S. Giorgio*, *S. Bernardo*, *S. Giovanni Battista* e *Diana*<sup>72</sup>. Le galee "legate" rimasero sei anche durante l'esperimento dell'armo delle galee di libertà messo in opera soprattutto negli anni Quaranta del Seicento<sup>73</sup>. Nel 1652 i Collegi deliberarono in favore dell'aumento della squadra "legata" fino a dieci unità, aumento che però rimase soltanto sulla carta<sup>74</sup>. Nel 1668 Stefano De Mari e Giovanni Giorgio Giustiniani proposero ai Collegi l'aumento dello stuolo a dieci unità e suggerirono altresì la maniera di reperire il denaro necessario alla copertura dell'operazione. Ma anche questa volta la proposta cadde nel vuoto<sup>75</sup>. Finalmente tra il 1672 e il 1676 – in occasione della nuova crisi con il duca di Savoia – entrò in servizio la settima galera denominata *Vittoria*. L'unità, costata circa 15.000 scudi d'argento (£ 76.000), aveva beneficiato di un lascito di Bordinelli e Paolo Sauli e per questo motivo portava a poppa l'insegna della stessa famiglia, così come già avveniva sulla galea *Diana* che portava le insegne dei Raggio, grazie al legato di Tommaso<sup>76</sup>. La galea *Vittoria*, ancora in

1987, p. 174, dove si mette in relazione l'aumento del numero di galee con l'attacco dei barbareschi a Riva Trigoso. L'idea di aumentare lo stuolo pubblico da sei ad otto unità trovava un solido fondamento nel fatto che la settima galea si poteva armare grazie all'esuberanza di galeotti presenti a Genova e l'ottava ricorrendo – come nel 1586 – al reclutamento nelle riviere. La proposta di legge venne definitivamente approvata dai Collegi l'11 luglio 1607. B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.2, *Leges della Repubblica 1603-1607*, cc. 263v-266v.

<sup>71</sup> Le dieci galere previste nel bilancio del Magistrato delle Galee erano: *Capitana*, *Padrona*, *Diana*, *S. Maria*, *Vittoria*, *S. Giorgio*, *S. Gio. Batta*, *S. Lorenzo*, *S. Bernardo* e *S. Francesco*. Cfr. R. DELLEPIANE, *Annotazioni sull'ordinamento militare genovese nei primi decenni del Seicento*, Tesi di laurea della Facoltà di Scienze Politiche, Università degli Studi di Genova, a.a. 1975-76. Per l'armo della settima galera *S. Francesco* si veda invece: A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 8.

<sup>72</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 7.

<sup>73</sup> Nel 1641 le galee in servizio erano sei. A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13. Il 5 agosto 1644 la squadra agli ordini di Federico Imperiale era composta di 10 unità. Cfr. A. SCHIAFFINO, *Memorie di Genova 1624-1647*, a cura di C. CABELLA, in "Quaderni di Storia e Letteratura", n. 3 (1996), p. 142.

<sup>74</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Propositionum*, b. 1040, 17 aprile 1652.

<sup>75</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 130, 7 settembre 1668.

<sup>76</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 352, 20 settembre 1672.



servizio nel gennaio 1676, fu radiata nei mesi successivi e le insegne dei Sauli furono trasportate sulla *S. Giovanni Battista*<sup>77</sup>. Nel 1684 le unità erano di nuovo sei, ma nell'intenzione dei Provvisori delle galee c'era la volontà di riarmare la settima<sup>78</sup>. Nel corso del Settecento la tendenza fu al ribasso e dopo la guerra di successione austriaca – per mancanza di denaro – si decise di ridurre la squadra a sole quattro unità<sup>79</sup>. Effettivamente nel 1760 le galee in servizio erano: *Capitana*, *Raggia*, *S. Maria* e *S. Giorgio*, mentre la *Padrona* si trovava in disarmo in darsena. Nel 1753, a proposito del numero di galee da tenere armate, intervennero anche i Supremi Sindacatori i quali ricordarono che esisteva la legge del 1651 che prevedeva l'armamento di sei unità, ridotte poi a cinque dopo l'acquisto di Finale<sup>80</sup>. La squadra rimase composta di quattro galee anche dopo la fine della Repubblica aristocratica e la nascita della nuova Repubblica Ligure<sup>81</sup>, fu cancellata soltanto con l'annessione alla Francia napoleonica.

A questo punto è lecito chiedersi quale fosse l'uso di questa piccola flotta. Abbiamo detto che lo stuolo nacque più per motivi politici che per motivi pratici, anche se alla base della legge del 1559 c'era la necessità della difesa dagli attacchi barbareschi, che effettivamente in quegli anni stavano mettendo in seria difficoltà lo svolgersi della vita quotidiana nelle due riviere. Ma quattro galere erano in grado di garantire la sicurezza delle coste liguri e corse? La risposta è sicuramente negativa, tanto che come s'è visto lo stesso governo genovese – compiendo uno sforzo notevole – decise di aumentare l'entità della squadra almeno a sei unità, numero però da ritenersi sempre insufficiente. Per comprendere meglio l'uso della flotta pubblica soffermiamoci sui dati presentati dal Calcagno nel suo saggio del 1985<sup>82</sup>. Tra il 1559 e il 1607 le galere biancocrociate effettuarono 1.014 viaggi, di cui 359 nelle riviere, 122 in Corsica, 100 in Spagna, 197 in Sicilia, 18 a Civitavecchia, 35 a

<sup>77</sup> *Ibidem*, 3 febbraio 1676; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1660, n. 88; A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 146.

<sup>78</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1662, n. 37, 7 aprile 1684.

<sup>79</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1708, 26 marzo 1748.

<sup>80</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713, 13 aprile 1753.

<sup>81</sup> A.S.G., *Magistrato di Guerra e Marina (Foglietta)*, f. 513.

<sup>82</sup> Dati in gran parte tratti da V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee cit.*, pp. 202-208.

Livorno e 183 per altre destinazioni. Tra questi 1.014 viaggi il 54,9% riguardò il trasporto di passeggeri illustri, il 14,9% la scorta di navi e convogli, il 14,3% attività militari quali il trasporto di truppe o la guerra corsara, il 7,3% il trasporto delle sete dalla Sicilia, il 5,2% il trasporto di metalli preziosi dalla Spagna e il 3,4% il trasporto di legname per l'arsenale genovese. Perciò è evidente che la funzione anticorsara e bellica era decisamente minoritaria. Nel corso del Seicento, l'uso commerciale dello stuolo si accentuò ulteriormente con l'aumento delle missioni in Spagna (recupero di capitali), nel Mezzogiorno, a Livorno e Marsiglia (trasporto di seta)<sup>83</sup>. La sensazione netta che traspare da questi dati, ma anche dallo spoglio dei documenti del XVII secolo, è che la sopravvivenza dello stuolo pubblico fosse dovuta principalmente a ragioni politiche e a motivazioni commerciali, relativamente ai guadagni che si potevano ricavare dal trasporto della seta e soprattutto dalla necessità, dopo la bancarotta spagnola del 1627, di recuperare i capitali dalla penisola iberica. Tutto ciò però andava rapportato ai costi di gestione che la stessa flotta comportava.

Fin dalla sua istituzione il Magistrato delle galee si dovette preoccupare del reperimento del denaro necessario alla costruzione – fino a che nel 1607 non venne costituito il Magistrato dell'arsenale – e al mantenimento delle galere. Con il decreto istitutivo del 1559 fu stabilito che le due riviere avrebbero dovuto contribuire per due terzi al mantenimento di una galea. Nel 1561, con l'aumento della flotta a sei galere, vennero presi dei provvedimenti atti a fornire alla magistratura entrate stabili<sup>84</sup>. Si assegnarono così 20.000 lire sopra i proventi della Ripa Grossa<sup>85</sup>, i proventi della vendita del vino, la gabella delle

<sup>83</sup> G. C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., pp. 24-25. Sui tempi di navigazione delle galere genovesi si veda G. C. CALCAGNO, *Note sui tempi di viaggio delle galere genovesi nel Seicento*, in *Studi di storia della scienza e della tecnica*, Genova, 1981, pp. 39-48; A. MEDINA, *Tempi di navigazione delle galee genovesi nel Mediterraneo (XVII-XVIII secolo)*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 393-406.

<sup>84</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., p. 193.

<sup>85</sup> "La gabella della Riva Grossa era percepita sulle contrattazioni di merci compiute a Genova e a Savona, e in molti casi restava collegata alla riscossione dei caratti (diritti doganali sulle merci). Non aveva aliquote fisse ma normalmente oscillava dal due al tre per cento sul valore dell'estimo delle merci". G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova, 1979, p. 697.

Censarie<sup>86</sup> e una tassa di soldi 7,5 sulla vendita della calcina. Queste entrate ordinarie però fin dall'inizio non furono sufficienti a garantire l'intera copertura delle spese, cosicché di tanto in tanto la Camera destinava nuove entrate straordinarie al Magistrato delle galee. Nel 1563 si aggiungevano 1.500 luoghi delle Compere di S. Giorgio e soprattutto si assegnava per intero la gabella dei pesci<sup>87</sup>. Nel 1643 il bilancio del Magistrato delle galee presentava il seguente introito:

Voci d'entrata	Lire
Pietro Durazzo e compagni	1.000
Colonna di Ansaldo Grimaldi	28.788
Colonna di Eliano Spinola	26.253
Gabella dell'addizione	5.150
Gabella dei mattoni	525
Gabella del getto	440
Gabella della calcina	8.500
Gabella dei pesci	25.013:1
Noli	53.324:1:1
Conto della sesta galera	36.000
Entrata straordinaria sulle due riviere	36.000
Ripa Grossa	17.307
Gabella delle carti	3.043:4
Provvisori del vino	46.750:3:4
Gabella del vino venduto dagli aguzzini sulle galee <sup>88</sup>	3.526:2:2
Tassa sugli osti e tavernieri	3.544:17:7
Diversi benefici	27.861:15:6
Gabella delle carti nuova	2.981:13:10
Totale	326.007:18:6

Fonte: A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1655.

Tabella 6

<sup>86</sup> "La gabella delle censarie veniva pagata da entrambi le parti sul valore d'estimo dei beni contrattati - terre, case, bastimenti - a simiglianza di quanto avveniva nelle riviere con le rive minute. Era corrisposta anche sulle vendite dei luoghi di San Giorgio, sui noli e sui vini forestieri" (*ibidem*).

<sup>87</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee cit.*, p. 194.

<sup>88</sup> "4 marzo 1641. Gio. Stefano Tubino cassiere £ 771:10 moneta corrente scosse dalli agozzili cioè £ 217 da Agostino Novaro agozzile della galera *Capitana*; £ 177 da Batta

Per contro le spese ammontavano a lire 332.396:1:11 così ripartite:

Voci d'uscita	Lire
Raddobbo delle galee	888:16:8
Vitto delle galee	168.294:12:8
Spese per infermi	2.964:5:4
Stipendi diversi	73.510:16:11
Spese per i forni	5.569:15
Spese diverse	59.225:14:5
Vestiario delle ciurme	22.212:0:4
Totale	332.396:1:11
Sbilancio	6.388:3:5

Fonte: A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1655.

Tabella 7

La spesa per l'alimentazione degli equipaggi pesava per il 50,6%, mentre era decisamente inferiore la percentuale degli stipendi, pari solo a circa il 22%<sup>89</sup>. Per il 1635, possediamo oltre al dato relativo all'uscita – pari a lire 273.450:18:8 – l'elenco delle spese del vitto, galea per galea<sup>90</sup>:

Galere	Spesa per il vitto in lire
Capitana	33.025:16
Padrona	19.720:5
Diana	22.638:6:9
S. Giorgio	24.164:9:9
S. Giovanni Battista	20.518:13:5
S. Bernardo	24.557:0:10

Tabella 8

Chianello agozzile della galera *Padrona*; £ 200:7 da Bartolomeo Caverio agozzile della galera *S. Giorgio* e £ 176:18 da Gio. Batta Ghiglione agozzile della galera *S. Bernardo* a scartafascio delle taverne" (A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 355, manuale 1641-1642).

<sup>89</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1655. Gli stipendi annui delle galere potevano variare di molto da anno in anno. La galera *S. Giorgio* nel 1639 ebbe un conto stipendi pari a £ 16.475, mentre l'anno successivo la somma salì fino a £ 27.438. A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 355, manuale 1641-1642, 26 marzo e 19 aprile 1641.

<sup>90</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1654, n. 68.

Negli anni Cinquanta del Seicento il costo di armamento di una galea si aggirava sulle 87.500 lire, mentre quello del mantenimento annuo superava di poco le 50.000<sup>91</sup>. Alla fine del secolo XVII il costo di una *Capitana* raggiungeva le 69.655:18:4 lire<sup>92</sup>, mentre negli anni Cinquanta del secolo XVIII la stessa unità costava 72.774:0:1 lire e una galera ordinaria £ 55.423<sup>93</sup>. La somma era calcolata su base annua, ma i mesi di navigazione costavano 1.672:8 lire in più rispetto a quelli della sosta invernale<sup>94</sup>. Il costo degli scafi variò nel corso dell'età moderna, ma l'incidenza sul costo finale si aggirò sempre attorno al 20%. Nel 1567 il prezzo degli scafi era di 6.000 lire, ma già nel 1579 era raddoppiato. Nel 1604 era pari a 12.300, mentre nel 1630 aveva già raggiunto le 15.000 lire<sup>95</sup>. Nel 1632 il prezzo di uno scafo per la vendita ai forestieri, calcolato dal Magistrato dell'arsenale, era di 5.150 pezzi da otto reali, cioè 20.600 lire<sup>96</sup>. Nel 1637, però, i due scafi venduti rispettivamente a Stefano Doria q. Marco e a Gregorio Spinola erano stati pagati 15.000 lire ciascuno<sup>97</sup>. Nel 1640 lo scafo venduto a Francesco Centurione per conto del papa venne a costare nuovamente più di ventimila lire<sup>98</sup>, così come quello comperato da Anton Giulio Brignole Sale il 20 aprile 1642 (galea di libertà *Brignole*) fu pagato £ 21.000<sup>99</sup>. Nel 1649 Giovanni Raffaele Lomellini pagò uno scafo per la flotta pontificia £ 27.500<sup>100</sup>, mentre due anni dopo la somma indicata era nuova-

<sup>91</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica, 1650-1659*, cc. 103v-107v, 30 luglio 1652; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1656, relazione di Giovanni Antonio Sauli e Giovanni Francesco Grimaldi; *Ibidem*, 16 ottobre 1651, nella quale si indica che il costo annuo di una galera "legata" era pari a £ 51.380:1:4. Nel 1629 il costo annuale era decisamente superiore e toccava le lire 62.000. A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 67, 22 agosto 1629; V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee cit.*, p. 198, tabella 1.

<sup>92</sup> G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere cit.*, pp. 690-692.

<sup>93</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.

<sup>94</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 93, 19 novembre 1646.

<sup>95</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee cit.*, p. 198.

<sup>96</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 69, 24 maggio 1632. I pezzi da otto reali di Spagna secondo la quotazione del 4 marzo 1632 valevano £ 4. Cfr. G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere cit.*, p. 694.

<sup>97</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.10, *Leges della Repubblica, 1636-1639*, cc. 193v-194v, 23 marzo 1637; cc. 210v-211r, 17 e 27 aprile 1637.

<sup>98</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.11, *Leges della Repubblica, 1638-1644*, cc. 66v-67r, 8 giugno 1640.

<sup>99</sup> A.S.C.G., *Fondo Brignole Sale, Conti*, f. XIII, 20 aprile 1642.

<sup>100</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.12, *Leges della Repubblica, 1645-1652*, cc. 168v-169v, 17 maggio 1649.

mente di 5.150 pezzi da otto reali, pari a circa 23.200 lire<sup>101</sup>. Sempre a metà del Seicento, in un'anonima relazione sull'armamento delle galee di libertà, si riportava il costo di una galera legata pari a circa 26.000 lire. Lo scafo – secondo la stima effettuata da Giovanni Agostino Salinero – veniva a costare £ 13.783:3:4 se costruito con legname proveniente dai boschi della Liguria, e £ 16.199 se invece il legname proveniva dall'estero. In entrambi i casi il costo del lavoro della maestranze pesava per il 27,5%. Per il mantenimento si stimava una spesa mensile durante la navigazione (7 mesi) di £ 3.125:1:7, e di £ 2.219:18:4 per i mesi di "sciverno": in totale 32.975:2:8 lire annue<sup>102</sup>.

Nel corso del Seicento – a seconda delle congiunture politiche ed economiche – i Collegi deliberarono in favore di nuove assegnazioni straordinarie al Magistrato delle galee. Nel 1618, a causa della mancanza di noli e "stante li rumori dell'armi d'Italia", il deficit del magistrato viaggiava sulle £ 70.000 all'anno. Si decise di elargire un donativo di £ 17.500 e di vendere 4.000 luoghi del sale che avrebbero fruttato circa 60.000 lire<sup>103</sup>. Nel 1624, invece, visto l'attivo della Camera di Corsica si deliberò in favore di un'assegnazione da parte di quest'ultima di £ 36.000 annue al Magistrato delle galee per dieci anni. L'assegnazione – non sempre versata – durò fino al 1653<sup>104</sup>. Nel 1699 toccò al Magistrato dell'abbondanza versare 10.000 lire all'anno per il mantenimento della flotta, mentre nel 1707 fu aggiunta una tassa sulla vendita dell'olio che anch'essa fruttava lire 10.000 annue<sup>105</sup>. Dopo il

<sup>101</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica*, 1650-1659, c. 48, 13 febbraio 1651. Lo stesso prezzo fu pagato da Filippo Pallavicini. B.C.B., , mr. IV.2.12, *Leges della Repubblica*, 1645-1652, c. 272v. Dall'8 ottobre 1653 il pezzo da otto reali valeva £ 4:12. G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 694. Sulla vendita degli scafi da parte dell'Arsenale genovese si veda: L. GATTI, *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età Moderna*, Genova, 1990, p. 49.

<sup>102</sup> A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, mss. BS 107. A. 1. Per il costo dello scafo si veda in particolare il foglio 13.

<sup>103</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.5, *Leges della Repubblica*, 1616-1624, cc. 107-108, 26 aprile 1618.

<sup>104</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.6, *Leges della Repubblica*, 1624-1626, cc. 65v-68r; *id.*, *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica*, 1650-1659, 18 febbraio 1653

<sup>105</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.17, *Leges della Repubblica*, 1692-1714, cc. 165v-166r, 9 aprile 1699; cc. 340v-341r, 13 gennaio e 26 marzo 1707; cc. 405v-406r, 11 aprile 1708 (rinnovo dell'assegnazione del Magistrato dell'Abbondanza); B.C.B., MR. IV. 2. 18, *Manoscritti*, *Leges della Repubblica*, 1711-1721, cc. 219v-220r, 14 giugno 1717.

1672, con l'armamento della settima unità, la situazione finanziaria del Magistrato delle galee peggiorò ulteriormente. Il 16 settembre 1675, visto il costo di circa 65.000 lire all'anno<sup>106</sup>, si pensò di radiare la galea *Vittoria*. L'anno successivo, 1676, l'introito del Magistrato delle galee era stato di £ 324.858, mentre l'uscita ammontava a £ 441.500, con uno sbilancio di ben 116.642 lire. Oltre all'abolizione preventivata della settima galea bisognava cercare una nuova fonte d'entrata<sup>107</sup>.

Nel Settecento – in particolare dopo la guerra di successione austriaca – la situazione economica del Magistrato delle galee era disastrosa: mancava il denaro per la normale manutenzione e per l'acquisto del vestiario delle ciurme, il cui fornitore si rifiutava di consegnare il materiale, considerato il debito di 17.144:12 lire che il Magistrato aveva accumulato negli anni precedenti<sup>108</sup>. Negli anni Cinquanta infine si pensò di abolire la quinta galera in modo da limitare l'uscita a £ 277.441:10:11, mentre l'introito era di £ 284.615:16:8. Secondo questi calcoli dunque il bilancio pareva sanato, ma il Magistrato era ben conscio di aver soltanto limitato i danni poiché aveva ormai un debito cronico di £ 150.611:9:7, difficilmente estinguibile soltanto con gli introiti tradizionali di cui i Provvisori della galee godevano<sup>109</sup>.

Nel 1654 Giovanni Antonio Sauli<sup>110</sup> consegnava ai Collegi la sua

<sup>106</sup> Sul costo delle galere si veda anche B.C.B., *Memorie riguardanti la Repubblica di Genova, Manoscritti*, nr. IV.5.4, cc. 464-465, "Spesa annuale di stipendi, cartelle, utensili et altro per la manutenzione di una galea zenziglia a calcolo come sotto".

<sup>107</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1672, 16 settembre 1675 e 27 gennaio 1676.

<sup>108</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1708, 26 marzo 1748. Sul vestiario degli equipaggi delle galere genovesi si veda: P. GIACOMONE PIANA, *La marina genovese, in Uniformi delle Marine Militari italiane nel Seicento e Settecento*, Roma, 1995, pp.33-41.

<sup>109</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.

<sup>110</sup> Giovanni Antonio Sauli figlio di Lorenzo (doge della Repubblica dal 1599 al 1601) e di Lelia Grimaldi venne battezzato a Genova il 5 dicembre 1596, sposò in prime nozze nel 1617 Maria Grimaldi e in seconde nozze nel 1642 Maria Lomellini. Pur non essendo il primogenito divenne ben presto l'esponente più importante e soprattutto più ricco della famiglia. Nonostante fosse considerato "repubblicista" dall'ambasciatore spagnolo de Melo (cfr. C. BROSSI, *Il governo dei Magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, 1990, p. 230), non era di certo filofrancese ed aveva comunque forti interessi economici in Spagna. In diverse occasioni ebbe l'appalto delle forniture dell'esercito spagnolo a Milano e si occupò, come molti patrizi genovesi dell'epoca, di speculazioni finanziarie nelle fiere. Ricoprì diversi incarichi pubblici e occupò più volte un seggio in Senato. Esperto in questioni marittime, aiutò il principe Doria nell'armamento della squadra di Sardegna nel 1638-39 e qualche anno dopo fu impegnato nel-

“Relazione sul stato della Camera e di altre Magistrature e interessi della Casa di San Giorgio” contenente la migliore analisi della situazione economico-finanziaria delle magistrature relative alla flotta<sup>111</sup>. Il Magistrato delle galee aveva accumulato un debito di £ 451.775:9:8 verso la Camera, più 136.780 lire verso il Magistrato dell’arsenale e 5.128 lire nei confronti del Magistrato dell’abbondanza. Secondo il Sauli questi debiti erano estinguibili con pagamenti rateali senza interessi. Detto ciò, bisognava considerare che per l’armamento di dieci galere (in quel momento erano operative solo otto) servivano circa 600.000 lire annue per coprire le spese, perciò all’ordinario introito del Magistrato delle galee di 292.652 lire<sup>112</sup>, andavano aggiunte

l’armamento delle galee di libertà della Repubblica. Che la sua posizione politica fosse altalenante e forse doppiogiochista è dimostrata dal fatto che era in buoni rapporti con il principe di Monaco Onorato II, cugino peraltro del principe Doria, proprio negli anni in cui la rocca monegasca passava dal protettorato spagnolo a quello francese (1641). Nel 1654 gli venne dato l’incarico di stendere una relazione sullo stato della Camera, del banco di San Giorgio e delle magistrature, a conferma della fama di esperto di questioni finanziarie. Morì il 3 gennaio 1661 (testamento in A.S.G., *Notai antichi*, f. 7749, notaio Pellegro Solaro, 2 gennaio 1661) lasciando ai numerosi figli un cospicuo capitale economico e politico, raccolto in maniera egregia dal primogenito Francesco Maria eletto doge della Repubblica nel 1699. Cfr. *L’Archivio della famiglia Sauli di Genova*, a cura di M. BOLOGNA, Genova, 2000.

<sup>111</sup> A.D.G.G., A.A.V.23; anche in A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1818.

<sup>112</sup> *Ibidem*, “Introito per un anno dei Prest.mi Provvvisori delle Galee.

Gabella dei pesci che si scuode due in due mesi per la sesta parte si calcola l’anno £ 26.000.

Gabella delle carte di quattro in quattro mesi la treza parte si calcola £ 5.500.

Gabella della calcina che si scuode come sopra £ 7.600.

Gabella dei mattoni si scuode come sopra £ 800.

Gabella dell’addizione di soldi 6:8 per somme di frutti che si scuode in Pontevera che stante l’impedimento del traffico cioè deteriorata ad ogni modo si calcola il solito £ 6.000.

Gabelle del peaggetto per danari 3 per somma si scuode in quattro in quattro mesi come sopra si calcola £ 340.

Tassa dell’avarie che si scuode fra l’anno si calcola £ 4.000.

Beneficio sopra le taverne di galea in circa £ 2.000.

Dai Prest.mo Provvvisori del vino sopra il vino che si distribuisce a fondachi che si calcola £ 2.100 e poco più al mese sono £ 30.000.

Stipendio della sesta galea £ 36.000 di cartulario annue che si scuodono ogni 3 mesi la quarta parte sono correnti £ 54.400.

Tassa ordinaria delle riviere £ 36 mila di cartulario che si cominciano a scuodere al ritorno de’ giusdiscenti £ 54.400.

Colonna del q. Ansaldo Grimaldi £ 30.100 per paghe correnti £ 39.000.

Colonna del q. Eliano Spinola per gli anni però che non vi è tassa £ 29.300 poiché si calcolano £ 39.000.



quello che si calcola la resposione delli soldi 32 per ogni pinta di vino che come si è veduto da' conti un quinquennio precedente importa scudi 28.000 in circa e così £ 190.000 ogni anno fanno la somma di £ 483.051 alle quali accresciute £ 130.000, somma che si può sperare dai noliti pure secondo i calcoli di un decennio senza però includervi li due anni delli viaggi per Cadice tralasciati come straordinari li quali hanno reso l'uno £ 443.468 et l'altro £ 446.576, [...] ascendono dette assignazioni e noli come sopra a £ 612.651<sup>113</sup>.

Restava però il problema della discontinuità sia dei noli e sia delle entrate, che andavano ritoccate di anno in anno, per far sì che il bilancio quadrasse. Il Sauli poi – essendo uomo evidentemente esperto di cose marittime – riferiva ai Collegi che l'aumento dei costi di gestione era dovuto in buona parte alla crescita numerica della ciurma, passata dai 200 remiganti per ciascuna galera di un tempo, ai 240-250 che s'imbarcavano negli anni a cavallo della metà del secolo XVII. Questo aumento comportava che anche un semplice viaggio nelle riviere venisse a costare 100 lire al giorno. Il costo di una galea ordinaria con una ciurma ripartita in 90 forzati, 60 schiavi e 100 buonavoglia era circa 65.000 lire all'anno, di cui £ 12.747:7 per il mantenimento degli schiavi e forzati (il cui costo alimentare era di soldi 4:8 al giorno), e £ 12.166 per il mantenimento dei buonavoglia (il cui costo, cioè salario più alimenti, era di soldi 36:8 al giorno). La galera *Padrona* che navigava con 260 rematori (90 forzati, 70 schiavi e 100 buonavoglia) costava 66.000 lire e la *Capitana*, che aveva una ciurma di 330 uomini, costava 75.900 lire. In totale perciò le dieci galere venivano a costare 661.900 lire<sup>114</sup>. Per concludere Giovanni Antonio Sauli presentava un'interessante tabella sui noli incassati nel decennio 1644-1654:

Riva grossa £ 22.000.  
Legato di Tommaso Raggio £ 1.511  
Totale £ 292.651".

<sup>113</sup> *Ibidem*.

<sup>114</sup> Nella sua relazione il Sauli si sofferma anche sui costi dei vascelli. Questi ultimi, infatti, costavano di costruzione e di manutenzione £ 212.500 l'uno. Confrontando perciò questa somma con quella relativa ad una galera (£. 50.000-70.000 all'incirca) ne concludiamo che la durata plurisecolare delle galere fu dovuta non solo alle loro qualità nautiche adatte al Mediterraneo, ma anche al fatto che costavano decisamente meno rispetto al vascello armato. Perciò la scelta di molti Stati mediterranei – quelli italiani in

Anno	Noli in lire
1644	40.973:5:6
1645	122.826:9:11
1646	105.191:11:4
1647	283.364:13:5
1648	233.022:16
1649	118.594:14:2
1650	169.158:11:9
1651	92.507:7:5
1652	443.468:2:8
1653	446.576:13:5
1654	103.581:15:1
Totale	2.159.266:0:8

Tabella 9

La tabella 9 ci dà lo spunto per tornare ad analizzare la questione dei noli e più in generale l'uso commerciale delle galere della Repubblica. In sostanza la flotta di Genova era impegnata in due forme di trasporti eccezionali: le sete siciliane e l'argento spagnolo.

Le seta siciliana era una merce preziosa e leggera, e come tale ben si accordava con le caratteristiche della galea. Fin dalla creazione dello stuolo pubblico la Repubblica aveva fiutato l'affare e, tranne alcuni anni d'interruzione forzata, le galee genovesi si presentavano ogni estate nei porti di Messina e Palermo per far incetta di noli<sup>115</sup>. Le sete

testa – di mantenere in servizio le galere fino alla fine dell'antico regime non fu dovuta ad una presunta inferiorità tecnica rispetto ai nordici, ma fu dettata da un rapporto ideale fra i costi e la reale efficienza dell'imbarcazione. Senza contare che gli Stati mediterranei, quando fu necessario, costruirono in casa vascelli di tutti i tipi, come ci suggeriscono le esperienze veneziane, turche, genovesi e maltesi, escludendo naturalmente Stati come la Francia e la Spagna che possono essere considerati "nordici". Ad analoghe conclusioni era giunto E. Grendi nel 1975, in un articolo basato sul manoscritto Brignole Sale E 110 bis 21 conservato presso l'Archivio Storico del Comune. Secondo Grendi il solo armamento di un vascello di 54 cannoni costava il 60% in più rispetto a quello di una galera ordinaria. Andavano poi aggiunte le spese di mantenimento (quelle del vascello erano doppie) e il costo delle 54 bocche da fuoco della nave "tonda". Cfr. E. GRENDI, *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra? (costi comparativi e alimentazione)*, in *Studi di storia navale*, Firenze, 1975, pp. 97-113. Sul minor costo delle galee rispetto ai vascelli si veda anche G. DORIA, *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, 1995, p. 256.

<sup>115</sup> Sulla questione del trasporto della seta sulle galere è interessante notare che l'uso di questi vettori, a scapito della navi tonde, aumentò con la seconda metà del XVI secolo, nonostante i noli delle navi remiche fossero più alti. Il costo di noleggio più alto però veniva compensato dalla mancata stipula dei contratti di assicurazioni. Contando sulla

imbarcate erano dirette non solo a Genova, ma anche a Civitavecchia, Livorno e Marsiglia. Alla fine del Cinquecento, e soprattutto nel corso del secolo successivo, la concorrenza degli altri vettori si fece spietata. Ogni anno, infatti, nel porto di Messina si ritrovavano, quasi in contemporanea con le galee genovesi, quelle toscane e ogni tanto quelle pontificie (soprattutto quando a comandarle era un genovese), siciliane o napoletane. Per capire meglio come si svolgessero questi viaggi in Sicilia affidiamoci alla penna di Alessandro Giustiniani, comandante della spedizione dell'estate 1653<sup>116</sup>. Partite da Genova la sera del 14 agosto, le galere liguri giunsero a Livorno il 16 dello stesso mese verso mezzogiorno. Ripartite solamente il 17, a causa di un forte vento di scirocco e giunte nel canale di Piombino, la guardia vide una galera che sembrava napoletana diretta a Portolongone (Porto Azzurro), ma in realtà la stessa galera fece rotta verso le acque corse e così si sospettò che si trattasse della *Capitana* di Algeri "per essere di scafo nero". Il Giustiniani decise allora di darle la caccia, ma ben presto dovette abbandonare ogni proposito e il giorno seguente – incontrando alcuni vascelli – "si ebbe la certezza essere quella la galera di Monaco uscita a predare verso Napoli e Sicilia". Dopo tre giorni di mare consecutivi le galere giunsero a Procida, ma vista la poca disponibilità di acqua il Giustiniani decise di trasferire la propria flotta a Pozzuoli. Ripresa la navigazione, il 23 agosto le galere genovesi entravano in Messina. Qui ad aspettarle c'erano le solite concorrenti toscane e siciliane. Atteso il carico per Palermo, le galee genovesi ripartirono per la capitale del Regno soltanto il 29, ma a causa del forte vento il 31 furono costrette a rifugiarsi a Lipari, giungendo così a Palermo soltanto nella notte del primo settembre. Nella capitale ad attendere le galere c'era il console della Repubblica Paolo Gerolamo Pallavicini<sup>117</sup> che, come da tradi-

sicurezza delle galere, i mercanti riducevano i rischi soltanto imbarcando le balle di seta su più unità. Oltre a ciò l'uso delle galere permetteva agli Stati interessati di sovvenzionare e utilizzare le flotte militari, altrimenti poco avvezze a belligerare. Sui noli si veda: O. BAFFICO, *Contributo allo studio dei costi di trasporto: i noli della seta dal Maezzogiorno a Genova nel secolo XVI*, in "Atti della società ligure di storia patria", n.s., XIX/1 (1979), pp. 125-146.

<sup>116</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1666, 18 novembre 1653.

<sup>117</sup> Paolo Gerolamo Pallavicini console della Repubblica a Palermo dal 14 ottobre 1650.

zione, organizzò a casa propria il banchetto assieme al vicerè. Qualche giorno dopo il vicerè volle ricambiare, offrendo un altro banchetto a casa sua, con l'intento di chiedere al Giustiniani di portare a Napoli don Carlo Figueroa, figlio naturale del duca di Feria governatore di Milano. Il 13 settembre le galere ripartirono per Messina dove trovarono – in attesa del carico – le galere toscane. Dopo alcuni giorni le galere presero in largo dirette a Napoli, tranne la *Diana* che si recò a Milazzo per caricare vino. A Pozzuoli il Giustiniani ebbe la visita del console Giovanni Gerolamo Spinola<sup>118</sup>, mentre la galera *Diana* fece rotta per la Corsica dove doveva imbarcare a Calvi la famiglia del governatore De Franchi. Il 19 ottobre la galera *Padrona* giunse a Livorno dove furono sbarcate diverse merci e ne furono caricate altre, e finalmente la sera del 20 il Giustiniani giungeva sano e salvo nel porto di Genova, concludendo la sua relazione con il bilancio negativo della spedizione, visto lo scarso numero di colli imbarcati. In effetti, non sempre il viaggio per la Sicilia aveva risvolti positivi, spesso i noli non erano sufficienti neanche a coprire le spese di viaggio. Esaminiamo il manifesto di carico della galera *Diana* nel 1634<sup>119</sup>. Innanzitutto le galere non partivano mai vuote da Genova. In quella circostanza sulla *Diana* si imbarcarono drappi di Genova, tele di Germania e tele di Salamanca. A Messina, oltre alla seta, vennero caricate tele di ogni tipo dirette a Palermo, Napoli, Civitavecchia, Livorno e Genova. I noli delle merci da e per la Sicilia si conteggiavano in tari, quelli relativi a Napoli in carlini e quelli per Civitavecchia e Livorno in reali. Assieme ai tessuti, inoltre, viaggiavano molte altre merci: ferramenta per carrozze, pergamena, ferro, piombo, lenzuola, casse di archibugi e altre armi, filo di ferro, sapone, conserve, cappelli, miccia da sparo, salsapariglia, lame di spada, salumi, pelle, seggiole, cocciniglia, chiodi, forzieri e formaggio. I noli incassati nel viaggio furono i seguenti:

Cfr. V. VITALE, *Diplomatici e consoli della Repubblica di Genova*, in "Atti della società ligure di storia patria", LXIII (1934), p. 243.

<sup>118</sup> Sui consoli genovesi a Napoli si veda G. BRANCACCIO, "Nazione genovese". *Consoli e colonia nella Napoli moderna*, Napoli, 2001.

<sup>119</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 7.

Destinazione	Noli in lire di Genova
Livorno	343
Civitavecchia	100:10
Napoli	1.343:2:2
Messina	2.309:13:6
Palermo	1.197:8
Totale	5.293:13:8

Tabella 10

In totale nell'estate 1634 le galere della Repubblica – secondo i dati forniti dal cancelliere Giovanni Filippo Semino – avevano incassato in noli £ 11.001:6:1<sup>120</sup>. Se mettiamo però a confronto questa somma con le spese di viaggio per la Sicilia abbiamo un bilancio negativo. Secondo il “quinternetto di spese” redatto dallo scrivano di ragione Giovanni Battista Merello vi furono le seguenti uscite:

Voce di spesa	Costo in lire
Biscotto	1.928:18
Vino comprato a Napoli	2.215:8
Carne comprata a Napoli	1.759
Schiavi n. 6 comprati a Livorno a 700 pezzi da 8 reali ciascuno	2.800
Sevo comprato a Livorno	774:12
Sartie comprate a Napoli	83
Spese diverse	423:18:6
Denari dati ai marinai	1.434:2
Denari dati ai buonavoglia	2.057:16
Totale	13.476:14:6

Tabella 11

Nella stessa estate il viaggio a Marsiglia venne a costare 8.941 lire<sup>121</sup>. È probabile che in altre circostanze il bilancio non fosse così

<sup>120</sup> *Ibidem*. Nel 1641 alle galee *Padrona* e *Santa Maria* era andata decisamente meglio: avevano incassato dai noli per il trasporto delle sete £ 27.235:8:5 così come da scrittura del cassiere del Magistrato Giovanni Stefano Tubino. A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 355, manuale 1641-1642.

<sup>121</sup> *Ibidem*. Bisogna però tenere conto che durante gli scali nei principali porti i coman-

deficitario, come traspare dalle somme presentate dalla Borghesi per gli anni 1560-1589<sup>122</sup>, ma per poter trarre delle conclusioni più precise bisognerebbe disporre di una serie consistente, sia dei noli sia delle spese di viaggio<sup>123</sup>.

Ben più importante era il ricavo dal trasporto dell'argento e dell'oro provenienti dalla Spagna. Iniziato come normale incasso degli interessi maturati sui prestiti alla corona spagnola<sup>124</sup> si era trasformato, soprattutto dopo la *quiebra* del 1627<sup>125</sup>, in un vero e proprio recupero dei capitali, che aumentò vertiginosamente proprio a seguito della contrazione dell'impegno finanziario degli stessi genovesi nella penisola iberica. Negli anni Trenta e Quaranta del XVII secolo il trasporto venne affidato alle galee della Repubblica, a quelle dei "particolari" e al contrabbando, mentre nel decennio successivo le élite finanziarie fecero in modo che la stessa Repubblica mettesse in piedi un convoglio di vascelli, il quale inoltre poteva garantire la sicurezza degli scambi commerciali sulla rotta Genova-Spagna e viceversa. A corollario di questo sforzo stava la firma delle capitolazioni con la Porta<sup>126</sup> e l'imponente impegno finanziario nel debito pubblico veneziano<sup>127</sup>, soprattutto negli anni Ottanta, allorché la Repubblica marciava era affamata di denaro per l'armamento di una colossale flotta da guerra

danti delle galere avevano la delega di poter acquistare materiali e uomini a buon prezzo. Per far ciò capitava spesso che si traevano denari dalle fiere di Piacenza. Il 13 luglio 1604 si assegnarono così 4.000 scudi al Generale delle galee per eventuali acquisti di biscotto, schiavi e altro. B.C.B., *Manoscritti*, nr. IV.2.2, *Leges della Repubblica 1603-1607*, c. 71r.

<sup>122</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., p. 219.

<sup>123</sup> Ad esempio il viaggio di Corsica effettuato nel 1643 dalle quattro galere della Repubblica venne a costare £ 13.984:6:6. A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 15, 15 dicembre 1643.

<sup>124</sup> G. FELLONI, *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genoves (1541-1675)*, in G. FELLONI, *Scritti di storia economica* cit., vol. 1, pp. 511-536.

<sup>125</sup> Sulle *quiebras* e più in generale sull'impegno finanziario dei genovesi in Spagna esiste una vasta bibliografia, in questa sede ci limitiamo a segnalare R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova, 1987; C. ÁLVAREZ NOGAL, *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos*, Madrid, 1997; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., pp. 159-197.

<sup>126</sup> G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 492. Sulla fame di metalli preziosi da parte della Porta e dei regni orientali si veda C. M. CIPOLLA, *Conquistadores, pirati, mercatanti. La saga dell'argento spagnolo*, Bologna, 1996.

<sup>127</sup> G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, 1971.

tale, secondo i progetti di una parte del patriziato<sup>128</sup>, da annichilire una volta per tutte la potenza ottomana. Si tratta di temi affascinanti e difficili, che meriterebbero maggiore attenzione, e che qui si è voluto soltanto accennare per inquadrare meglio gli utilizzi delle galere e l'importanza, quindi, dei galeotti come forza motrice alla base di tutto il sistema.

Secondo i dati trascritti nel diario di Giulio Pallavicino q. Agostino<sup>129</sup>, tra il 1584 e il 1589 giunsero a Genova 14.225.000 di scudi d'oro, trasportati da diversi vettori, tra i quali il diarista segnala le galee della Repubblica, di Sicilia, di Spagna<sup>130</sup>, dei Doria, degli Spinola, dei Centurione, dei Grillo e dei Sauli<sup>131</sup>. Secondo i calcoli della Borghesi i viaggi della galere della Repubblica in Spagna per il trasporto di metalli preziosi, fra il 1559 e il 1607 furono 32, con una massa monetaria trasportata pari a 22-25.000.000 di scudi e con un incasso per conto dei noli – solitamente conteggiati all'1% – di 250.000 scudi<sup>132</sup>. Ma la grande quantità di cassette di monete, barre d'argento e dobloni giunse a Genova fra gli anni Trenta e gli anni Ottanta del Seicento<sup>133</sup>: una montagna di metallo prezioso che secondo Calcagno era pari a 107.000.000 di pezzi da otto reali<sup>134</sup>. Incassi elevati confermati dalle somme fornite da Giovanni Antonio Sauli nel 1654 (tabella 9), secondo cui nel biennio 1652-1653 la Repubblica incassò dai noli £ 890.044:16:1, tutti derivanti dal trasporto dei metalli preziosi dalla Spagna. Se conteggiamo sempre il nolo pari all'1% abbiamo una stima del valore dei preziosi trasportati pari £ 89.004.400:16:1. Visto il successo e vista la richiesta, la Repubblica, proprio tra il 1654 e il 1655,

<sup>128</sup> G. CANDIANI, *L'evoluzione della flotta veneziana durante la prima guerra di Morea*, in corso di pubblicazione.

<sup>129</sup> G. PALLAVICINO, *Invenzione di Giulio Pallavicino di scriver tutte le cose accadute alli tempi suoi (1583-1589)*, a cura di E. GRENDI, Genova, 1975.

<sup>130</sup> Il 16 maggio 1625 giunse a Genova la squadra di Spagna con 4.000.000 di scudi destinati a "particolari". A. SCHIAFFINO, *Memorie di Genova* cit., p. 40.

<sup>131</sup> G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., pp. 185-188.

<sup>132</sup> V. BORGHESI, *Il Magistrato delle Galee* cit., p. 223.

<sup>133</sup> Sull'aumento del flusso di argento a partire dagli anni Trenta del XVII secolo si trovano conferme in G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il Know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *Nobiltà e investimenti* cit., pp. 104-105; E. GRENDI, *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova, 1976, p. 180.

<sup>134</sup> G. C. CALCAGNO, *Armamento pubblico* cit., p. 30.

decise di acquistare quattro vascelli in Olanda e di formare un convoglio con l'intento di gestire in prima persona i traffici con la Spagna<sup>135</sup>. Ma fino agli anni Cinquanta il trasporto era stato sempre affidato alle galere.

Quanto metallo prezioso giunse a Genova tra il XVI e il XVII secolo? Per rispondere a questa domanda bisognerebbe avere i dati seriali relativi all'entrata nel porto di Genova dell'oro e dell'argento. Questi dati però non esistono poiché San Giorgio non applicava nessuna gabella su questo tipo di mercanzia almeno fino al 1650, ma con ogni probabilità fino alla caduta della Repubblica aristocratica. Anche in Spagna le maglie del controllo erano molto ampie; anzi, secondo il parere espresso il 13 luglio 1650 dai Protettori di San Giorgio, "tutto il contante che si imbarca per conto de mercisti è di contrabbando". Inoltre erano le stesse autorità spagnole a non voler effettuare nessun controllo per paura di danneggiare i mercanti-finanzieri<sup>136</sup>. Perciò, non potendo costruire delle serie numeriche, dobbiamo accontentarci soltanto di alcuni dati sparsi, ricavati dai "quadernetti" di carico di alcune galere della Repubblica.

<sup>135</sup> G. C. CALCAGNO, *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio* cit., pp. 265-392. Le quattro navi acquistate in Olanda, a Texel, furono chiamate secondo tradizione *Capitana*, *San Giovanni Battista*, *S. Giorgio* e *S. Bernardo*. Tra i tanti documenti segnaliamo il cartulario del Magistrato del Nuovo Armamento nel quale ci sono le spese di costruzione e di gestione dei vascelli nei primi anni della loro vita genovese. A.S.G., *Antica Finanza*, reg. 157, cartulario 1655-56.

<sup>136</sup> "13 luglio 1650. Risposta circa il nuovo armamento. Gli Illustrissimi Signori Protettori delle Compere di San Giorgio, havendo visto e considerato li capitoli che per parte dei Serenissimi Collegi circa il nuovo armamento gli sono stati presentati non puonno per adesso risponder altro se non come segue: [...] Quinto. Si consideri che il far pagare dretto sopra il contante è cosa nuova a quale perciò potrebbe apportare restringimento di traffico, come che per ordinario il contante che vien di Spagna o spetti a mercisti o ad assentisti vien portato qui alla città dove è cagione de bonissimi effetti et alla contrattazione et alla Casa di S. Giorgio, ma gravandosi si può dubitare che molti se ne asterranno et in particolare gli assentisti suddetti, a quali non mancheranno luoghi situati nel distretto ne soggetti alla Serenissima Repubblica ne quali li faranno sbarcare, nel qual caso li pubblici introiti ne sentirebbero danno, oltre che si correrebbe rischio d'incontrare inconveniente di grandissima cnsideratione et che essendo noto che tutto il contante che si imbarca per conto de mercisti è di contrabbando, potessero tal volta li ministri di Spagna pretendere et havere copia delle denoncie, che se ne facessero per servirsene poi contro di coloro che havessero imbarcato il detto contante et apportar danno ai negozianti". A.S.G., *San Giorgio, sala 35, cancelliere G. Bottino*, f. 525.



A Barcellona, l'8 maggio 1638, le galere *Padrona* e *S. Bernardo* caricarono in totale 622 cassette d'argento per un valore complessivo di 12.723.512 reali, più 7 cassette di 83.354 doppie. Si trattava in particolare di 475 casse di reali (ogni cassetta conteneva al massimo 20.000 reali<sup>137</sup>), 147 casse di barre d'argento e 7 casse di doppie d'oro (ogni doppia era quotata £ 14:12). Oltre a ciò venivano imbarcati 17.706 reali in sacchetti e 5.704 doppie in groppi<sup>138</sup>. L'enorme somma era trasportata per conto di diverse persone e principalmente:

Nome	Reali	Doppie
Giovanni Strata	5.446.878	71.500
Giulio Cesare Scasuola	590.000	2.300
Giovanni Luca Pallavicini	2.216.634 <sup>1/4</sup>	8.254
Emanuel de Pax	520.000	-
Giorgio de Pax	970.000	-
Lelio Invrea	2.180.000	-
Duart Fernandez	800.000	1.300
Totale	12.723.512 <sup>1/4</sup>	83.354

Tabella 12

L'organizzazione politica del trasporto fu curata nei minimi particolari dall'ambasciatore straordinario in Spagna Luca Giustiniani – futuro doge della Repubblica – che stipulò con la corte un preciso contratto il 10 marzo dello stesso anno. Le galere sarebbero dovute arrivare a Barcellona entro il 10 aprile e il nolo concesso fu dello 0,8% al posto dell'1% che di solito si praticava per quel trasporto. Inoltre il Giustiniani specificava che con molta fatica era riuscito ad assicurarsi

<sup>137</sup> Si trattava di una misura standard contenente o 7.500 pezzi da otto reali o 10.000 monete da due reali. Calcolando che il peso del metallo grezzo era espresso in marchi e ogni marco equivaleva a grammi 234,9973, e ogni cassa pesava 290 marchi, abbiamo un peso lordo di circa 68 chilogrammi. Nel 1628 ogni cassetta da 20.000 reali era venduta a Milano attorno alle £ 11.500 moneta del luogo. Cfr. S. GHILINO, *Un banchiere del '600: Stefano Balbi. Affari di Stato e fiere dei cambi*, Genova, 1996, p.48; C. M. CPOLLA, *Il governo della moneta a Firenze e Milano nei secoli XIV-XVI*, Bologna, 1990, p. 149; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere cit.*, p. 696.

<sup>138</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 11, 8 maggio 1638.

il carico di 560 casse (salite poi a 629), perché nei paraggi si aggirava la *Capitana* del duca di Tursi che da sola poteva trasportarle tutte a Genova. Il nolo incassato fu superiore a circa centomila reali.

Nell'estate 1641 le galee *Padrona* e *Santa Maria* si recarono in missione a Denia per caricare metalli preziosi. Per questo viaggio abbiamo potuto esaminare il dettagliato manifesto di carico, nel quale si indicano sia i mittenti che i destinatari dei denari:

Mittente	Destinatario	Agente	Reali	Doppie
Gio. Cernezzi di Ascanio	Cesare Cernezzi	-	100.000	500
Costantino Cernezzi di Ascanio	Nicolò D'Amigo	-	20.000	-
Simon Fernandes	Marchese di Barbas	-	151.000	-
Costantino Cernezzi di Ascanio	Cesare Cernezzi	-	388.800	-
Giorgio Pax di Silvera di Madrid	Gio. Benedetto Spinola	B. Barillaro	333.600	1.058
Alessandro Pallavicini di Madrid	Gio. Luca e Gregorio Spinola	B. Barillaro	100.000	-
Alessandro Pallavicini di Madrid	Gio. Benedetto Spinola	B. Barillaro	100.000	-
Fernando Finoch di Madrid	Gio. Benedetto Spinola	B. Barillaro	260.000	3.478
Biagio Bottari di Manuele	Antonio Bottari	-	20.000	-
Bartolomeo Spinola di Madrid	Gio. Luca e Gregorio Spinola	B. Barillaro	400.000	-
Ottavio Centurione di Madrid	Filippo, Adamo e Gio. Giacomo Centurione	B. Barillaro	620.000	-
Gio. Luca Pallavicini	Gio. Benedetto Spinola	B. Barillaro	400.000	-
Duarte Fernandez	Lelio, Gio. Batta di Gio. Stefano Invrea	B. Barillaro	240.000	-
Gio. Stefano Invrea di Madrid	Lelio e Gio. Batta Invrea	B. Barillaro	200.000	-
Duarte Brandon Suarez di Madrid	Lelio e Gio. Batta Invrea	B. Barillaro	125.788	1.190
Bartolomeo Barillaro	Gio. Benedetto Spinola	-	-	112
Totale	-	-	3.459.188	6.388

Tabella 13

Oltre a tutto ciò si imbarcarono due casse di quadri per Giovanni Benedetto Spinola e Chiara Centurione, tre cassette di tessuti, due di drappi il tutto per un valore di 108 reali<sup>139</sup>.

Una fonte preziosa, per la ricostruzione parziale dei flussi di metal-

<sup>139</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13, 31 luglio 1641. Molti dei nomi presenti nella tabella 13 – Lelio Invrea, Giovanni Benedetto Spinola, Giovanni Luca Pallavicini, Ottavio Centurione, Bartolomeo Spinola, Alessandro Pallavicini – si ritrovano nella tabella elaborata dal Ghilino per il 1628 a proposito delle cassette d'argento inviate dalla Spagna a Genova e da qui successivamente mandate a Milano (Cfr. S. GHILINO, *Un banchiere del '600* cit., p. 47). Bartolomeo Spinola inoltre da 1627 fino al 1644 ricopriva a Madrid la nuova carica di *factor general*, nonché faceva parte del Consiglio delle Finanze e nel mentre, come detto, inviava casse d'argento e di oro a Genova. Cfr. J. H. ELLIOT, *Il miraggio dell'Impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo al declino*, Roma, 1991, 1 vol., p. 364; C. ÁLVAREZ NOGAL, *El factor general del Rey y las finanzas de la monarquía hispánica*, in "Rivista de Historia Económica", XVII/3 (1999), pp. 507-539.

li preziosi provenienti dalla Spagna, è costituita dai dispacci del console veneziano residente a Genova, già in parte utilizzata da Braudel e da Gentil da Silva<sup>140</sup>. Dalle lettere al Senato del console Carlo Albano risulta ancor più evidente il fatto che il trasporto veniva eseguito da vettori di diverse nazionalità. Il 28 marzo 1615 a bordo della galera *Doria* vennero imbarcati più di 500.000 scudi, “che si fusse sorpresa, il bottino risulterebbe considerabile”<sup>141</sup>. Negli stessi giorni il console Albano annotava inoltre che a Genova “s’allestiscono due galere della Repubblica et altre tante di Don Carlo [Doria]” per “andar a levar denari” a Barcellona.<sup>142</sup> L’11 aprile la Padrona del duca di Tursi era rientrata a Genova con 400.000 scudi, più 80 schiavi catturati sopra due tartane islamiche. Nello stesso dispaccio il console veneto segnalava – a riprova del flusso continuo di galere da e per la Spagna – la partenza di quattro galere della Repubblica per Barcellona e Cartagena a “levar denari di raggione de mercanti”<sup>143</sup>. Il 13 agosto del 1616 Carlo Albano scriveva al proprio governo che “la prossima settimana s’attendono in questo porto le sei galere di Don Carlo Doria, che fussero in compagnia a Cartagena del Conte di Lemos et portano un milione d’oro”<sup>144</sup>. Questa prima indiscrezione veniva confermata il 28 dello stesso mese allorché “comparsero di Spagna non solo le galere del Doria, ma anco le altre di Napoli, hanno portato da un milione d’oro in cassette, compreso scuti duecento milla in groppie et doppie”<sup>145</sup>. Ed ancora il 5 maggio 1618 “gionsero mercore sera le tre galere del Doria di ritorno da Barcellona con doi milioni e trecento milla scuti”<sup>146</sup>.

Dopo aver delineato la nascita, l’organizzazione e i problemi economici relativi alla flotta pubblica genovese non ci resta che soffermarci sulla gestione delle ciurme. A Genova, rispetto alle altre marine-

<sup>140</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, III, *I tempi del mondo*, Torino, 1982, p. 152; J. GENTIL DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1969, I, p. 171.

<sup>141</sup> A.S.V., *Senato, Dispacci Consoli Genova*, f. 3, n.26.

<sup>142</sup> *Ibidem*.

<sup>143</sup> *Ibidem*, n. 28.

<sup>144</sup> *Ibidem*, n. 71.

<sup>145</sup> *Ibidem*, n. 73.

<sup>146</sup> *Ibidem*, n. 189.

rie di Ponente, si impose la regola del *terzo*. La convinzione generale era che a bordo di ogni singola galea ci dovesse essere – per ragioni di efficienza e sicurezza – un equilibrio fra le tre categorie di remiganti, forzati, schiavi e buonavoglia. Ogni categoria doveva costituire un terzo dell'intera ciurma<sup>147</sup>. Seguendo questa regola le autorità marittime genovesi calibravano l'afflusso e il reclutamento dei galeotti. Stabilire l'entità delle ciurme genovesi come abbiamo fatto per Venezia è impresa pressoché impossibile, poiché mancano le fonti seriali. Ci dobbiamo quindi accontentare di dati sparsi e parziali degli anni 1642, 1646, 1647, 1668, 1669, 1682, 1684, 1751 e 1760.

Nel 1642 i galeotti in servizio sulle galere di "catena" erano 1.771, di cui 837 forzati (47,3%), 436 schiavi (24,6%) e 498 buonavoglia (28,1%) così suddivisi:

Galera	Forzati	Schiavi	Buonavoglia	Totale
Capitana	156	96	94	346
Padrona	116	66	78	260
Diana	114	64	82	260
S. Bernardo	113	62	85	260
S. Giorgio	113	65	82	260
S. Giovanni	125	65	70	260
S. Francesco	100	18	7	125
Totale	837	436	498	1.771

Fonte: S. Bono, *Schiavi musulmani*, cit., p. 171.

Tabella 14

<sup>147</sup> La regola veniva ricordata sovente nelle relazioni dei Provvisori delle galere, che all'occorrenza intervenivano per aumentare o diminuire la categoria il cui numero risultava differente dal terzo previsto. Ad esempio il 24 gennaio 1676 gli schiavi in servizio erano 613 al posto dei 646 necessari, inoltre almeno altri 20 erano inabili, si richiedeva quindi l'acquisto di nuovi elementi (A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1672). Nel 1758 mancavano diversi buonavoglia e perciò la situazione non era delle migliori poiché "uniti detti forzati al numero degli schiavi, viene ogni galea ad avere due terzi e più di chiurma nemica alla navigazione, per qual motivo ne puonno derivare delle funeste conseguenze" (A.S.G. *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713, 18 luglio 1758). In un inedito manoscritto della fine del Seicento si specificava: "La vera regola è che detto numero [di galeotti] sia egualmente ripartito in forzati, buonavoglia, e schiavi, e lo stesso repartimento s'osservi nel distribuirli ai banchi, e si come nel mantener bene la ciurma consiste la bontà della galea, per questo li ufficiali a quali spetta il governo di essa devono procurar prima di ogni cosa che non si commettano scandali, o altri peccati pubblici, che non si bestemmi il signor nome di Dio, alla Santa Vergine, e de Santi, che sia dia la Santa

Risulta perciò chiaro che in quel momento anche a Genova vi era la preponderanza dei forzati a scapito della regola del terzo. Bisogna però mettere in rilievo la maggior presenza dei buonavoglia rispetto agli schiavi, aggiungendo inoltre che alla galera *S. Francesco* mancava un buon numero degli stessi rematori volontari. Nel 1646 i galeotti in servizio erano 1.544, di cui 544 forzati (35,2%), 573 buonavoglia (37,1%) e 427 schiavi (27,7%). Tra questi ultimi però erano abili soltanto 360 uomini, perciò il Magistrato delle galee, avuta notizia che il granduca di Toscana voleva disarmare una o due galere (come vedremo, le comprò il principe di Monaco per conto della Francia), ordinò di acquistare un centinaio di nuovi schiavi in modo da riportare il numero di questa categoria al pari delle altre due, che all'incirca rispettavano la regola del terzo<sup>148</sup>. È significativo comunque il dato relativo ai buonavoglia, leggermente superiore a quello dei forzati, che avvicina il sistema genovese a quello veneziano. Nel luglio 1647 il numero complessivo era salito a 1.560, di cui però 100 ammalati e 80 nuovi. Secondo il Magistrato delle galee in quel momento per l'armo di cinque galee erano sufficienti 1.310 uomini<sup>149</sup>. Per il 1668 abbiamo a disposizione le ciurme delle cinque galere in servizio. I galeotti erano 1.232: 426 i forzati (34,6%), 389 i buonavoglia (31,6%) e 417 gli schiavi (33,8%), distribuiti come segue<sup>150</sup>:

Galera	Forzati	Buonavoglia	Schiavi	Totale
Capitana	101	25	58	184
Diana	69	111	89	269
S. Maria	87	77	96	260
S. Giorgio	82	91	88	261
S. Giovanni B.	87	85	86	258
Totale	426	389	417	1.232

Fonte: A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 130, 7 settembre 1668.

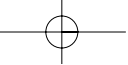
Tabella 15

messa ogni giorno quando comodamente si possa che si reciti il Santo Rosario, di sera si suoni l'Ave Maria, al quale debba ognuno esser in galea al proprio banco legato alla catena" (A.D.G.G., AA.VII.8, *Nota di tutto ciò che si stima necessario per la costruzione et armamento di una galea zenziglia secondo quello suole praticare la Serenissima Repubblica di Genova nell'anno 1697*, c. 22v).

<sup>148</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 93, 1 ottobre 1646.

<sup>149</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 95, 19 luglio 1647.

<sup>150</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 130, 7 settembre 1668.



Il 22 maggio 1669 i galeotti erano 1.661, perciò probabilmente nelle statistiche dell'anno precedente mancava la galera *Padrona* e parte della ciurma della *Capitana*<sup>151</sup>.

Nel dicembre 1682 le galee in servizio erano ancora sei e il numero delle ciurme ammontava a 1.685, di cui 657 forzati (39%), 539 buonavoglia (32%) e 489 schiavi (29%)<sup>152</sup>.

Galera	Forzati	Buonavoglia	Schiavi	Totale
Capitana	125	113	109	347
Padrona	117	77	78	272
Diana	100	42	82	264
S. Maria	113	126	68	267
S. Giorgio	102	92	74	268
S. Giovanni B.	100	89	78	267
Totale	657	539	489	1.685

Fonte: G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 568.

Tabella 16

Due anni più tardi – 1684 – i rematori erano saliti a 1.781, di cui 701 forzati (39,4%), 560 buonavoglia (31,4%) e 520 schiavi (29,2%). In quella circostanza i Provvisori delle galee avevano calcolato che per l'armamento delle sei galere, compresa la *Capitana*, erano sufficienti 1.575 galeotti; considerando inoltre che gli inabili erano 30, mancavano soltanto 79 rematori per poter armare la settima galea ad un costo di £ 26.415:19:10<sup>153</sup>.

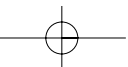
Nel 1751 – come detto in precedenza – lo stuolo era stato ridotto a sole quattro unità, dopo il disarmo della *Padrona*. Nei ruoli della ciurma erano così iscritti 1.208 uomini, di cui 441 forzati (36,5%), 355 buonavoglia (29,4%) e 412 schiavi (34,1%)<sup>154</sup>.

<sup>151</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1670, 22 maggio 1669.

<sup>152</sup> G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 568; A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, f. 1596.

<sup>153</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1662, n. 37, 7 aprile 1684.

<sup>154</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.



Galera	Forzati	Buonavoglia	Schiavi	Totale
Capitana	119	110	136	365
Raggia	106	86	93	285
S. Maria	112	78	90	280
S. Giorgio	104	81	93	278
Totale	441	355	412	1.208

Fonte: A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.

Tabella 17

Infine il 4 febbraio 1760 – secondo lo schema dei turni di guardia – i galeotti erano 1.299, di cui 652 forzati (50,2%), 330 buonavoglia (25,4%) e 317 schiavi (24,4%)<sup>155</sup>.

Galera	Forzati	Buonavoglia	Schiavi	Totale
Capitana	179	98	93	370
Raggia	158	82	85	325
S. Maria	157	82	76	315
S. Giorgio	158	68	63	289
Totale	652	330	317	1.299

Fonte: A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1713.

Tabella 18

Complessivamente la regola del terzo fu rispettata, ad esclusione degli anni 1642 e 1760, in cui la percentuale dei forzati si aggirò attorno al 50%.

Anni	% forzati	% buonavoglia	% schiavi
1642	47,3	28,1	24,6
1646	35,2	37,1	27,7
1668	34,6	31,6	33,8
1682	39	32	29
1684	39,4	31,4	29,2
1751	36,5	29,4	34,1
1760	50,2	25,4	24,4

Tabella 19

<sup>155</sup> *Ibidem*.

Dopo aver analizzato complessivamente le ciurme dal punto di vista numerico, rivolgiamo le nostre attenzioni alle singole categorie.

Esaminare la nascita e l'evoluzione della pena della galera nella Repubblica di Genova è assai arduo per due principali motivi. Per prima cosa non ci fu come a Venezia una rivoluzione penale, dettata dalla richiesta di rematori da parte della flotta pubblica, esplosa in un preciso momento fissato poi da un decreto del Senato, ma l'introduzione fu graduale, nel rispetto soprattutto degli statuti che ogni singolo comune conservava gelosamente a garanzia di una autonomia, retaggio di un passato lontano. In secondo luogo la nascita dello stuolo pubblico nel 1559, per forza di cose, sposta in avanti le informazioni a nostra disposizione sulla pena della galera. Fissate queste due considerazioni, proviamo a definire alcuni punti fermi sui quali appoggiare eventuali ipotesi di ricerca.

In maniera episodica si applicava la pena – a giudicare dalle notizie forniteci dal Pandiani, riprese dalla cronaca del Senarega – già alla fine del Quattrocento. Nel 1473 si cominciò a parlare di “galiotti per forza”, mentre il Senarega ricorda che nel 1492 “il capitano di due galee di custodia alle coste liguri, nel momento in cui le galee stavano naufragando presso Oneglia, aveva fatto sciogliere i remiganti incatenati”<sup>156</sup>. La lista dei galeotti delle galere armate da Andrea Doria nel 1512 per conto del Comune sembrerebbe<sup>157</sup> riferirsi esclusivamente a rematori volontari, mentre è certo che dopo il 1528 a bordo delle stesse galee doriane trovassero posto anche i condannati sia liguri, sia forestieri<sup>158</sup>. L'introduzione della pena della galea nel sistema criminale della riformata Repubblica fu graduale poiché, a differenza dello Stato veneto, bisognava come si è detto tenere conto delle autonomie locali sancite negli statuti comunali. In questi ultimi, per lo più stilati nella seconda metà del XIV secolo, non compare la pena della galera se non nelle modifiche della seconda metà del Cinquecento o addirittura della

<sup>156</sup> E. PANDIANI, *Il primo comando in mare di Andrea D'Oria con uno studio sulle galee genovesi*, in “Atti della società ligure di storia patria”, LXIV (1935), p. 352.

<sup>157</sup> *Ibidem*.

<sup>158</sup> Il caso dei forzati lucchesi è stato studiato da: M. LENCI, *Forzati lucchesi sulle galere genovesi (sec. XVI-XVIII)*, in *La storia dei genovesi*, IX, Genova, 1989, pp. 115-128.



prima metà del secolo successivo. Ad esempio a Diano la pena della galea compare solo nel nuovo statuto criminale del 1573<sup>159</sup>, anno in cui peraltro la stessa pena si rileva nei *Criminalium iurium* della città di Genova<sup>160</sup>. Negli statuti di San Remo i primi riferimenti alla possibilità di commutare la pena di morte in servizio al remo compaiono nel 1565, anche se secondo Nilo Calvini già dagli anni Quaranta vi era la possibilità di commutare le pene più gravi in quella della galera a vita o a tempo<sup>161</sup>. In forma definitiva, però, la pena della galea si ritrova nella modifica statutaria del 10 gennaio 1636<sup>162</sup>. In realtà già a partire dalle leggi del 1576 la giustizia penale, tranne che in alcune località convenzionate, anche se formalmente rispettosa degli statuti locali era vincolata alla Rota criminale di Genova che aveva il “*responsum decisivum*” su tutti i procedimenti criminali del Dominio che comportavano condanne a morte, torture, mutilazioni o la galera<sup>163</sup>.

La pena della galera, dunque, entrò piano piano nel sistema penale ligure nel corso del Cinquecento a differenza di Venezia dove, come abbiamo visto, era entrata per decreto del Senato nel 1545 in forma definitiva. Quello che però in questa sede appare importante sottolineare è il fatto che, al contrario delle altre flotte *ponentine*, sulle galere

<sup>159</sup> N. CALVINI, *Statuti comunali di Diano (1363)*, Diano M., 1988.

<sup>160</sup> A.S.C.G., *Manoscritti*, n. 1165, *Criminalium iurium civitatis genuensis (1573)*. Il libro secondo era intitolato *De penis*, qui si trova il riferimento alla pena della galera per diversi reati: per la bestemmia “*triremes perpetuo*”, per il furto “*triremibus in biennium usque ad quinquennium*”, per il sacrilegio, per l’alterazione e la falsificazione di moneta “*triremes relegatur in quinquennium usque ad decennium*”, ecc.

<sup>161</sup> “La stessa pena di morte è stabilita nella redazione del 1565, ma in realtà da qualche documento dell’epoca è prevista, su giudizio del doge, la commutazione in condanna alla galera cioè a remare sulle galee. Un certo Antonio Della Torre di Bussana, condannato a morte per omicidio, fu inviato a Genova, nel 1543 a prestare servizio forzato per 10 anni sulle galee di Andrea Doria”. Cfr. N. CALVINI, *Statuti comunali di San Remo*, San Remo, 1983, p. 94; A.S.G., *Senato (Senarega)*, f. 410.

<sup>162</sup> S.A.S.S.R., *Comune di San Remo*, serie I, sc. 44/57, Statuti di San Remo, c. 119v, 10 gennaio 1646.

<sup>163</sup> R. SAVELLI, *La Repubblica oligarchica. Legislazione, istituzione e ceti a Genova nel Cinquecento*, Milano, 1981, p. 227; ID., *Potere e giustizia. Documenti per la storia della rota criminale a Genova alla fine del ‘500*, in “*Materiali per una storia della cultura giuridica*”, V (1975), pp. 29-172; ID., *Statuti e amministrazione della giustizia a Genova nel Cinquecento*, in “*Quaderni storici*”, n. 110, fasc II (2002), pp. 347-377; T. ODERICO, *Il perfetto giurdiscente*, Genova, 1646, p. 99; G. ASSERETO, *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra il XVI e il XIX secolo*, Savona, 1999, pp. 17-36.

genovesi la presenza dei forzati fu decisamente ridotta e l'impatto sociale sulla stessa popolazione del Dominio fu debole. Nel triennio 1696-1698 il Commissario di San Remo condannò 112 individui, di cui soltanto 13 alla galera (11,6%), 3 a morte e 71 a pene pecuniarie. Si tratta di un solo dato, riferito ad una comunità particolare, ma è altresì vero che l'esiguità della domanda di rematori rendeva assai rara l'applicazione della pena<sup>164</sup>. Inoltre l'oligarchia genovese limitava al minimo indispensabile i remiganti in servizio, eliminando frequentemente gli inabili. È proprio grazie alle liste degli inabili che riusciamo a tratteggiare alcune figure di forzati.

Nella primavera del 1631, i Collegi valutarono la possibilità di graziare e liberare una certa quantità di condannati alla galera inabili, il cui costo gravava sulle casse del Magistrato delle galee, e per far ciò si richiamavano alla legge del 22 ottobre 1629 in base a cui gli stessi Collegi avevano dato facoltà di liberare 80 forzati inabili. Il 22 agosto il Magistrato delle galee stilava una lista di 93 forzati "inutili" allegando a mo' di esempio la perizia medica relativa a Bernardino Punta, da 26 anni in servizio, inabile per l'età avanzata, per la sciatica e per "una rottura intestinale" molto fastidiosa – un'ernia, presumibilmente – che gli impediva di vogare. La perizia era firmata dal medico delle galee Giovanni Giacomo Morossano<sup>165</sup>. L'età media dei forzati in questione era di 45,4 anni, mentre la media degli anni di servizio era di 10,3. Tra i più anziani vi erano Giacomo Secco di 74 anni condannato dal duca di Parma a beneplacito, in servizio dal lontano 1584; Bartolomeo Gerola di 74 anni, condannato a vita dalla Rota criminale per rapina in una bottega, in servizio dal 1593; Geronimo Roccatagliata di 80 anni, condannato a vita da Camillo Cattaneo per tentato omicidio, in servizio dal 1605 e Battista Carrega di 72 anni, condannato a vita dalla Rota criminale per furto di una borsa, costatagli già 44 anni di servizio. Nella lista vi erano anche forzati più recenti come Pietro Pagnino di 32 anni, condannato a 5 anni dal Podestà di Varazze per furto di una

<sup>164</sup> C. BUIA, *La criminalità a Sanremo alla fine del XVII secolo*, tesi di laurea della facoltà di Giurisprudenza, Università degli Studi di Genova, relatore V. PIERGIOVANNI, a.a. 1978-79, p. 89.

<sup>165</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 67, 19 aprile-22 agosto 1631.

vacca, da soli 18 mesi in servizio, o Andrea Subbrero di 25 anni condannato a 3 anni dal Capitano di Polcevera per ordine del padre, in servizio da 18 mesi. Esaminando i dati relativi alle magistrature che hanno irrogato la pena, troviamo un sostanziale equilibrio in percentuale fra la Rota Criminale, i giusdiscenti del Dominio e i tribunali militari e feudali (circa 20%). Per le motivazioni, invece, abbiamo dei dati solo per metà campione. Come era facile prevedere per il 34,7% compare la condanna per furto, seguita da quella per omicidio (26%) e poi via via tutte le altre: sodomia, violazione di bando, favoreggiamento nella fuga di schiavi e forzati, stupro, detenzione illegale di armi, falsa testimonianza, sfruttamento della prostituzione, violenze su donne, diserzione ed evasione fiscale<sup>166</sup>.

Una lucida e attenta descrizione dei forzati genovesi è contenuta nel manoscritto del 1697, reperito nell'ex archivio Durazzo-Giustiniani:

I forzati sono condotti in galea dal bargello con suoi birri, ove li consegna all'agozzile, prendendone la ricevuta, qual suole farsi dal scrivanello a nome dell'agozzile quando non sa scrivere. Poi l'agozzile fa altra ricevuta consimile con di più esprimere il padre, madre, patria, età, statura, capelli, segni apparenti se ve ne sono, e testo della condanna del suddeto; la qual ricevuta s'infila assieme colla sentenza della condanna che si deve procurar di avere autentica, e poi si fa nota del detto forzato in un libro che si tiene a detto effetto, notando oltre la sentenza il giorno che è venuto in galea, perché dal detto giorno comincia a scontar la sua pena, poscia si veste coll'habito della corte, dadosele due camise, due para calzoni, un berrettino, un cappotto, una camisola, e se è d'inverno anche un paio di scappini d'arbagio, e tutta la robba che havea in dosso quando è venuto in galea resta propria dell'agozzile, a riserva delle scarpe, e calze che se le da ai mozzi, che subito venuto in galea il condannato hanno obbligo porlo alla catena, e l'agozzile riconoscere se e ben ribatuto, cominciando ad essere a suo carico. Lo stesso giorno si nota al ruolo della galea perché le cominci a dar la sua

<sup>166</sup> *Ibidem*. Altre notizie sugli inabili sono ricavabili da A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 175, 15 luglio 1701.

razione che è di onces 28 di biscotto fuor di siverno, e di 24 in siverno, e 3 minestra la settimana, cioè domenica, martedì, e giovedì, riconosciuto poi ch'è si rade testa, e mostacchi, tenendosi a quest'effetto 4 schiavi rasadori per galea, a quali però non si da altro, che i rasoi, quali se li cambiano quando più non possino servire. Quando poi hanno terminato la lor condanna, si riconosce la verità della sentenza, se hanno adempite tutte le condizioni apposte in essa sentenza e se le fa il rilascio, prima però del lascio della galea devono pagare i debiti contratti in essa, potendo i creditori sequestrarlo, ma però le passano soldi 4 il giorno per tutto il soldo lo trattengono.<sup>167</sup>

Abbiamo visto che spesso tra i banchi dei rematori trovavano posto diversi disertori dell'esercito. Il 23 marzo 1745 il Magistrato delle galee compilò una lista di 223 condannati per diserzione, che avendo scontato per intero la pena dovevano però risarcire il "debito camerale". L'età media di questo campione era di 30,3 anni e si trattava di militari di diverse nazionalità. I più presenti erano i liguri (30%) seguiti dai tedeschi (17,4%), dai piemontesi (12,5%), dai francesi (9,4%), dagli spagnoli (5%) e dai mitteleuropei (4,5%)<sup>168</sup>. Per quanto riguarda la durata delle pene abbiamo ottenuto i seguenti risultati:

Durata della pena	Numero	%
3 anni	78	35
10 anni	36	16
5 anni	32	14,3
4 anni	17	7,6
6 anni	16	7,2
15 anni	9	4
A vita	8	3,6
8 anni	7	3,2
20 anni	6	2,8
7 anni	5	2,3
Altre durate	9	4
Totale	223	100

Tabella 20

<sup>167</sup> A.D.G.G., AA.VII.8., c. 24v.

<sup>168</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1708, 23 marzo 1745

Nel sistema genovese il forzato, oltre a scontare la pena, doveva risarcire il debito contratto con l'amministrazione. Debito che anche qui, come a Venezia, iniziava con le voci relative alle spese processuali e all'eventuale risarcimento della parte lesa; oppure, nel caso dei condannati esteri, dal costo pagato dalla stessa Repubblica per il loro acquisto. Ad esempio, nel caso dei condannati comprati dai feudatari di Calice, Balestrino, Podenzana e Monesiglio il costo era di 50 lire per ogni uomo<sup>169</sup>. Altri, come i forzati di Lucca, venivano ceduti gratuitamente fino alla fine della pena. Dai pochi dati a nostra disposizione si evince che i condannati provenienti dai feudi imperiali dell'Appennino erano numerosi, così come quelli provenienti dalla Riviera di Ponente, da luoghi come Balestrino, Loano o Pompeiana<sup>170</sup>. Per quest'ultima località ci ha incuriositi la vicenda di Paolo Martini q. Andrea, condannato alla galea dal feudatario del luogo marchese Gentile, che fu incarcerato e condotto a San Remo da dove poi fu trasferito a Genova per essere imbarcato sulle galee, dove morì qualche anno più tardi. Il marchese Gentile, dopo la condanna, confiscò ai Martini una terra olivata e castagnile del valore di £ 500, unica sostanza di quella povera famiglia. La vicenda sembrerebbe chiusa se non fosse che nel 1797, con la democratizzazione della Repubblica, il figlio Andrea Martini chiese ed ottenne la restituzione della terra espropriata al povero genitore<sup>171</sup>.

Tra i forzati stranieri troviamo anche sudditi di Milano, Torino, Parma, Modena e Massa. Di quest'ultimo luogo abbiamo ritrovato, nelle carte d'archivio, un'interessante tabella contenente i nominativi di 64 uomini condannati alla galera e consegnati a Genova, in servizio nel luglio 1785. La peculiarità di questa tabella è data dalla colonna

<sup>169</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1705, 3 agosto 1740.

<sup>170</sup> Tra i feudatari citiamo Giovanni Battista Centurione che il 6 agosto 1693 consegnò alcuni suoi condannati al Capitano del Bisagno (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1664); o ricordiamo il caso di Andrea Reburato, sbirro disertore del feudatario Antonio Spinola, consegnato in galea il 26 agosto 1670 (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1659); o ancora i diversi condannati del marchese Ottaviano Del Carretto di Balestrino consegnati a Pietra o a Savona, o ancora quelli provenienti dalla giurisdizione del marchese del Cairo Maurizio Scarampi (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1662, nn. 5, 28 e 118).

<sup>171</sup> A.S.G., *Repubblica Ligure*, f. 25, 13 novembre 1797.

relativa alla professione dei criminali. Per quanto riguarda i reati il 64% erano furti, il 17,2% aggressioni e il 7,8% omicidi. Tra i mestieri i più presenti erano i contadini (29,6%), poi tutte le altre professioni: guardia, pastore, ortolano, sarto, cuoco, oste, formaggioiaio, cappellaro, calzolaio, fabbro, tintore, barbiere, muratore, cameriere, ecc. Solo Giovanni Napoli di Napoli di anni 50, condannato per furti, si era dichiarato ladro di professione<sup>172</sup>.

N.	Nome cognome	Patria	età	Termine pena	salute	delitti	professione
1	Ubaldo Franzoni	Mantova	35	5-04-1788	Buona	aggressione	Guardia della ferma di Mantova
2	Gaspere Pellini	Vergenoli	27	15-03-1789	Buona	furti	Contadino
3	Giacomo Baschieri	Montegibbio	40	21-06-1790	Buona	furti	Contadino
4	Paolo Piva	Arginelli	46	25-11-1790	Buona	furti	Conduttore di bestie da grano
5	Antonio De Lucca	Verona	19	18-07-1790	Buona	furti	Ortolano
6	Bernardo Magri	Parma	18	13-08-1789	Buona	furti	Moletta
7	Domenico Daliara	Magneta	18	19-08-1791	Buona	aggressioni	Vagabondo
8	Giovanni Panzolini	Reggio	21	4-04-1789	Buona	furti	Sartore
9	Sante Meschieri	Santa Caterina	47	22-05-1791	Buona	furti	Contadino
10	Giovanni Smerega	S. Felice	40	19-06-1789	Buona	furti	Pastore
11	Domenico Caprara	Bagnolo	32	21-06-1790	Buona	furti	Sartore
12	Giuseppe Canova	Gova	26	20-12-1790	Buona	fratricidio	Contadino
13	Luigi Sassi	Scandiano	24	6-01-1789	Buona	furti	Vagabondo
14	Genesio Villani	Brescello	28	25-01-1790	Buona	det. armi	Contadino
15	Domenico Raimondi	Mirandola	30	4-10-1791	Buona	furti	Contadino
16	Francesco Bedogni	Bagnolo	45	25-11-1791	Buona	furti	Oste
17	Antonio Pasquali	Bologna	43	22-03-1792	Buona	furti	Sartore
18	Antonio Merli	Tortona	40	6-04-1791	Buona	furti e omicidio	Guardia della ferma
19	C. Guidotti	Montalbano	27	13-07-1792	Buona	det. armi	Contadino
20	Eugenio Michelini	Nonantola	36	4-11-1788	Buona	furti	Cuoco
21	Francesco Favalli	Levizzano	25	28-12-1790	Buona	furti	Contadino
22	Giuseppe Menotti	Razzolo	36	6-06-1793	Buona	furti	Formaggioiaio
23	G. Francesconi	Lucca	35	18-07-1793	Buona	furti	Cappellaro
24	Gio. Napoli	Napoli	40	18-07-1793	Buona	furti	Ladro di professione
25	Giovanni Mazzoli	Modena	30	18-07-1793	Buona	furti	Calzolaio
26	Girolamo Franchini	Ferrara	30	15-04-1791	Buona	furti	Calzolaio
27	Domenico Pasquali	Santa Vittoria	32	5-11-1793	Buona	furti	Pescadore
28	Francesco Parenti	Boretto	20	19-10-1788	Buona	moneta falsa	Ottonaro
29	Giuseppe Costa	Bologna	25	Vita	Buona	aggressioni	Contadino
30	Gio Batta Ricci	Siena	20	Vita	Buona	aggressioni	Contadino
31	Anselmo Leonelli	Missano	24	Vita	Buona	aggressioni	Mugnaio
32	Matteo Melchiorri	Micerio	26	18-06-1788	Buona	aggressioni	Fabbro ferraio
33	D. Montorsi	Gorzano	32	18-06-1795	Buona	scritture false	Benestante
34	Giuseppe Santallo	Gargallo	28	10-07-1789	Buona	furti	Contadino
35	G. Bussadori	Modena	27	20-11-1789	Buona	furti	Contadino
36	Luigi Ferrari	Cavriago	35	3-01-1789	Buona	omicidio	Canesterolo
37	Girolamo Casali	Reggio	34	Vita	Buona	furti	Contadino
38	Giuseppe Panizza	Boretto	23	28-01-1794	Buona	furti	Contadino

<sup>172</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1735, 26 agosto 1785.

39	G.B. Bernazzali	Boretto	38	Vita	Buona	furti	Falegname
40	Biagio Bondioli	S. Valentino	24	20-02-1789	Buona	furti	Contadino
41	Angelo Zannettini	S. Cesareo	26	8-05-1789	Buona	furti	Ferraio
42	Andrea Biggi	Gualtieri	28	9-06-1794	Buona	aggressioni e furti	Calzolaio
43	Gio. Quatterri	Castelnuovo	32	8-08-1791	Buona	omicidio	Macellaio
44	Giuseppe Cabassi	Montevetro	17	14-09-1790	Buona	detenzione armi	Vagabondo
45	Girolamo Garruti	Ravarino	37	12-10-1789	Buona	furti	Canestarolo
46	Girolamo Manta	Bologna	24	24-11-1789	Buona	furti	Sartore
47	Gio. Gambajani	Sestola	28	Vita	Buona	furti	Marmorino
48	Antonio Rubbiana	Porcile	60	17-12-1789	Buona	furti	Lardaiolo
49	Antonio Cappelli	Montevocchio	26	Vita	Buona	furti	Tintore
50	Pellegrino Santi	Gaiato	25	19-03-1788	Buona	furti	Contadino
51	Francesco Bedoni	Mantova	24	Vita	Buona	furti	Barbiere
52	Gio. Corredi	Collegara	23	9-04-1795	Buona	furti	Muratore
53	Felice Calvi	Casalgrande	26	20-05-1795	Buona	furti	Cameriere
54	Giuseppe Barozzi	Spezzano	35	Vita	Buona	omicidio	Contadino
55	Giuseppe Zanetti	Montebello	43	18-06-1790	Buona	aggressioni	Fruttarolo
56	Gaetano Gavioli	S. Prospero	26	18-06-1788	Buona	aggressioni	Vagabondo
57	Paolo Lodi	Solara	28	18-06-1792	Buona	aggressioni	Muratore
58	Giuseppe Lodi	Solara	30	18-06-1790	Buona	aggressioni	Muratore
59	Gio. Spaggiani	Cavriago	34	10-04-1793	Buona	omicidio	Oste
60	Gio Batta Vandelli	Sassuolo	40	13-01-1793	Buona	furti	Servitore
61	Angelo Fabrizi	Concordia	35	6-11-1794	Buona	furti	Ferraio
62	Prospero Salvarani	Rivalta	30	14-01-1788	Buona	ferite gravi	Contadino
63	Angelo Maria Coli	Poggio	35	Vita	Buona	furti	Marmorino
64	Pellegrino Mancini	Ciano	55	14-07-1792	Buona	ferite	Contadino

Tabella 21

A Genova si tenevano, come a Venezia, dei registri contenenti i nomi di tutti i forzati imbarcati sulle galee, di cui finora tuttavia non è stato rinvenuto alcun esemplare. Ne esistevano ancora, però, negli anni Cinquanta dell'Ottocento, allorché il medico G. B. Massone scrisse il suo trattato medico-sociale *La pena dei lavori forzati*. Egli tra l'altro notò che i condannati, a fine pena, venivano passati nei ruoli dei buonavigli per scontare il debito che avevano accumulato<sup>173</sup>:

Andrea Bailo di Agostino e della fu Maria sua madre di Novi, d'anni trenta circa, pelo nero, statura ordinaria, senza segni evidenti, stato condannato in anni otto di galea dal signor Governatore di detto luogo come da sentenza n. 380 e ricevuta n. 321. Vi fu posto a 19 dicembre 1774 cui sta di contro come segue:

<sup>173</sup> Un modo sicuro di riottenere la libertà era il pagamento del "riscatto", cioè del debito. Nel manuale del 1641-42 il 16 maggio 1641 è registrato il pagamento di £ 321:10 sborsate da Martino Pesaro forzato per la sua liberazione. A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 355.

1783. 24 gennaio il dicontra Andrea bailo di Agostino per aver terminato il tempo di sua condanna passa oggi al presente libro su quello dei buonavoglia sulla galea *S. Maria* per scontare il dicontra suo debito di lire 60, fatto a nome di buona valuta, e ciò in esecuzione di decreto dell'Illustrissimo Senato del 22 corrente, sottoscritto Paulus Agustinus, e per parola data dagli Illustrissimi signori Pasquale Spinola e Visconte Cicala, deputati del mese<sup>174</sup>.

Massone era riuscito a visionare i registri dei condannati risalenti al 1733, conservati nell'archivio del bagno penale.

La presenza degli schiavi a Genova risale al medioevo e se ne ha notizia soprattutto per il secolo XV grazie agli studi di Gioffré e di Tria ripresi di recente da S. Bono<sup>175</sup>. Gli schiavi islamici aumentarono sicuramente nel corso del secolo XVI, per poi diminuire nel secolo successivo. Per quanto riguarda i galeotti schiavi dello stuolo pubblico, abbiamo visto che il loro numero non superò mai, nel corso del Settecento, le cinquecento unità.

Gli schiavi per le galere pubbliche, al pari di quanto accadeva nelle altre flotte, provenivano dalle catture in mare, dagli acquisti nei principali mercati mediterranei o qualche volta dal noleggio dai privati.

Il schiavo quando si compra si fa conoscere dal chirurgo come si è detto del buonavoglia, e si fa anco che lo riconosca un ufficiale del fischietto per la fortezza de bracci, e dalle gambe, aggiustato il prezzo si fa andar in galea, ove di notte si pone alla catena, e di giorno sta sferrato potendo scender in terra come si è detto parlando alla ciurma, e o sia comprato, o sia preda, per i primi 15 giorni che sta in galea se li fa dare ogni giorno una mezza di vino, mezza libra di carne, e minestra, acciò senta meno l'incomodo e non pigli fantasia, procurando che li altri schiavi lo faccino star alegramente,

<sup>174</sup> G.B. MASSONE, *La pena dei lavori forzati considerata nella sua applicazione pratica ossia i bagni marittimi negli Stati sardi*, Genova, 1851, pp. 13-14.

<sup>175</sup> D. GIOFFRÉ, *Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV*, Genova, 1971; L. TRIA, *La schiavitù in Liguria: ricerche e documenti*, in "Atti della società ligure di storia patria", LXX (1947); S. BONO, *Schiavi musulmani* cit.; per Savona si veda il recente lavoro di A. NICOLINI, *Schiavi a Savona fra Tre e Quattrocento (1323-1460)*, in "Atti e memorie della società savonese di storia patria", n.s., vol. XXXVI (2000), pp. 97-147.



e se le pone le maniglia, e catene di non tanto peso, se le da il suo vesticcio come al buonavoglia, e poi passati i 15 giorni si tratta come i forzati con biscotto, tre minestre la settimana e acqua.

Si avverta che i schiavi che riescono in galea sono quei di Barberia, come di Tunis, Tripoli, Algeri, Salé, Marocco, Biserta, Tetuano e simili, facendo pochissima riuscita i levantini per quando siano grandi, ben complessi e che paiano di gran forza.

Di loro se ne da porta uno al schiffo con nome di portunatto, et ha razione fuor di siverno.

Uno al remolaro e si chiama remolarotto con razione continua.

Uno al calafatto e si chiama calafattino con razione continua.

Due serradori che segono le tavole e legni con razione continua.

Quattro raspadori per rapar la ciurma senza razione.

Un guardiano della scala e altro allo sperone senza razione.

Tutti servono poi a far acqua, legna, e tutto ciò abisogna per serviggio della galea; se ne prendono anche di quei che hanno più ingegno e si pongono a fabricar il biscotto al molino.

Uno e qualche volta due che si concedono al capitano per mozzo di poppa, se lo tassa il prezzo per la fuga quando andasse, e se ne prende il carico il capitano e per ciò si lascia andar solo, e però vero che questi soli per lo più rimangono poi ammorbatì di morbo galico e restano inutili, non solo per la poppa, ma per la galea<sup>176</sup>.

Come abbiamo visto, un'occasione privilegiata per l'acquisto di nuovi schiavi erano i viaggi in Sicilia. A Messina, a Civitavecchia o a Livorno era facile procurarsi nuove leve a prezzi accettabili. Nel 1643 – ad esempio – a Messina si acquistò uno schiavo al prezzo di 108 pezzi da otto reali<sup>177</sup>. Un buon prezzo se confrontato con quello sborsato a Genova per comperare Ametto di Natolia da Enrico Mulman, cioè 150 pezzi da otto reali (£ 622:10)<sup>178</sup>. Nel 1630 il Magistrato delle galee aveva pagato a Cesare Pensa per 21 schiavi 8.925 lire, cioè 425 lire ciascuno. Nello stesso anno uno schiavo della galera *Capitana*, Cateta Moreta, aveva comprato Ametto d'Algeri per sole 270 lire, che la

<sup>176</sup> A.D.G.G., AA.VII.8, c. 26r.

<sup>177</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 15.

<sup>178</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 355, manuale del 1641-42, 25 gennaio 1641.

Camera gli tolse dal cospicuo debito che il vecchio schiavo aveva accumulato<sup>179</sup>. Nel 1638, nella stima del valore della galea di libertà *S. Maria*, il prezzo di uno schiavo era di £ 700<sup>180</sup>. E ancora il 29 novembre 1644 furono acquistati da Marco Centurione Reieppo Romelia di anni 40 e Aginsa di Bona di anni 22 al prezzo di £ 1.200<sup>181</sup>. Nel 1668 Stefano De Mari e Giovanni Giorgio Giustiniani, nella loro relazione sulla maniera di accrescere lo stuolo a 10 unità, indicarono il prezzo medio di uno schiavo abile pari a 120 pezzi da otto reali<sup>182</sup>. Di tanto in tanto si facevano acquisti direttamente da capitani corsari; sovente capitava al Governatore di Corsica di occuparsi di queste faccende. Nel luglio 1696 il Governatore Raffaele Da Passano acquistò 20 schiavi ex marinai di un brigantino barbaresco preso da Giorgio Incelloni di Lipari comandante della feluca *Gesù, Maria e Giuseppe*, per 1.720 pezzi da otto reali (£ 8.600) a ragione di pezzi 86 ciascuno. La somma venne pagata dalla Camera di Corsica, poi successivamente il Magistrato delle galee avrebbe coperto le spese girando la suddetta somma sul conto della Camera di Corsica nei cartulari di S. Giorgio. Gli stessi Provvisori delle galee in verità si lamentarono un poco del prezzo pagato, sostenendo che in Spagna si potevano acquistare ottimi schiavi al prezzo di 40-45 pezzi da otto reali. Nonostante ciò, i 20 schiavi, il 20 luglio, furono imbarcati sulla galera *S. Maria* agli ordini del capitano Matteo Di Negro. Nel gennaio 1719 un altro Governatore della Corsica, Bartolomeo Da Passano, riuscì a comperare 12 schiavi turchi presi nei pressi delle isole Sanguinarie di Ajaccio<sup>183</sup>. In molti casi, si potevano trovare comodamente schiavi a noleggio nella stessa Genova. Nel 1641 Silvestro Grimaldi affittò 5 schiavi, posti poi sulla galera *S. Giorgio*, restituiti al legittimo proprietario, dopo un po' di tempo, ammalati e storpi<sup>184</sup>.

Come nel caso dei forzati, per avere qualche descrizione e qualche dato relativo agli schiavi dobbiamo ricorrere alle liste degli inabili.

<sup>179</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee*, n. 344, manuale del 1630, 26 gennaio 1630.

<sup>180</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13.

<sup>181</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 16, 29 novembre 1644.

<sup>182</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 130, 7 settembre 1668.

<sup>183</sup> A.D.G.G., *Archivio Grimaldi di Rezzo*, n. 95, 14 luglio 1696 e 30 gennaio 1719.

<sup>184</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13, 30 dicembre 1641.

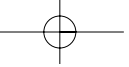
Nell'usare questi documenti bisogna però considerare che gli inabili non sono un campione rappresentativo degli schiavi in servizio, ma ne costituiscono solo una piccola parte.

Il 22 ottobre 1629, contestualmente alla liberazione di 93 forzati inabili, fu stilata una lista degli schiavi della galera *S. Francesco*. Si trattava di 30 uomini la cui età media si aggirava sui 66 anni, mentre la media degli anni di servizio era di circa 30. Erano perciò schiavi di lungo corso, alcuni molto anziani, anche se è difficile credere fino in fondo ai documenti: Ali di Casal aveva dichiarato 87 anni di età e 47 di servizio, Dragoto di Natolia 80 di età e 49 di servizio, Barino di Galata 85 anni di età e 45 di servizio<sup>185</sup>. Il 9 marzo 1676 il Magistrato delle galee consegnava ai Collegi una lista di 33 schiavi inabili che avevano offerto una piccola somma per il loro riscatto e che potevano essere liberati. Erano – tranne uno di Costantinopoli – tutti nordafricani, di cui 9 di Tunisi, 6 di Algeri, 4 di Salé e 3 di Biserta. L'età media era di 62 anni, e anche in questa circostanza la media degli anni di servizio era di 30. Questi dati per la verità non sono sorprendenti alla luce di quanto visto nel caso delle galere veneziane. Qualcuno tra i galeotti, come si è detto, aveva offerto una somma per il proprio riscatto: Cassomo di Bona di anni 76, da 58 in schiavitù, munizioniere, aveva offerto 25 pezzi da otto reali; Mostafà di Costantinopoli, paglioliere della *Capitana*, ne aveva offerti 45; mentre Ametto di Tripoli e Cadì di Salé avevano offerto 125 pezzi da otto reali. Trattandosi di inabili e vecchi la Camera accettava anche somme piuttosto basse. D'altra parte in tutti i casi di riscatto il prezzo variava secondo l'età e le condizioni fisiche. Ad esempio, sempre nel 1676, lo schiavo Oliva di Algeri, fisicamente sano, fu riscattato per 425 pezzi da otto reali, mentre per lo schiavo convertito Francesco Maria Invrea, che era senza una gamba, furono offerti solo 20 pezzi da otto reali<sup>186</sup>. In alcuni casi il riscatto avveniva, come per i cristiani, grazie alla raccolta di elemosine nel paese di origine. Così avvenne il 14 gennaio 1701 per Ametto d'Algeri q. Sain, acquistato nel 1684 dal capitano di una nave inglese assieme ad altri<sup>187</sup>.

<sup>185</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 67.

<sup>186</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 146.

<sup>187</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 175, 14 gennaio 1701.



Un'altra statistica interessante, sulla quale porre lo sguardo, è quella relativa alle fughe, alle morti e alle liberazioni degli anni 1633-1635.

Anno	Morti	Fuggiti	Liberati
1633	12	-	1
1634	9	8	9
1635	11	3	2
Totale	32	11	12

Tabella 22

Come si vede i decessi furono 32, cioè 10,6 all'anno, pari a non più del 2-3% dell'intero numero di schiavi imbarcati sulle galee genovesi, a dimostrazione di come la mortalità dei galeotti non fosse, in condizioni normali di lavoro, così elevata<sup>188</sup>.

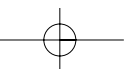
Un'altra considerazione da fare è che gli schiavi musulmani a Genova godevano di una certa libertà. Potevano svolgere piccoli commerci sia in darsena, sia in "sottoripa" e in piazza Banchi, il tutto con il beneplacito delle autorità e la tolleranza degli abitanti. Ogni tanto, allora come oggi, a causa del mancato pagamento delle gabelle, i mercanti chiedevano al governo della Repubblica di far cessare questo "commercio irregolare"<sup>189</sup>. Il 31 gennaio 1602 venivano approvate in Minor Consiglio le *Prohibitiones contra turcas triremium et alias*. In pratica si vietava agli schiavi qualsiasi attività commerciale a terra e si vietava altresì a tutti i cristiani di vendere agli schiavi qualsiasi tipo di mercanzia, come pure si vietava agli osti e tavernari di dare alloggio e da mangiare agli stessi galeotti. Si permetteva agli schiavi soltanto l'acquisto di merci per uso personale o per la vendita a bordo delle galee<sup>190</sup>. Passata la buriana, però, tutto tornava come prima, con gli schiavi di nuovo sparpagliati per il centro a caccia di affari.

Nel 1669 esplodeva ancora una volta il caso del vino venduto in

<sup>188</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 8. Sull'assistenza sanitaria alle ciurme si veda: G. CANEVA, *La "Spetiaria" delle galee genovesi*, in "Quaderni della Associazione ligure di archeologia e storia navale", n. 11 (1960), pp. 24.

<sup>189</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani cit.*, p. 346.

<sup>190</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.1, *Leges della Repubblica 1590-1603*, c. 241v, 31 gennaio 1602.



darsena dagli schiavi. Furono incaricati della questione Felice De Mari e Ottaviano Giustiniani che, sentiti i pareri dei Provvisori del vino e delle galee, riferirono ai Collegi quanto segue:

Si andavano introducendo vini portati nascosamente da San Pier d' Arena in fregatone e schiffi non in poca quantità e che si vendevano palesemente a minuta sopra la calata della darsina da schiavi tanto delle galere della Repubblica Serenissima, quanto de' particolari, che si facevano in gran numero di bettole con frode delle gabelle e pregiudizio grande della Camera<sup>191</sup>.

Vista la gravità della questione il Senato deliberò in favore dello sgombero e della pulizia della darsena. Il 6 giugno fu dato l'incarico di occuparsi della faccenda al deputato di mese Giannettino Oddone che inviò in darsena diversi bargelli per far cessare la pratica della vendita illegale, ma nonostante ciò

continuavano detti schiavi in simili vendite, che obbligarono a mandar in secondo luogo più bargelli a far nuova esecuzione che seguì e rifersero haver trovate dette bettole non in minor numero delle prime, per quanto una sola de' schiavi delle galere della Serenissima Repubblica; fu preso il vino in cinque mezzi barili, perché assai presto fu portato sopra le galere de' particolari e perché dubitarono i bargelli di qualche disordine si come seguirono minacce da schiavi dall'une e dalle altre galere e particolarmente da quelli de' particolari, perché havevano bastoni alla mano con arditezza tale che davano a intendere di voler porre in atto la loro sinistra volontà<sup>192</sup>.

Malgrado la reazione degli schiavi i bargelli sequestrarono il vino. L'operazione sembrava così conclusa, ma in verità l'azione delle magistrature aveva punito soltanto gli schiavi della Repubblica e aveva lasciato "lo sporco commercio" nelle mani degli schiavi delle galee private. L'inchiesta comunque aveva avuto il merito di mettere in luce

<sup>191</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1659, n. 65, 22 giugno e 7 luglio 1669.

<sup>192</sup> *Ibidem*.

l'organizzazione che stava dietro la vendita illegale del vino. Gli schiavi, infatti, costituivano soltanto gli esecutori materiali, ma gli ordini partivano dagli stessi ufficiali delle galee che, sfruttando la loro posizione, compravano il vino nelle riviere o a "San Pier d' Arena dove si vendevano vini di Francia" frodando il fisco<sup>193</sup>.

Se in darsena si vendeva il vino, in città si vendevano formaggi, merluzzi e aringhe, tutta merce di scarto e di bassa qualità. Nonostante ciò, nel 1701 questo commercio aveva provocato l'ira dei formaggiari che avevano chiesto una nuova legge contro questa pratica, così come avvenuto più volte in passato<sup>194</sup>.

In molte occasioni, infine, gli schiavi venivano utilizzati a terra per lavori di utilità pubblica, come la confezione dei cavi di canapa, lo stivaggio del legname da costruzione, oppure il lavoro nell'arsenale in qualità di operai<sup>195</sup>.

La terza categoria di rematori erano i buonavoglia, che sulle galere genovesi erano più numerosi rispetto alle altre *ponentine* e talvolta anche alle unità veneziane. A Genova, come a Venezia, c'era la convinzione che i migliori vogatori fossero quelli liberi. Tale convinzione venne espressa in una relazione del Magistrato delle galee dell'agosto 1667:

Si conosce che il buonavoglia è necessario per il servizio di esse [galere] più di qualsivoglia altra persona servile, poiché a capo di qualche poco tempo vale al remare, ma essendo di maggior libertà che il forzato e schiavo, è più vigoroso per cibarsi meglio, diventa poi maestro delle vele, conoscitor delle sartie e maneggiator delle armi in ogni occasione, resiste all'impeto di tempesta di mare, alla forza di una caccia, all'offesa e difesa di una battaglia. Quindi è che tutti i principi che hanno galee procurano a tale forza armarle in maggior numero che puonno di detta qualità di persone, quali

<sup>193</sup> Nel 1687 a svolgere questo commercio in darsena erano gli schiavi delle galee di Francia. A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1663, n. 6, 7 luglio 1687.

<sup>194</sup> A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 175, 5 aprile 1701.

<sup>195</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 15; A.S.G., *Collegi Diversorum, Senato (Senarega)*, f. 69, 14 giugno 1632. A Genova gli schiavi avevano un loro capo spirituale – il papasso – che fungeva spesso anche da rappresentante sindacale, facendosi carico di riportare alle autorità tutte le lamentele riguardanti le condizioni di vita e di lavoro. Cfr. S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 243.

oltre i buoni effetti di sopra accennati, ne causano altro di quotidiano sollievo, et è che havendo essi le rationi avvantaggiate al restante della ciurma godono comodità di venderle per un valore che sta bene ad altri di approfittarsene, si ché con vicende utile ne gode il schiavo et il forzato et a questo modo vengono ad ingrassarsi tutte le ciurme<sup>196</sup>.

Il buonavoglia, oltre ad essere un buon rematore, diventava assai presto anche un provetto marinaio e, grazie al salario e alle razioni maggiorate, incentivava l'economia di bordo, migliorando la vita quotidiana degli stessi remiganti forzati e schiavi. Sembra una storia già letta tra le righe delle carte veneziane. I Provvisori delle galee, scritta l'apologia del volontario, si soffermarono su uno dei sistemi di reclutamento universalmente usati: il gioco d'azzardo.

Il gioco per lo più è conduttiere loro alla catena e questo l'hanno per compagno perpetuo e da loro grandemente amato, che per ciò da Vostre Signorie fosse permesso a persona diligenda e che sapesse guidar la faccenda imponere et aprire gioco nella darsina o in quel posto della città, che fosse dichirato da Vostre Signorie e con denaro pubblico provvedere a simil gente quando havessero volontà di giocare con obbligo di scontare il debito al remo perdendo e guadagnando libertà dalla restituzione, stimerei che si verrebbe di conseguire l'intento desiderato<sup>197</sup>.

In questo passaggio troviamo il succo del rapporto fra i potenti e i galeotti. Da un lato questi erano considerati indispensabili, insostituibili, senza di loro le galere erano un corpo senza anima, e gli Stati senza le galee erano dei calabroni senza il pungiglione. Perciò per reclutarli bisognava attrarli, aiutarli e coccolarli. Per contro, essi rappresentavano la massa becera e ignorante della società, che si poteva circuire con il gioco dei dadi, col miraggio di una possibile ricchezza, per poi trasformarli in perfetti marinai, quasi con una volontà sotter-

<sup>196</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1670, 19 agosto 1667.

<sup>197</sup> *Ibidem*.

ranea di recupero sociale. Una volta incastrati, i cosiddetti buonavoglia venivano vestiti, rifocillati e imbarcati su una delle unità della Repubblica.

Quando si presenta, o vien presentato qualcheduno che desideri servire per buonavoglia si fa prima riconoscere dal chirurgo per veder se è rotto, abbi morbo gallico, o altro male per quale poi resti poco habile al remo, e trovandosi buono, se li racconta tutta la vita deve far in galea et il trattamento è per haver in essa: se li dice dunque che il stipendio consiste in £ 5.2 il mese quando la galea è fuori di siverno, £ 2.11 in siverno, come anche fuor di siverno di once 28 biscotto, in siverno once 24; ogni giorno se le da una mezz'amola di vino, i giorni che si mangia carne, cioè domenica, lunedì, martedì, mercoledì e giovedì, quando in questo giorni non vi siano viglie mezza libbra di carne ogni giorno, quel so le dà la domenica tutti insieme per la settimana, e li altri giorni un oncia e mezza formaggio invece della carne; si come se le da il formaggio in viaggio, e se essendo fuori e giongessero in città il lunedì, non se le da carne, ma formaggio per i giorni della settimana che restono, cioè all'incontrario partendo di porto la domenica se le da la carne per tutta la settimana se ben devono star fuori, e le tre minestre la settimana; alla quaresima in luogo del formaggio se le da il baccalà, stocfis, tonnina, pesci salati, o una di dette, o altre cose che piace a chi ha cura di governar la galea. La prima paga che lor si da subito suole essere di £ 60 oltre il vestiario, per il quale se le da pur debito di £ 26.18, avvisandoli che il detto prezzo del vestiario, e le dette £ 60 non è lor lecito restituirle ne in tutto ne in parte, come anche altri denari che prendessero in appresso, dovendo scontarli al remo nella conformità detta di sopra: ogni anno son obbligati prender il vestiario sottile, che consiste in 2 camise, 2 para calzoni, un berrettino, un paio di scarpe, un paio di calzette, e ogni due anni oltre il suddetto anche un cappotto, e una camisola, ne è loro lecito ricusarlo, o provvedersene altrove, eccetto nel solo caso in quale non rimanessero più debitori se non di £ 10, nel quale non solo ponno ricusarlo, ma anche pagar dette £ 10, et andarsene in libertà. La detta robba se ben col debito che ne hanno resta loro propria, pure non ponno venderla, ne in tutta, ne in parte sotto pena di sei



mesi de forzato da incorrersi ipso facto; se le darà pur una schiavina, la quale non pongono, ma se la vendono incorrono nella pena di un anno da forzato; di notte stanno legati alla catena, e convien loro far la guardia a compagni, acciò non fugano e fuggendo qualcheduno dal loro banco restano condannati in due anni da forzato, o quei del banco susseguente, o inferiore in un anno pur de forzati; di giorno stanno sciolti in galea, però coll'anello al piede, e si fanno sigortà l'uno per l'altro, e fuggendo qualcheduno di loro di giorno, si riparte il debito fra li altri che restano: se tentassero fuga, similmente si condannano per li attentato, e se lo havessero fatto con procurar di tagliar con lime, o altro, similmente per dette si condannano: la razione che se le da devono mangiarla, e non venderla, e finalmente osservar tutto ciò che richiede il buon ordine della galea, et il comando degl'ufficiali al bastone de quali restano soggetti, ne ponno ricercar la razione per quali sian percossi quando se lo sentano addosso, restano ancora lor proibite tutta la sorti di armi

Prezzi del vestiario che è stato solito caricarsi a B.V.

Un cappotto	£ 6.12
Una camisola di stametto con fusta di tela	£ 9.13.8
Due camise	£ £ 3.6
Due para calzoni	£ 2.14
Un berrettino	£ 0.13
Un paio di calzette	£ 2.6
Un paio di scarpe	£ 1.15
[Totale]	£ 26.18.8

La qual robba se le da tutta tagliata, con il filo, dovendo poi ogni uno cucirla.

Il detto buonavoglia resta tale quando ha dato il suo consenso di voler servire con dette condizioni, se le pongano le £ 60, si da la solita mercede al gancio, se le da il suo vestiario, e si fa tosare, lasciandole solamente i mostacchi, così loro desiderando per essere distinti da forzati, e se le fa pure l'anello al piede, notandolo al ruolo, et al libro che è questo effetto si tiene, scontato poi che ha il debito se le fa il suo rilascio, ma può esser sequestrato per i debiti di galea come si è detto dei forzati.<sup>198</sup>

<sup>198</sup> A.D.G.G., AA.VII.8, c.25.

La differenza evidente tra questi remiganti e i loro colleghi veneziani era che i buonavoglia di ponente venivano incatenati ai banchi come i forzati di notte. Di giorno potevano muoversi a bordo liberamente, ma portavano sempre un anello al piede. Un aspetto comune, invece, risiedeva nel debito, come fattore di vincolo con le autorità. Per le galere genovesi il problema era trattenerli durante lo “scioverno”. Per far questo si era introdotto l’uso di dare una paga dimezzata rispetto al periodo di navigazione: le £ 5.2 al mese, durante la sosta scendevano a £ 2:11<sup>199</sup>, come è confermato anche dal manoscritto Durazzo-Giustiniani. Fino al 1736 le razioni alimentari erano composte di mezza libbra di carne nei giorni di grasso, quando le galere erano a Genova, oppure 3 once di formaggio durante la navigazione; nei giorni di magro la razione si riduceva al solo formaggio o in alternativa si dava del merluzzo, del tonno o del pesce salato in genere. Tutti i giorni poi era prevista una minestra con fave o gallette sbriciolate (ogni galletta pesava 8 once), che diventava doppia nei giorni di magro. Inoltre tutti i giorni si dava a ciascun buonavoglia mezza pinta di vino, che diventava spesso una pinta durante la navigazione<sup>200</sup>. Nel 1736, con la riforma suggerita da Gian Agostino Pinelli e da Francesco Gaetano Durazzo, si pensò di sostituire le razioni alimentari con l’equivalente in denaro: soldi 6 e denari 8<sup>201</sup>.

Un altro dato da appurare è se i buonavoglia genovesi percepissero dei premi d’ingaggio. Nelle carte statali non si sono trovate tracce di anticipi, tranne che per i remieri volontari delle galee di libertà. Ci pare comunque strano che le magistrature liguri, così precise nelle questioni economico-finanziarie, non abbiano lasciato nessuna traccia contabile relativa ai premi d’ingaggio. Nella contabilità, invece, sono presenti i continui prestiti che l’amministrazione concedeva agli stessi buonavoglia con il fine di indebitarli il più possibile. Così avvenne per alcuni

<sup>199</sup> B.C.B., *Memorie riguardanti la Repubblica di Genova dal 1413 al 1799*, vol. 1, mr. IV.5.4; A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1666, 9 agosto 1652.

<sup>200</sup> Sulle questioni alimentari relative al mondo delle galere l’unico studio disponibile resta quello di M. SENTIERI, *Il cibo in catene. L’alimentazione a bordo delle galere: una diversa interpretazione*, Genova, 1989, nel quale si è cercato di sfatare il luogo comune del galeotto che lavora tanto e mangia poco.

<sup>201</sup> B.C.B., *Proclami della Repubblica 1653-1749*, mr. III.5.74.

remiganti olandesi richiesti ufficialmente alla Repubblica nel 1699 dal console Van Richteren. Per i Provvisori delle galee questi uomini potevano tornare liberi soltanto dopo aver pagato il loro debito:

Ambrogio Vanduffo di Carlo di Brusselles, buonavoglia sulla *Padrona* dal 6 luglio 1685 all'8 aprile 1699, ha un debito di £ 84:4:6, più £ 40 che deve all'aguzzino.

Alberto Marier q. Martino, imbarcato l'8 febbraio 1692 sulla galea *Padrona*, dal 6 febbraio 1695 sulla *S. Maria* e poi sulla *Capitana* fino all'8 aprile 1699, ha un debito di £ 72:19:2 più £ 84:9:2 con diversi membri dell'equipaggio.

Michele Alberto Villar q. Guglielmo tedesco, imbarcato sulla *S. Maria* ha un debito di £ 69:12:4.

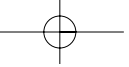
Giorgio Enrico q. Enrico di Amburgo, imbarcato anch'esso sulla *S. Maria* dal 26 febbraio 1694, ha un debito di £ 83:14:4<sup>202</sup>.

Nel 1652 si pensò di lanciare una campagna di reclutamento concedendo il salvacondotto a tutti i banditi che si fossero offerti come rematori, purché portassero seco almeno altri quattro volontari. In poco tempo la Giunta di Marina raccolse 191 uomini, tra cui molti banditi dell'estremo ponente. Vediamone alcuni: Bartolomeo Fornari di San Remo, bandito a causa dei tumulti nei confronti di Alessandro Sauli, si era offerto assieme a 15 uomini; Francesco Camiglia di Diano, condannato a morte e alla confisca dei beni per l'omicidio di Domenico Lavello, avendo ottenuto "la pace" della parte lesa, si offriva volontario; Antonio Merlo q. Luca di Camporosso condannato per omicidio in contumacia dal Capitano di Ventimiglia; Giovanni Francesco Acquarone di Porto Maurizio, condannato in contumacia per aver bastonato suo padre, avendo ottenuto il perdono del genitore si offriva volontario assieme a due uomini di sua conoscenza<sup>203</sup>.

Per concludere è necessario sottolineare una differenza fondamentale tra il sistema veneziano di gestione delle ciurme e quello genovese e più in generale *ponentino*. A Genova – secondo i calcoli effettuati nel 1745 da Giovanni Agostino Pinelli – il costo annuo di manteni-

<sup>202</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1664, n. 88, 8 aprile 1699.

<sup>203</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1666, 9 agosto 1652.



mento dei rematori suddivisi per categoria era il seguente: il buonavoglia £ 193:14, lo schiavo £ 110:16:5 e il forzato £ 108:16:5. Quest'ultimo costava all'incirca 85 lire meno del rematore libero<sup>204</sup>. Quindi si capisce che, nonostante il buonavoglia fosse più efficiente, per abbattere i costi di gestione della flotta era necessario utilizzare i forzati. Questo ragionamento, se si può applicare alle altre flotte mediterranee, non è vero – come d'altra parte abbiamo visto nella parte II – per il sistema veneziano in cui la responsabilità economica che si dava ai singoli comandanti faceva sì che il costo annuale del condannato fosse superiore a quello del rematore volontario di 24:7 lire<sup>205</sup>.

### 3.2 *Le galee di libertà (1638-1684)*

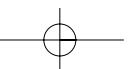
Nel 1638 ai fratelli Francesco Maria e Galeazzo Giustiniani venne l'idea che si potesse armare una galea soltanto con rematori liberi e volontari, per compiere viaggi in Sicilia e in corso<sup>206</sup>. L'idea non era certo originale, poiché già nel medioevo le galee mercantili venivano armate in quella maniera, ma senza dubbio risultava nuova alla fine degli anni Trenta del XVII secolo. Dietro i fratelli Giustiniani stava tutto il cosiddetto partito "repubblicista", desideroso di sganciarsi sempre più dalla tutela spagnola e forse incuriosito dai successi francesi<sup>207</sup>. Fatto sta che tra il 1638 e il 1684, in seno al governo genovese, fu tutto un susseguirsi di proposte, calcoli, relazioni attorno all'armamento delle galere di libertà. Ma andiamo con ordine. Per prima cosa

<sup>204</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f 1713. Giovanni Antonio Sauli nella sua relazione del 1654 aveva calcolato il costo giornaliero per il vitto dei galeotti in soldi 4:8 per gli schiavi e forzati e soldi 36:8 per i buonavoglia. A.D.G.G., A.A.V.23.

<sup>205</sup> A.S.V., *Senato Militare*, f. 76, foglio 6°.

<sup>206</sup> "Il maggior successo del corrente anno [1638] si fu l'aver in quella i genovesi ripigliato l'uso delle galee di libertà cioè a dire interamente governate da gente libera". B.U.G., *Annali di Genova del secolo XVII descritti da Filippo Casone e riformati da Giovanni Benedetto Gritta*, ms. B.VII.2, cc. 194-200.

<sup>207</sup> Per meglio inquadrare la questione del partito "repubblicista-navalista" rimandiamo a C. BITOSI, *Il governo dei magnifici* cit., pp. 214-233; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova*, Torino, 1986, pp. 283-315; ID., *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in "Miscellanea storica ligure", II, n. 1 (1970), pp. 207-235; G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., pp. 372-376.



va distinto il periodo 1638-1644 da quello successivo. Nel primo periodo vi fu il vero e proprio esperimento delle galee di libertà, unità cioè ciurmate per intero con rematori liberi reclutati nelle riviere con il sistema della leva, definita a Genova “sequella”. In questo lasso di tempo furono effettuate quattro campagne estive per un totale di 15 galee di libertà così distribuite: una nel 1638, due nel 1639, cinque nel 1642 e sette nel 1644. Dal 1646 in poi, invece, si mantenne il reclutamento basato sui ruoli dei marinai, ma le galere vennero dotate di ciurme miste, con il risultato di snaturare l’idea originale dei Giustiniani. Questa fase, contraddistinta da alterne fortune, durò, tra proposte e dibattiti in seno al patriziato, fino al 1683-1684, allorché vi fu l’ultimo tentativo di riarmare le galee di libertà.

Torniamo però al 1638 e conosciamo i fatti dalle parole di Nicolò Maria Imperiale, autore nel 1673 del trattatello intitolato *Panacea politica*:

L’anno 1638 venne in mente ad un gentiluomo di grande abilità, e pari affetto alle cose pubbliche, nominato Francesco Maria Giustiniano di risuscitare questo morto, e conferì questo pensiero con Galeazzo Giustiniano suo fratello uomo di molta esperienza et abilità nel maneggio delle galee, ma di non pari fede e virtù. Questo al principio si rise della proposizione del fratello e la giudicò chimerica e non riuscibile, ma fatta poi nuova riflessione l’approvò et i due fratelli uniti si posero all’impresa di promuovere il pensiero e praticarlo, a questo effetto la comunicarono con vari amici gentiluomeni tutti di spirito e brio, i quali non fu difficile tirare nella loro sentenza, e così unitamente deliberarono di armare una galera di gente libera e con essa andare a Messina a caricare di sete. Per avanzare tempo supplicarono et ottennero dalla Repubblica un scaffo con tutti gli attrezzi e l’imposero il nome di *Santa Maria di Libertà*. In pochissimo tempo fecero la chiurma, la quale s’imbarcò volontaria, con non altro di sicuro che la ragione, nel resto la speranza di noliti da ripartirsi secondo alcuni patti<sup>208</sup>.

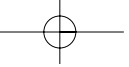
<sup>208</sup> C. LIBERTI (N. M. IMPERIALE), *Panacea politica in cui si dimostra il modo con cui la Repubblica di Genova può accrescere le proprie forze con aumento nobile opportuno e di non molta spesa* (B.C.B., *Manoscritti*, nr. IV.3.13, cc. 16r-16v). Secondo il prete memorialista Schiaffino la galea era pronta agli inizi del luglio 1638. A. SCHIAFFINO, *Memorie di Genova* cit., p. 108.

L'idea piacque ad una parte del patriziato che – nelle persone dello stesso Francesco Maria Giustiniani e di Lazzaro Cebà, Giovanni Agostino Pinelli q. Francesco, Lazzaro Centurione q. Giovanni Domenico, Giovanni Tommaso Della Torre q. Raffaele, Giovanni Stefano Centurione e Ottavio Grimaldi – partecipò attivamente ed economicamente all'impresa. Per contro l'iniziativa fu subito oggetto di scherno da parte di Giovanni Andrea Doria principe di Melfi, impegnato all'epoca nell'armamento della squadra di Sardegna con l'auto economico e logistico di Giovanni Antonio Sauli, che definì la *Santa Maria di Libertà* “un grosso brigantino da formaggio”<sup>209</sup>. Il comando della galea fu affidato a Galeazzo Giustiniani, già comandante dello stuolo tradizionale, e per un certo periodo in trattativa con la Francia per prendere in gestione alcune galere di quel Regno; a lui fu dato l'ordine di partire per la Sicilia in compagnia della *Capitana*<sup>210</sup> della Repubblica. A quel punto il Giustiniani, esperto comandante, decise di anticipare i tempi e si mise in mare, con la scusa di andare a caricare vino a La Spezia, dieci giorni prima rispetto alla *Capitana*. Quel periodo, in realtà, servì ad addestrare correttamente la ciurma affinché, durante la navigazione di conserva con la galea della Repubblica, non perdesse terreno facendo sfigurare la *Santa Maria di Libertà*. Nel frattempo anche la *Capitana* della Repubblica giunse a Spezia.

Così eseguirono partendosi dal Golfo di compagnia, ma tanto fu lontano che rimanesse Santa Maria indietro, che in spazio di poche miglia si lasciò indietro la Capitana e prima che arrivassero in Livorno, le passò più d'una volta sulla proda vogando essa a quartiere, mentre in tanto sopra la Capitana fioccarono le bastonate a diluvio; arrivate che furono in Livorno, il comito reale protestò al capitano, che se voleva che la chiurma crepasse continuasse il viag-

<sup>209</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 16v; C. COSTANTINI, *La Repubblica di Genova cit.*, p. 308.

<sup>210</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 17r. Secondo l'Imperiale “la Capitana della Repubblica allora era una galea velocissima di 28 banchi, armata a 6 e 7 a remo, rinforzata sopra tutta la squadra – che allora si usava dare rinforzo – ben all'ordine, se mai è uscita galea da Genova, e questo non tanto per servizio pubblico, quanto per desiderio di sbattere la nuova pian-tata, che già cominciava a stare sugli occhi dello Magistrato delle Galee; era capitano della Capitana Gio. Gerolamo Imperiale e comito reale Dario Assereto”.



gio con la galea di libertà di che ne nacque che il capitano mandò a dire a Galeazzo Giustiniani che andasse prima o dopo di lui, poiché in sua compagnia non intendeva più andare e così fu seguito andando ognuno per suoi venti<sup>211</sup>.

La navigazione proseguì fino a Napoli e poi a Messina, dove si caricarono le sete per Genova e Marsiglia, e in ogni porto questa galera suscitò l'ammirazione delle autorità, incluse quelle francesi che ebbero una dimostrazione della bontà della ciurma quando la *Santa Maria* abbandonò il porto di Marsiglia in tutta fretta. Era accaduto, in quel periodo, che i finalesi recuperassero la galera *Padrona* di Spagna catturata dai francesi e la conducessero a Genova. La notizia, giunta a Marsiglia, allarmò il Giustiniani, il quale per paura di ritorsioni decise di salpare rapidamente, anche se infuriava un forte vento di maestrale che tradizionalmente rendeva impossibile l'uscita dal porto francese. Secondo l'Imperiale

convocato il consiglio delli ufficiali, accordarono tutti essere così impossibile, che in quel tempo potesse la galea uscire, che il solo pensarvi era pazzia. Con tutto ciò premeva tanto il non frapporte maggiore indugio alla partenza che il comandante cominciò ad indagare, anzi ad interrogare le chiurme se fosse dato l'animo di uscire, e rispondendo tutti unitamente che sì, et instando che si venisse alla prova, ordinò, nonostante la ripugnanza di tutti li ufficiali, che si salpasse. Appena cominciò la galea a salpare che subito fu attornata dagli ufficiali delle galee di Francia, chi per avvisarli del pericolo in cui si ponevano la galea, chi per ridersi della loro temerarietà in tentare cosa da essi creduta impossibile, ma la volente chiurma, dato di remi in acqua, continuò così ordinata e vigorosa la voga che nello spazio di mezza ora se ne uscì felicemente dal porto con stupore di tutto il popolo concorso sopra la calata alla fama di questo fatto. Appena uscita spiegò le vele et arrivò felicemente a Genova e così restò finita la prima campagna della prima galea di libertà<sup>212</sup>.

<sup>211</sup> *Ibidem*, c. 17v.

<sup>212</sup> *Ibidem*, cc. 18r-18v.



L'esperimento si concluse nel mese di novembre, poiché il 15 di quel mese fu fatto l'estimo della galea *Santa Maria* protagonista dell'impresa. L'8 luglio, al momento del varo, il valore della galea, scafo più attrezzi, era di £ 64.183:7:7, mentre dopo 4 mesi si era svalutata del 5,4% scendendo a £ 60.693:7:4<sup>213</sup>.

La spedizione fu un successo, anche se finora non è stato ritrovato alcun documento che riporti le somme guadagnate in quel 1638. Comunque fu istituita una nuova compagnia con l'obiettivo di armare altre due galere per l'estate 1639. Ottenuti due scafi dal Magistrato dell'arsenale, venne nominato ammiraglio della spedizione, nonché comandante della *Capitana*, Galeazzo Giustiniani, mentre il comando della *Padrona* fu assegnato a Giovanni Agostino Pinelli coadiuvato da Giovanni Bernardo Veneroso, nominato a sua volta provveditore<sup>214</sup>. Questa volta figuravano nella compagnia tra gli altri, oltre ai due fratelli Giustiniani, Agostino Centurione, Piero Maria Gentile, Giovanni Agostino Lomellini, Giovanni Carlo Brignole di Giovanni Battista, Lazzaro Spinola q. Domenico, Lazzaro Spinola q. Paolo Agostino e Giovanni Tommaso Della Torre q. Raffaele<sup>215</sup>. C'erano sicuramente altri azionisti più discreti, come Gregorio Durazzo, che il 19 gennaio 1639 versò in S. Giorgio sul conto del nuovo armamento £ 1.000<sup>216</sup>, e come Anton Giulio Brignole Sale, azionista sempre con £ 1.000, che poi nel 1642 avrebbe armato un'intera galea di libertà, e che in quella circostanza fece comparire il cugino Giancarlo Brignole<sup>217</sup>. Nel giro di poco tempo furono reclutati nuovamente 520 galeotti, cosicché le galere furono pronte per un nuovo viaggio verso la Sicilia e forse verso

<sup>213</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 13, 15 novembre 1638.

<sup>214</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 19r. Giovanni Bernardo Veneroso nel 1650 pubblicò a Genova un trattato che sosteneva la necessità del riarmo navale della Repubblica, intitolato *Compendio delle cose di Genova di Bernardo Veneroso ossia il Genio Ligure risvegliato* (B.C.B., Fondo antico genovese, D.3).

<sup>215</sup> A. SCHIAFFINO, *Memorie di Genova* cit., p. 112.

<sup>216</sup> A.D.G.G., *Archivio Durazzo*, reg. 500, 1636-1641, c. 132., 19 gennaio 1639.

<sup>217</sup> A.S.C.G., *Fondo Brignole Sale*, n. 57 (98), manuale e cartulario 1637-44. Nel manuale la scrittura si trova alla data 27 giugno 1639, mentre nel cartulario a c. 144 vi è: "Conto di armamento delle due galere sotto il titolo di Nostra Signora di Libertà pezzi 166:13:4 di argento girati sul cartulario di essi in San Giorgio alli signori deputati una portione che sopra che mi hanno assegnato £ 1.000".



l'Egeo in caccia di qualche vascello islamico. La veloce mobilitazione di mezzi, uomini e capitali allarmò, e non poco, quei settori del patriziato legati agli *asentisti* di don Carlo Doria o alla neonata flotta di Sardegna armata dal neo viceré Gian Andrea Doria principe di Melfi. Il timore, non infondato, era che le galee della compagnia potessero togliere a quelle "dei particolari" la preminenza nei traffici della Spagna e nel commercio delle sete siciliane; inoltre questo riarmo della Repubblica poteva avere conseguenze negative in seno alla corte di Madrid ancora ampiamente influenzata, nonostante l'opera di Olivares, dal partito genovese. Secondo l'Imperiale fu lo stesso duca di Tursi a scrivere ai viceré di Napoli e Sicilia "avvisandoli che sarebbero venute colà due galee partite da Genova, armate da alcuni giovani discoli, armatori et inventori di novità, pregiudicando il servizio di Sua Maestà"<sup>218</sup>. In effetti, anche grazie all'opposizione dello stesso Magistrato delle galee, il viaggio a Palermo saltò e venne effettuato, come da tradizione, dalle imbarcazioni dello stuolo ordinario. Alla compagnia di armatori non rimaneva che mandare le due galere in corso nei mari del Levante. Viste le "raccomandazioni", le due galere comandate dal Giustiniani furono male accolte a Napoli, mentre addirittura in Sicilia furono dichiarate appestate e non si diede loro libera pratica, costringendole ad andare a "fare acqua" a Malta, dove invece furono ben accolte dal Gran Maestro. Preso il largo in caccia di legni nemici, si vennero a creare forti divergenze fra il Giustiniani e il Veneroso, e quest'ultimo decise di abbandonare la missione tornandosene a Genova. A quel punto, le due galere fecero rotta per Napoli dove Galeazzo Giustiniani, convinto dal viceré, issò la bandiera spagnola con l'intento di "corseggiare" contro i francesi. Il voltafaccia non piacque al Pinelli, che autonomamente salpò e si diresse a Genova "applaudito e ben veduto" dall'equipaggio<sup>219</sup>. La galea del Giustiniani rimase bloccata a Napoli per sei mesi, con grave danno economico per gli azionisti della compagnia. Così si chiuse, con un epilogo amaro, la seconda crociera delle galee di libertà.

<sup>218</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 20r.

<sup>219</sup> *Ibidem*, c. 21r.

Nonostante l'insuccesso, causato dalle forti opposizioni di una parte del patriziato genovese, il 13 febbraio 1641 fu deliberato dai Collegi, questa volta sotto il diretto controllo della Repubblica, l'armamento di sei nuove galee di libertà, che però si risolse in un nulla di fatto. Nel febbraio 1642 si decise di armare fino a 20 galere<sup>220</sup>, "e fatta per il maneggio di ogni cosa una deputazione di senatori e procuratori e di sei cittadini del 1642 14 marzo"<sup>221</sup>, ad essa fu proposto di istituire una "milizia nautica" da arruolarsi nelle due riviere, formata da 20 compagnie secondo il numero e il nome delle galere. Per stilare i ruoli furono nominati due commissari, Giovanni Domenico e Giovanni Battista Pallavicini, che raccolsero i nominativi di tutti gli uomini di età compresa fra 17 e 55 anni suddivisi in due categorie: gli abili al remo e i non abili. Infine furono "rolati" anche tutti i marinai, padroni di barche, timonieri e maestranze. Compilate le liste di leva, i rematori sarebbero stati estratti di volta in volta dai Serenissimi Collegi. Ai sorteggiati era concessa la possibilità di farsi sostituire e ai rematori effettivi venivano accordati i seguenti privilegi: prima di tutto il loro nome sarebbe stato quello di "sequelle" e non di "remieri"; le galee di libertà avrebbero sempre avuto la precedenza su quelle legate; veniva garantita l'esenzione dalle guardie ordinarie, il porto d'armi, la cancellazione di eventuali debiti contratti fino al momento dell'imbarco, l'immunità da pene infamanti e dalla tortura, l'amnistia per un terzo dei reati eventualmente commessi, l'esonero fiscale dall'avaria e un terzo di tutte le prede effettuate. Infine, si concedeva il salvacondotto ai banditi<sup>222</sup>. Chi non si presentava o non inviava un

<sup>220</sup> Uno dei fautori di questo armamento fu Paolo Spinola q. Cristoforo, il quale in un suo discorso programmatico indicava anche le possibilità di guadagno che si concedevano ai galeotti. Oltre alla paga, che secondo lo Spinola si sarebbe dovuta aggirare tra le 12 e le 15 lire, i rematori liberi avrebbero avuto la facoltà di partecipare ai noli incassati dall'amministrazione, con la reale possibilità di guadagnare 10 o 12 scudi a viaggio, somma che poteva invogliare altri ad intraprendere la stessa esperienza lavorativa. B.C.B., *Genova miscellanea, Manoscritti*, vol. 1, mr. V.2.9., cc. 615r-619r.

<sup>221</sup> A.S.G., *Fondo Gavazzo*, f. 1, "Memoria di Fabrizio Giustiani circa l'armamento di vascelli da guerra 1649". Bisogna sottolineare che Fabrizio Giustiniani q. Barnaba aveva navigato per 17 anni al servizio della Spagna prima e di Venezia dopo, perciò avendo visto da vicino le galere veneziane era al corrente dei sistemi di reclutamento dei galeotti di libertà.  
<sup>222</sup> *Ibidem*. Per il regolamento del nuovo armamento si vedano i *Triremium novi arma-*

sostituto andava multato di 100 scudi. Ai disertori invece si promettevano tre anni di galera. Un punto sembrava importante agli occhi del governo genovese: riconoscere al rematore volontario uno *status* superiore rispetto al galeotto legato e al buonavoglia.

Essendosi deliberato di armare venti galee nella maniera e forma contenuta nel decreto dei Serenissimi Collegi et perché è necessario che si habbi la facilità che si desidera per la provvisione di gente da remo e da capo. Il che tanto più sarà facile a conseguire, quanto che chi sarà a ciò atto conosca che questo mestiere di soldato marinaro è honoratissimo e di gran via lontano da quello che si esercita da persone infinitissime di conditione come i schiavi, o privi affatto di honore come i buonavoglia<sup>223</sup>.

Bisognava, cioè, abbattere quei pregiudizi verso il mestiere del rematore creatisi dopo l'adozione di ciurme forzate e schiave, e incentivare con vari mezzi uomini che mai avrebbero servito come buonavoglia sulle galee della Repubblica. Tra l'altro si prometteva un'alimentazione migliore, composta da 28 onces di biscotto, una pinta di vino e minestra tutti i giorni; nei giorni di grasso una libbra di carne e nei giorni di magro 2 sarde salate o 3 onces di formaggio. Il salario era di £ 10 al mese, doppio quindi rispetto ai buonavoglia. Per gestire queste nuove galere si nominava una Deputazione del nuovo armamento, formata da cinque membri di cui uno era il presidente. I governatori delle galee sarebbero stati di volta in volta eletti dal Minor Consiglio con l'approvazione dei Collegi<sup>224</sup>.

Deliberato l'armamento bisognava trovare i finanziamenti che ammontavano, secondo stime, a £ 600.000. L'idea era quella di fondare una società di 600 azioni da £ 1.000, acquistabili da tutti i membri del patriziato<sup>225</sup>. Il mantenimento di una galera di libertà costava £

*menti capitula*, approvati il 6 novembre 1642, in B.C.B., *Manoscritti*, nr. IV.2.11, *Leges della Repubblica 1638-1644*.

<sup>223</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Propositionum*, b. 1038.

<sup>224</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Propositionum*, b. 1039.

<sup>225</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1654, n. 68. Sulla maniera di procurarsi i finan-

6.437:16 al mese, di cui 2.980:12 per gli stipendi e 3.457:4 per il vitto<sup>226</sup>. Nonostante i regolamenti fossero approvati solo nel novembre 1642, nella primavera dello stesso anno già fervevano i preparativi per l'armamento di cinque galee di libertà. I primi privati a muoversi furono Giacomo Lomellini e Anton Giulio Brignole Sale<sup>227</sup>. Quest'ultimo, autore anche di un trattatello a favore dell'armamento<sup>228</sup>, fu il primo a comperare lo scafo e ad allestirlo. Il 20 aprile 1642 un "ministro" del Magistrato dell'arsenale consegnava il preventivo del costo della galera chiamata poi *Brignole*.

Prezzo del scafo della galera che si doverà consignare finito di tutto punto conforme al solito comprese le spese:

Scafo £ 21.000  
 Schiffo di galera £ 160  
 Alboro di maestra £ 900  
 Antenna di maestra £ 875  
 Albero di trinchetto £ 300  
 Antenna di trinchetto £ 250  
 Totale £ 23.485<sup>229</sup>.

ziamenti per la flotta Fabrizio Giustiniani ricordava ai Collegi che in passato in diverse occasioni si erano tassate le riviere, come nel 1475 (guerra contro i catalani) o nel 1578, mentre nel 1402, 1427 e 1438 erano state imposte nuove gabelle. A.S.G., *Fondo Gavazzo*, f. 1.

<sup>226</sup> A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, mss. BS 107.A.1. Nel 1646 il costo mensile della galera di libertà era salito a £ 9.042:8:8, ripartito nelle seguenti quote: £ 5.223:14 per i salari, £ 2.669:10 per il vitto dei remieri e soldati, £ 508:11 per il vitto degli ufficiali e marinai, £ 151:13:8 per le minestre, £ 100 per spese diverse, £ 125 per la spalmatura e £ 300 per attrezzatura di vario genere (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1655, 2 novembre 1646) Infine sul costo delle galee di libertà si veda la relazione più dettagliata del 16 ottobre 1651 (A.S.G., *Archivio Segreto, Politicorum*, b. 1656).

<sup>227</sup> Sulla figura di Anton Giulio Brignole Sale (1605-1665), uno dei patrizi genovesi più importanti del XVII secolo, si veda riassuntivamente la voce di G. DE CARO, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XIV, Roma, 1972, pp. 277-282.

<sup>228</sup> A. G. BRIGNOLE SALE, *Congratulatione fatta a' Serenissimi Collegi della Serenissima Repubblica di Genova pel nuovo armamento delle galee da un cittadino zelante habitante in Napoli*, Genova, 1642.

<sup>229</sup> A.S.C.G., *Fondo Brignole Sale, Conti*, f. XIII, 1641-44, 20 aprile 1642. I remi furono ripetutamente cercati sulla piazza di Livorno dove operava Fabio Orlandini agente di Anton Giulio. A.S.C.G., *Fondo Brignole Sale*, n. 123 (22), copialettere 1640-42, lettere del 7, 15, 22 marzo e 5, 19 aprile 1642.

Anton Giulio, senza battere ciglio, versava un anticipo di £ 10.750:8:2. Un'idea dell'aspetto di questa galea ci è fornita dai conti degli intagli e decorazioni conservati nell'archivio della famiglia Brignole. Il costo fu di £ 1.166:13 per l'intaglio di leoni, simbolo della galea, sui masconi, sulle scale, sulle garitte, sulle lanterne di poppa, sullo sperone e sulla poppa. Su quest'ultima veniva raffigurata l'effigie di Santa Maria Maddalena protettrice della galea<sup>230</sup>. L'altra galea pronta era la *S. Lorenzo*, comandata da Francesco Garbarino, mentre il comando della *Brignole* venne affidato a Giovanni Carlo Brignole di Giovanni Battista cugino di Anton Giulio<sup>231</sup>. Mentre le prime due unità si dirigevano verso Messina, si completava l'armo della *S. Siro* comandata da Alessandro Gentile e della *Lomellina* agli ordini di Ottavio Grimaldi. Tornate a Genova con pieno successo la *Brignole* e la *S. Lorenzo*, si unirono al resto della squadra libera e alle sei dello stuolo di catena per dar la caccia ai barbareschi. Rimaneva da varare la quinta galera agli ordini di Giovanni Bernardo Veneroso, il quale per non sfigurare riuscì a reclutare in soli due giorni una ciurma raccogli-ticcia, composta per lo più da marinai delle feluche e dei gozzi di Genova, che i primi giorni fecero molta fatica nella manovra dei remi. Ma il Veneroso, sempre più desideroso di far bella figura, a colpi di denaro riuscì nel miracolo di far vogare bene questi rematori improvvisati. Raggiunte quindi le altre galere a Livorno, l'intera squadra si dedicò, senza successo, ad una crociera corsara nei mari di Corsica<sup>232</sup>. Della campagna del 1642 si è conservata la lista dei "donativi", offerti dai privati e dalle comunità, per l'armamento delle 5 galere. Tra i privati, oltre ai succitati Brignole e Lomellini che offrirono £ 50.000 ciascuno, vi erano anche:

<sup>230</sup> *Ibidem*, 19 luglio 1642.

<sup>231</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 22v. Le due galere *S. Lorenzo* e *Brignole* avevano una ciurma composta di 260 rematori liberi suddivisi a cinque per banco, più 30 soldati svizzeri. Le istruzioni a Gio. Carlo Brignole e Francesco Garbarino sono in A.S.G., *Giunta di Marina*, f. 42, 30 aprile 1642.

<sup>232</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, cc. 23v-24r.

Nome	Offerta in lire
Giacinto Priaroggia	2.000
Giovanni Giuseppe Tassorello	900
Benedetta Raggio	900
Particolari di Rapallo	907
Mariano Rebuffo	8.000
Agostino Negrone	4.000
Giovanni Antonio Peloso	2.000
Benedetto Costa	600
Giovanni Andrea Invrea	150
Vincenzo Siffredi	100
Giacomo Stefani	3.500
Francesco Maria Spinola	1.000
Giovanni Battista Centurione	1.200
Giacinto Basso	300
Giovanni Francesco Spinola	1.200
Pietro Solaro	40
Marco Gandolfo	200
Agostino Pallavicini	4.000
Giacomo Maria Donzello	1.000
Giovanni B. e Raffaele Ferrari	4.000
Dione Daschi	900
Totale	36.897

Fonte: A.S.G., *Fondo Gavazzo*, f. 1.

Tabella 23

Le comunità delle riviere, dell'Oltregiogo e della Corsica versarono £ 406.010, e £ 25.000 vennero dal Collegio dei notai di Genova. La sola città di Savona offrì 100.000 lire per l'armamento di due intere galee. Inoltre furono raccolte altre £ 965.807, sempre dalle comunità, specificamente per la costruzione delle galere<sup>233</sup>.

Per far luce sulla composizione sociale delle ciurme, purtroppo,

<sup>233</sup> La comunità di Porto Maurizio aveva offerto £ 7.000, ma in realtà secondo la lettera del consiglio degli anziani del 9 novembre 1643, più che di offerta si era trattata di imposizione. A.S.I., *Curia di Porto Maurizio*, f. 372, n. 88.

non abbiamo ritrovato alcun documento utile tranne uno. Si tratta di una lista di 221 rematori della galea *S. Francesco di Libertà* ai quali furono versate £ 10 o £ 12 ciascuno. Si trattava per lo più di genovesi, e di tutti si indicava il quartiere o la strada di residenza. Vediamo degli esempi: il n. 5 Andrea Oneto abitava alla Marina di Sarzano, il n. 6 Andrea Pingone a Portoria, il n. 68 Bartolomeo Schiaffino era un camallo del ponte Spinola, il n. 106 Lazzaro Bottaro abitava all'Annunziata. Di alcuni era indicato il preciso luogo di servizio: Francesco Rovere era spalliere sulla banda sinistra. Di altri invece era indicato il mestiere: il n. 129 Giovanni Battista Carbone era un fornaio, il n. 12 Antonio Maria Pisso era un macellaio abitante vicino alla darsena. Solo pochi provenivano da fuori Genova: il n. 152 Gregorio Da Pasciano era di Framura, il n. 179 Pietro Giovanni Cappello era di Albenga<sup>234</sup>.

La fiducia verso tali armamenti non era ancora svanita, nonostante i parziali fallimenti del 1639 e del 1642, cosicché nel 1644 si decise di armare sette galere di libertà, che secondo l'Imperiale furono dotate di cattiva ciurma e di cattivi comandanti, escluso il solo esperto Alessandro Gentile<sup>235</sup>. Le cinque unità, insieme con le sei dello stuolo tradizionale, uscirono in mare per una crociera corsara sotto la guida di Federico Imperiale. Durante quell'estate, l'autore della *Panacea politica* si trovava con Francesco Maria Giustiniani, l'ideatore delle galee di libertà, a Bastia in Corsica, cosicché entrambi furono testimoni oculari di quanto accadde allorché le galere entrarono nel porto della Corsica orientale:

Appena dato fondo cominciarono la gente da remo a calare in terra, scendendo sopra battelli, che si erano accostati e perché li ufficiali li fecero slargare, si gettavano a loro dispetto in mare et alcuni di loro nudi, come uscirono dal ventre, ficcandosi chi per le chiese, chi per le taverne, e chi per le ville saccheggiare frutti con tanta confusione e disordine, che non può abbastanza spiegarsi. Non fu possibile per tutto quel giorno volessero rimbarcarsi, e la

<sup>234</sup> A.S.G., *Magistrato delle Galee, Contente*, f. 15, 1642-1643.

<sup>235</sup> C. LIBERTI, *op. cit.*, c. 24r.

mattina seguente per quanto salpassero le galere, e tirassero il tiro di partenza, e mandassero li ufficiali in terra in busca della gente *non fuit dare rimedium*; onde essendo passate tre ore di giorno, bisognò che il governatore di Corsica, ad istanza del commissario generale mandasse tutta la bireria in volta e che li cercasse in ogni cantone, come il cane la lepre, e legati li portasse alle galee e con tutte queste diligenze ne rimasero 75 in terra<sup>236</sup>.

Rientrate a Genova le imbarcazioni vennero nuovamente disarmate e fino al 1646 non si parlò più di galee di libertà. Nel 1644, per la prima volta, vista l'eccessiva richiesta di uomini, c'erano state alcune difficoltà nel reclutamento dei galeotti. Lazzaro Maria Doria, inviato nella riviera di ponente, in diversi luoghi era stato costretto ad estrarre a sorte i nomi dei "volontari". La città di San Remo doveva consegnare 57 uomini, così suddivisi: 12 del quartiere delle Palme, 15 del Piano, 13 di S. Stefano, 12 di S. Costanzo e 5 della Colla. Ad ognuno di essi vennero anticipate £ 11 di salario mensile<sup>237</sup>. La stessa città, nel 1642, aveva versato £ 40.000 per la costruzione degli scafi, più £ 8.000 per il mantenimento e £ 3.000 distribuiti ai rematori locali. Vista la situazione, il consiglio degli anziani della comunità decise di inviare ai Collegi una breve scrittura nella quale, dopo aver narrato tutte le occasioni in cui per cause belliche la città aveva contribuito in uomini e in denaro, pur confermando la massima fedeltà a Genova si ricordava

che per il tributo personale rispetto agli armamenti tanto terrestri, quanto marittimi la Comunità di San Remo è tenuta a mandar in soccorso della Repubblica Serenissima quel numero d'huomini a proporzione, come gli altri sudditi della Riviera al che però si sono sottomessi, non perché avesse alcuna antecedente obbligatione, ma di loro spontanea volontà<sup>238</sup>.

<sup>236</sup> *Ibidem*, c.25r.

<sup>237</sup> S.A.S.S.R., *Comune di San Remo*, serie I, sc. 25/23, 15 giugno 1644; *Ibidem*, sc. 66/89, *Deliberazioni della Comunità di San Remo per le opere pie 1552-1685*, c. 99, 14 giugno 1644; *Ibidem*, sc. 33/37, 5 luglio 1644.

<sup>238</sup> S.A.S.S.R., *Comune di San Remo*, serie I, sc. 37/42c.



Si ribadiva insomma che la città di San Remo non era soggetta per forza alla Repubblica, ma era legata ad essa da convenzioni e accordi liberi.

Il 5 marzo 1646 i Serenissimi Collegi approvarono l'armamento di 9 galee di libertà più le sei di catena, e fecero pubblicare un bando di arruolamento per i rematori volontari la cui paga venne accresciuta da £ 10 a £ 18 al mese<sup>239</sup>. Nel giugno partiva il reclutamento dei rematori nella città di Genova e nelle riviere. Alla città di San Remo furono chiesti nuovamente 60 uomini, ma questa volta le difficoltà erano insormontabili a causa dei cattivi trattamenti subiti dai volontari del 1644, nel frattempo tornati a casa. A Taggia il 25 giugno si erano reclutati sette uomini, ma se ne cercavano altri di età compresa fra i 17 e i 70 anni, ai quali oltre alla paga prevista di £ 18, la comunità anticipava per l'ingaggio £ 12<sup>240</sup>. Finalmente l'8 agosto una squadra di 9 galee agli ordini di Gio. Giorgio Giustiniani usciva dal porto di Genova per la solita crociera corsara<sup>241</sup>. La novità era che i rematori volontari furono mescolati a quelli incatenati, facendo perdere – secondo il parere dell'Imperiale – il significato originario all'esperimento del 1638. Si era probabilmente chiuso un ciclo, anche se il sistema della leva fu mantenuto in auge almeno fino al 1684.

Nel 1650, in attesa di nuovi sviluppi, fu decretata la vendita degli scafi del nuovo armamento che stavano invecchiando in arsenale. L'idea era di ricavare il più possibile da queste vecchie imbarcazioni, per poi costruirne altre nuove<sup>242</sup>. Nel settembre 1650 Ottaviano Sauli scrisse una dettagliata relazione sulla maniera di armare sei galee di libertà oltre alle sei di catena, ma si trattò ancora una volta di un progetto senza seguito<sup>243</sup>. Nel 1651 la gestione delle galere di libertà

<sup>239</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Gride e proclami*, b. 1021, 5 marzo 1646.

<sup>240</sup> A.S.C.T., *Deliberazioni*, reg. 13, c.n.nn., 25 giugno 1646.

<sup>241</sup> A. SCHIAFFINO, *Memorie di Genova* cit., p. 150.

<sup>242</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica 1650-1659*, cc. 30r-31v, 2 maggio 1650.

<sup>243</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1667, 24 settembre 1650. Nello stesso periodo fu presentato un altro progetto di riarmo, anonimo, conservato in B.C.B., *Progetto per il servizio delle galee, Manoscritti*, mr. X.2.21. Nel 1650 si era provveduto a stilare una suddivisione per comunità per l'armamento di 10 galere: una del Bisagno, una del Polcevera e Sestri P., una di Recco e Rapallo, una di Voltri, Pegli, Arenzano, Cogoleto, Varazze,

venne affidata al neonato Magistrato del nuovo armamento, che avrebbe di lì a poco controllato i vascelli del convoglio pubblico<sup>244</sup>. Il 23 ottobre il Magistrato dell'arsenale comunicava ai Collegi che vi erano pronti in darsena cinque scafi del nuovo armamento<sup>245</sup>. In effetti nel 1656, a seguito dei problemi di precedenza capitati con la squadra di Malta, furono varate alcune galee di libertà, ciurmate in realtà come nel 1646, cioè di gente mista e scadente secondo il parere di Nicolò Maria Imperiale, visto che si trattava di "corbette, filatori, tessitori, facchini della città, o veramente pastori o montanari di Riviera"<sup>246</sup>. Si era giunti all'epilogo<sup>247</sup>. Nel maggio 1658 la galea *S. Maria* era inutilizzabile, la *S. Lorenzo* navigava, mentre quella pagata da Giacomo Lomellini giaceva ormai dal 1642 inutilizzata. Infine la galea *S. Siro* – costruita da Giovanni Agostino Salinero – venne venduta il 23 di quel mese al vicerè di Sardegna marchese di Castel Rodrigo per £ 13.125<sup>248</sup>.

Celle e Albisola, una di Chiavari, Lavagna, Sestri L., Moneglia e Deiva, una di Levante, Cinqueterre e Spezia, una di Portovenere, Lerici, Sarzana, Bordighera e Ventimiglia, una di Savona, Quiliano, Vado, Spotorno, Noli, Pietra e Toirano, una di Albenga, Alassio, Borghetto, Ceriale, Laigueglia, Andora e Diano, una infine di Porto Maurizio, San Remo e Taggia. A.S.G., *Fondo Gavazzo*, f. 1.

<sup>244</sup> A.S.G., *Manoscritti*, n. 44, cc. 16v-17r.

<sup>245</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1670, 23 ottobre 1654.

<sup>246</sup> C. LIBERTI, *Panacea Politica* cit., cc. 25v-26r.

<sup>247</sup> I ruoli dei marinai abili si continuarono ad aggiornare fino al 1684, anno in cui si pensò di armare la settima galea con ciurma libera. In effetti, secondo la lista delle galee pubblicata da G. Caneva, le galee in servizio erano dieci; quattro (*S. Siro*, *Santa Maria Maddalena*, *S. Lorenzo e Vittoria*) erano state armate con il contributo di rematori liberi reclutati nelle riviere. A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1671; *Ibidem, Politicorum*, b. 1662, 7 aprile 1684; G. CANEVA, *L'ultimo comando in mare di Ippolito Centurione* cit., pp. 61-72.

<sup>248</sup> A.S.G., *Antica Finanza*, f. 995.

#### 4. Le galee dei “particolari” genovesi (1528-1716)

Nel Mediterraneo dell'età moderna, oltre alle flotte di galere pubbliche gestite direttamente dallo Stato o appaltate, operarono alcune squadre di galere private, che di volta in volta venivano noleggiate con modalità e termini diversi. “Inventori” di questa attività, paragonabile a quella delle compagnie di ventura terrestri, furono alcuni finanziari-armatori genovesi, con in testa Andrea Doria. Proprio il Doria, già mercenario di terra, aveva capito che investire nell'armamento e nella gestione di una squadra di galere poteva condurre a un clamoroso successo economico e politico. Inoltre era chiaro, ai suoi occhi, che per gli Stati dell'epoca era molto più difficoltoso mettere in mare una flotta che non allestire un poderoso esercito. Per andare per mare bisognava possedere competenze tecniche specifiche e disporre di uomini adatti (ufficiali, maestranze e rematori), e in questo campo non era possibile improvvisare o imitare in poco tempo modelli stranieri. Ecco perché la pratica di noleggiare galere private durò dal primo Cinquecento fino al 1716. Per le grandi monarchie dell'epoca, avere al proprio servizio le galere dei patrizi genovesi significava poter contare sul sapere marittimo ligure e poter disporre del porto di Genova e dei cantieri genovesi. Inoltre gli stessi patrizi-armatori tra la metà del Cinquecento e la metà del Seicento erano i più importanti finanziari d'Europa, perciò agli occhi dei grandi monarchi ingaggiare i Genovesi significava avere in un colpo solo le galere e il denaro. Solo presso questi patrizi, infatti, era possibile trovare contemporaneamente grandi capitali, uno sviluppato sistema creditizio e un'antica scienza marinara.

Tutto il sistema degli armamenti privati ruotava attorno al contratto di *asiento*, termine che in area ispano-italiana aveva significati molteplici.

*L'asiento*, nella sua forma più semplice, equivaleva ad un prestito o ad un affitto non necessariamente ricorrendo alla specie monetaria. *Asientos* erano quelli stipulati da Andrea Doria, e da altri genovesi,

che provvedevano a tener armato e pronto ai servizi di guerra e di pace per il re di Spagna un certo numero di galee; *asientos* erano i contratti rivolti a fornire particolari prestazioni di uomini per tempi e luoghi prefissati, ma soprattutto sotto questo nome si intendevano i soccorsi in denaro che venivano corrisposti alla monarchia secondo concordati compensi e prefissate scadenze<sup>249</sup>.

Più in generale venivano chiamati *asientos* tutti i contratti e gli accordi stipulati fra lo Stato spagnolo e i soggetti privati<sup>250</sup>. Per quanto riguarda le galere esso poteva avere due nature: l'*asiento-noleggio*, in cui un privato metteva a disposizione dello Stato, dietro compenso e con le necessarie garanzie, un certo numero di unità armate; oppure l'*asiento-appalto*, in cui invece lo Stato dava in gestione al privato un certo numero di galere per un certo numero di anni, con i dovuti compensi. L'uso dello stesso termine per indicare due affari diversi ha messo in difficoltà molti studiosi, facendo loro confondere prestazione d'opera e noleggio. Inoltre i contratti di *asiento* di entrambe le tipologie erano costruiti su un unico modello<sup>251</sup>. Come è ovvio la diversa proprietà delle galere – dello Stato o dei privati – comportava conseguenze diverse sia sul piano politico, sia su quello economico. L'appalto era la versione dell'*asiento* (o *assento*, per dirla con vocabolo italianizzato) più in voga presso la maggior parte delle marinerie mediterranee: Toscana, Stato Pontificio, Piemonte, Francia, Spagna e Genova. L'*asiento-noleggio*, invece, era un'invenzione genovese e fu per secoli appannaggio quasi esclusivo dei patrizi della Superba<sup>252</sup>. Il

<sup>249</sup> G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 170.

<sup>250</sup> Per *asiento* "in una accezione ampia s'intende un accordo, o contratto, tra la corona e gli uomini d'affari. Tale contratto poteva avere ad oggetto un prestito in denaro, la disponibilità di galere per un trasporto o per una spedizione militare, oppure le licenze per inviare negri nelle Americhe. Nell'*asiento* erano fissate tanto le condizioni offerte dai mercanti-banchieri quanto le modalità di rimborso da parte della corona" (R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri* cit., pp. 907-908).

<sup>251</sup> Nei documenti spagnoli però la differenza veniva specificata. Nel caso di un *asiento-noleggio* si riportava la dicitura "galeras propias", mentre nel caso dell'appalto la formula usata era che il privato le teneva "en su cargo"; in altre circostanze, più semplicemente, si indicava che si trattava di galere di Sua Maestà. Cfr. A.S.Sp., *Lamba Doria*, f. 17, n. 6.

<sup>252</sup> Nella seconda metà del Cinquecento all'interno della corte spagnola vi furono note-

“padre” di tutti gli *asentisti* fu Andrea Doria, il quale semplicemente trasferì in mare – come scrisse Vito Vitale – il sistema dei “condottieri” già da molti decenni in voga negli eserciti di terra<sup>253</sup>.

Il Doria ebbe il suo primo incarico in mare per conto del governo genovese nel 1512, quando nel giro di tre mesi mise in mare due galee da impiegarsi nella difesa della città, durante una fase del lungo conflitto tra Francia e Spagna per la supremazia sull'Italia. Il comune di Genova, in quella circostanza, aveva dato al Doria le due galere in gestione, assieme a una mercede di 930 lire per ogni galea, con la promessa che tutte le prede catturate sarebbero spettate al comandante e agli equipaggi; il Doria per contro aveva versato per ogni galea 5.000 lire di cauzione, da restituirsi a fine contratto<sup>254</sup>: si trattava perciò di appalto e non di noleggio. Ben presto il Doria capì quanto fosse importante, dal punto di vista politico ed economico, possedere galere da mettere al servizio delle diverse potenze. Negli anni Venti accettò un primo ingaggio da parte dei francesi, che però abbandonò nel 1526, anno in cui passò al servizio del papa. Con la corte romana firmò un doppio contratto di *assento*: da una parte prendeva in gestione le due galee e i due brigantini pontifici, dall'altra noleggiava le sue sei galee, di cui due del cugino Antonio, dietro un compenso di 27.000 ducati secondo il Manfroni, 35.000 secondo il Guicciardini. L'anno seguente

voli spinte per eliminare le galee dei privati e per utilizzare quelle statali, eventualmente concesse in appalto. Si voleva perciò cancellare quella connotazione politica che Andrea Doria nel 1528 aveva dato al sistema degli *asientos*. Le galere private – in caso di mancato rispetto delle clausole contrattuali – potevano rapidamente passare al servizio di una potenza nemica o quantomeno ritirarsi – in una sorta di sciopero – nel porto di Genova. Ecco perché il governo spagnolo si orientò sempre più per il possesso delle galere, salvo poi darle in gestione per ragioni economiche a un privato, con una netta preferenza verso i patrizi genovesi.

<sup>253</sup> V. VITALE, *Breviario della storia di Genova*, Genova, 1955, vol. 1, p. 261.

<sup>254</sup> E. PANDIANI, *Il primo comando in mare* cit., pp. 350-351. Per la ricostruzione della biografia di Andrea Doria rimandiamo principalmente a: M. L. CAPPELLONI, *Vita del Principe Andrea Doria descritta da M. Lorenzo Cappelloni con un compendio della medesima vita*, Venezia, 1568; C. SIGONIO, *Della vita et fatti di Andrea Doria Principe di Melfi*, Genova, 1586; E. PETIT, *André Doria. Un amiral condottiere au XVI<sup>e</sup> siècle (1466-1560)*, Paris, 1887; E. GRENDI, *Andrea Doria, uomo del Rinascimento*, in ID., *La Repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna, 1986; R. Vargas-Hidalgo, *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Madrid 2002; e i più divulgativi A. PERRIA, *Il corsaro Andrea Doria*, Milano, 1972; P. CAMPODONICO, *Andrea Doria*, Genova, 1997.

ripassò al servizio della Francia con un analogo contratto di noleggio per otto galee, stipulato sulla base di un compenso di 38.000 scudi l'anno<sup>255</sup>. Ma la grande epoca degli *asientos de galeras* cominciò l'anno successivo, quando proprio mentre Filippino Doria con otto galee sconfiggeva l'armata imperiale nella battaglia di capo d'Orso presso Amalfi, Andrea decideva di mettere le proprie forze navali al servizio di Carlo V<sup>256</sup>. Malcontento nei confronti di Francesco I che aveva affidato il comando generale dell'armata a un francese, ritardo dei pagamenti, patriottismo o lungimiranza politica e militare nell'intuire al momento giusto quale fosse la parte che sarebbe uscita trionfante dal lungo conflitto: forse non uno solo, ma tutti questi motivi convinsero Andrea a firmare l'accordo con l'imperatore<sup>257</sup>. La trattativa a Madrid venne affidata ad Erasmo Doria, che la concluse con maestria e abilità.

Le richieste di Andrea, sottoscritte da Carlo V, erano dodici: le prime riguardavano la fine di ogni ingerenza francese su Genova e Savona, che assieme alle due riviere avrebbero costituito una nuova Repubblica, o concernevano la libertà di commercio per tutti i liguri all'interno dei territori spagnoli. Il Doria chiedeva poi di poter mantenere in servizio i prigionieri spagnoli incatenati al remo delle proprie galere, oppure di avere in cambio per ogni uomo un forzato a vita o uno schiavo. Dall'articolo 5 dell'accordo iniziava il vero e proprio contratto di *asiento*, che sarebbe poi servito da modello nei secoli successivi:

Più domanda condotta per dodici galee, con quale promette bene e fedelmente servire Sua Maestà Cesarea in ogni parte e contro ogn'uno dove farà il servizio di quella, in ordine di artiglieria, vele, sartie, et ogni altro bisogno tanto da guerra come da navigazione, huomini da remo e gente da cavo a sufficienza come si conviene per servire ad un tanto principe; per mantenimento di quelle a sua provvisione insieme domanda 60 mila scudi d'oro del sole, la valuta ogni anno pagati ogni due mesi et al principio del mese e non

<sup>255</sup> C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana*, Roma, 1897, vol. III, pp. 266-267; F. GUICCIARDINI, *Storia d'Italia*, Torino, 1971, p. 1636 e p. 1783.

<sup>256</sup> C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana* cit., p. 281; C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española*, Tomo I, Madrid, 1972, pp. 143-146.

<sup>257</sup> F. GUICCIARDINI, *Storia d'Italia* cit., pp. 1856-1858.

havendo da se da poter mantener dette galee, ricerca promessa di mercanti sufficienti che si obblighino di pagare, come è detto ovvero essi assegnamenti in sua sadisfazione, acciocché per mancamenti di denaro non sia costretto a mal servire<sup>258</sup>.

Il condottiero genovese otteneva il comando supremo dell'armata imperiale, una casa e un approdo per le galee a Napoli, la possibilità di "estrarre" esentasse diecimila salme di grano dalla Puglia o dalla Sicilia, il rifornimento di munizioni per le artiglierie, l'imbarco del necessario numero di fanti, e infine per sé o per un suo parente un beneficio nel Regno di Napoli del valore di 3.000 scudi d'entrata. Il contratto aveva validità dal primo luglio 1528, anche se fu firmato nel mese di agosto dello stesso anno. Come si vede, questo *asiento* era qualcosa di più di un semplice noleggio<sup>259</sup>. Era prima di tutto un importante investimento finanziario. Bisognava avere una forte disponibilità di denaro liquido da anticipare, tanto che lo stesso Andrea indicava la possibilità di coinvolgere nell'operazione dei "mercanti". A suo modo perciò anche l'*asiento* di galere affondava le sue radici nel prestito del denaro. L'armatore, per mantenere in servizio correttamente le proprie galere, anticipava il denaro necessario che successivamente avrebbe riavuto, con gli interessi, dal sovrano. Qui risiedeva un primo meccanismo di arricchimento: siccome i pagamenti del re non erano mai regolari, su ogni anticipo gli *asentisti* guadagnavano – secondo una testimonianza veneziana degli anni di Lepanto – circa il

<sup>258</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Negoziazioni con la Spagna*, b. 2747 A-B; F. DE LAIGLESIA, *Estudios Históricos (1515-1555)*, I, Madrid, 1918, pp. 148-151; C. BORNATE, *I negoziati per attirare Andrea D'Oria al servizio di Carlo V*, in "Giornale Storico e Letterario della Liguria", XVIII/2 (1942), p. 74; G. ORESTE, *Genova e Andrea Doria nella fase critica del conflitto franco-asburgico*, in "Atti della società ligure di storia patria", LXXII/3 (1950), pp.2-71; C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo I, p. 150; V. DE CADENAS Y VINCENT, *El protectorado de Carlos V en Génova. La 'condotta' de Andrea Doria*, Madrid, 1977, pp. 25-88; A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*, Firenze, 1999, p. 49; M. SIRAGO, *I Doria, signori del mare, ed il sistema dell'"asiento" nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V*, in *Carlo V e il Mediterraneo*, atti del convegno internazionale (Napoli, 11-13 gennaio 2001), "Archivio delle Province napoletane", CXIX (2001), pp. 605-704.

<sup>259</sup> Come ha scritto acutamente Pacini, l'*asiento* era "il testo fondamentale che definiva i rapporti tra la Repubblica e Carlo V", perciò – aggiungiamo noi – lo stesso Stato genovese nacque da un noleggio di galere. Cfr. A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria* cit., p. 49.

14%. Perciò oltre al compenso pattuito l'armatore incassava l'interesse scaturito dal ritardo dei pagamenti. Inoltre, come accadeva in tutte le transazioni dell'epoca, incassava i guadagni derivati dai cambi tra le diverse monete in circolazione.

Nei contratti successivi i genovesi furono ancora più oculati: inclusero, oltre alla possibilità di imbarcare merci nei porti spagnoli evitando i dazi e le gabelle, diverse garanzie, tra le quali spiccavano la concessione di *arrendamenti* (imposte indirette) e di *fiscali* (imposte dirette) nel Regno di Napoli<sup>260</sup>. Infine si includeva la concessione di un feudo con relativo titolo, sempre nel Mezzogiorno. È evidente che la prospettiva di guadagno non stava tanto nel compenso pattuito, quanto nelle clausole di contorno. L'*asiento* aveva anche forti connotazioni politiche, forse ancora più importanti degli aspetti economico-finanziari. Per un armatore privato, noleggiare le proprie navi da guerra alla maggiore potenza europea dell'epoca significava condividere l'autorità di far guerra di quello stesso Stato. Questa delega dello *ius ad bellum* dava un potere immenso ai singoli armatori che, forti di questo diritto, potevano esercitare sotto lo stendardo spagnolo qualsiasi tipo di traffico e di commercio per scopi privati. Per le galere dei *particulares*, nei porti spagnoli o in quelli alleati c'erano pochi controlli o nessuno. Il caso limite era costituito proprio dal porto di Genova. Ufficialmente appartenente ad uno Stato indipendente e neutrale, il porto della Suberba rimase per secoli a disposizione delle galee private, armate da patrizi che peraltro costituivano la stessa classe dirigente dello Stato. Nella darsena di Genova le galere degli *asentisti* per secoli furono costruite, armate e ricoverate durante le soste invernali. L'unica precauzione, che i Collegi pretendevano, era che le truppe spagnole fossero sbarcate prima dell'ingresso a Genova: operazione che si solito, fino al 1713, si svolgeva a Finale.

Per concludere questa rapida e sommaria analisi del contratto d'*asiento* ricordiamo anche che, in quelli stipulati successivamente all'ac-

<sup>260</sup> Nel 1530 lo stesso Andrea Doria – secondo le indiscrezioni raccolte dal suo *entourage* – avrebbe rinnovato l'*asiento* solo se avesse ottenuto migliori condizioni. A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria* cit., p. 160. Sulle richieste e sulle lamentele di Andrea Doria nei confronti della monarchia iberica si vedano le numerose lettere in R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y diplomacia*, cit.



cordo di Andrea Doria del 1528, era sempre compresa la *licencia de saca*<sup>261</sup>, il permesso cioè di esportare dalla Spagna argento e oro. Abbiamo visto che in molte occasioni erano le stesse galee della Repubblica ad assicurarsi questo vantaggioso commercio, ma sappiamo altresì che i “viaggi del denaro” compiuti dalle unità statali furono una piccola percentuale rispetto a quelli effettuati dalle galere private, di cui al momento però non si hanno molte tracce documentarie, poiché se sono state lasciate si trovano in archivi privati ancora per la maggior parte da esplorare<sup>262</sup>.

Il secondo *asentista* fu il signore di Monaco Agostino Grimaldi. Già nel giugno 1524, a Burgos, egli aveva portato la rocca monegasca sotto la protezione di Carlo V, il quale l’aveva successivamente dichiarata indipendente nel trattato di Tordesillas<sup>263</sup>. Nel 1528 il Grimaldi, a completamento dell’alleanza spagnola, si offrì come *asentista* di galere, seguendo l’amico-nemico Andrea Doria. Nell’ottobre di quell’anno l’inviato monegasco Longo trattò inizialmente per l’armamento di quattro galere, ma quando lo stesso seppe che le galere sarebbero finite sotto il comando del Doria propose di armarne soltanto due “esenti da tale ubbidienza”. Le galere di Monaco furono così collocate all’interno della squadra di Sicilia e il compenso venne fissato a 5.200 scudi annui per ogni galera, pagabili in rate trimestrali. Il comando venne affidato a Giovanni Battista, dei Grimaldi di Genova<sup>264</sup>. Nel 1529 però

<sup>261</sup> “La *licencia de saca* significava, a vantaggio del prestatore, una buona occasione per inserire un lucroso contrabbando in proprio accanto al trasferimento di moneta” (G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 171).

<sup>262</sup> Un’acuta valutazione dell’importanza economica e politica della squadra dei particolari si trova in un’anonima relazione della seconda metà del XVII secolo, che potrebbe essere o una parte di quella redatta dal figlio di Colbert nel 1671, oppure uno stralcio di quella dell’inviato Saint’Olon negli anni precedenti il noto bombardamento francese di Genova: “La Repubblica può far capitale di 7 altre galere, che si chiamano de’ particolari atteso che appartengono quelle a nobili genovesi, che sono superiori d’esse essendo sei soggetti, che servirebbero contro spagnuoli, quantunque quelle siano al loro soldo. Non hanno di paga che 20 mila scudi ciascheduna per anno, malissimo pagati, ma li contrabbandi, entrando et uscendo da tutte le parti di Spagna le porgono grandissimo utile. Questa squadra impedisce che questo Stato non sia perfettamente neutrale” (A.S.C.G., *Manoscritti*, n. 58, *Delle Forze di terra e di mare*).

<sup>263</sup> G. SAIGE, *Monaco, ses origines et son histoire*, Monaco, 1897, pp. 139-140.

<sup>264</sup> G. SAIGE, *Collection de documents historiques* cit., vol. II, p. 391; C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo I, p. 409.

Agostino Grimaldi, evidentemente a corto di liquidità, decise di *sub-asentare* le sue due galere ai ricchi cugini di Genova. In sostanza le due galere erano date in *asiento* alla Spagna e contestualmente venivano appaltate dall'*asentista* ad una terza persona. Il 13 ottobre 1529 veniva firmata la convenzione fra Agostino e Giacomo Grimaldi, secondo cui il signore di Monaco avrebbe pagato 2.400 scudi per ogni galea il primo anno e 1.200 per il secondo. L'appaltatore avrebbe guadagnato un terzo delle prede, compresi gli schiavi catturati, il cui costo era valutato a 31 scudi ciascuno. Inoltre

promette detto capitaneo, oltra dette paghe et scuti tre milla duecento promisse per li doi anni, non domandare altro a Sua Signoria per dette galere, quale esso capitaneo è tenuto di provvedere d'ogni vittovaglie, fornimenti et altre cose necessarie, cum vestire debitamente li schiavi et forzadi durante detto tempo et eziandio de fare che tutti li detti huomeni de capo et chiusma de bona voglia saranno a li tempi soi integramente satisfatti per lui de lor stipendi. Et alla fine de detti doi anni se obbliga detto capitaneo de consignare a Sua Signoria et soi galere bene in ordine<sup>265</sup>.

Il 25 luglio 1531, dopo una lunga trattativa, veniva stipulato il nuovo *asiento* tra l'imperatore e il signore di Monaco, sempre per il mantenimento di due galere, per due anni (dal 22 gennaio 1531 al 21 gennaio 1533), al prezzo di 6.000 ducati d'oro per ciascuna galera, pagabili in rate bimestrali dal Regno di Sicilia, dove le galere stesse avrebbero servito. Il Grimaldi pretese che per nessun motivo le sue due unità finissero agli ordini di Andrea Doria<sup>266</sup>. All'inizio del 1532 Agostino Grimaldi, mentre trattava con la Francia per un clamoroso voltafaccia, morì in circostanze misteriose, lasciando la signoria di Monaco in mano al piccolo Onorato I, tutelato dal parente genovese Stefano Grimaldi, sotto la protezione degli spagnoli e di Andrea Doria. Il 29 aprile Carlo V rinnovava così l'*asiento* delle galere ad Onorato I,

<sup>265</sup> C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo I, pp. 422-423; A.P.M., *Serie A*, A 317, pièce 14, 13 ottobre 1529.

<sup>266</sup> G. SAIGE, *Collection de documents historiques* cit., pp. 458-461.

che inoltre riceveva in dono le signorie del marchesato di Campagna, di Terlizzi e di Canosa<sup>267</sup>. Le casse della signoria erano però esauste, ragion per cui nel 1537 Giovanni Battista Grimaldi, su richiesta del fratello Stefano governatore di Monaco, chiese a Carlo V di poter acquisire le due galere di Onorato I, sgravandolo così dell'incombenza. La richiesta, in un primo momento accettata, non ebbe però seguito, visto che i successivi rinnovi dell'*asiento* furono stipulati dal signore di Monaco, il quale nel 1545 aveva comunque sposato Isabella Grimaldi figlia di Giovanni Battista e nipote di Stefano, legando ulteriormente i due rami della famiglia<sup>268</sup>. Negli anni Cinquanta e Sessanta del Cinquecento le due galere monegasche, date in appalto ai parenti di Genova, continuarono tra mille difficoltà (naufragi, ritardi dei pagamenti, ecc.) a servire presso la squadra di Sicilia<sup>269</sup>. Nel 1561 Giovanni Battista Grimaldi otteneva da Filippo II 33.015 scudi per il rimborso della perdita di una galera presso Lampedusa, più altri 6.600 scudi che gli spettavano di mercede e di spese straordinarie<sup>270</sup>. Nonostante le difficoltà tre galere di Monaco parteciparono nel 1565 alla difesa di Malta, ma nel 1569 Onorato I decise di sbarazzarsi della squadra cedendola definitivamente a Giovanni Battista Grimaldi e a suo figlio Giorgio, cosicché le galere di Monaco parteciparono a Lepanto sotto lo stendardo dei Grimaldi di Genova<sup>271</sup>.

Nel frattempo, a cavallo della pace di Cateau-Cambrésis, altri genovesi si lanciarono nel mondo degli *asientos de galeras*. Per l'impresa di

<sup>267</sup> *Ibidem*, p. 493.

<sup>268</sup> *Ibidem*, pp. 782-786.

<sup>269</sup> Il 19 luglio 1554 Stefano Grimaldi reclamava il pagamento di 24.000 ducati al viceré di Sicilia, che secondo contratto doveva pagarne 12.000 all'anno (A.P.M., Serie A, A 332, pièce 10). Nel 1562, invece, era Onorato I debitore di £ 46.896 moneta di Genova verso Giovanni Battista Grimaldi, somma che poteva essere pagata in 18 mesi con l'11% di interesse annuo (*ibidem*, pièce 9). Nel 1569 il debito era stato saldato a Maddalena Pallavicini, moglie di Giovanni Battista Grimaldi, ed ammontava a £ 65.641:15:1, comprese £ 18.745:12 d'interessi. (*ibidem*, pièce 20).

<sup>270</sup> G. SAIGE, *Collection de documents historiques cit.*, vol. III, pp. 123-124, 26 giugno 1561.

<sup>271</sup> G. SAIGE, *Monaco, ses origines cit.*, p. 168. Sulle galere dei Grimaldi si veda R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri cit.*, pp. 640-641. In effetti il 1° gennaio 1568 venne firmato un nuovo *asiento* con Giorgio Grimaldi per il mantenimento di due galere di sua proprietà, cioè le due ex unità di Monaco. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española cit.*, Tomo II, p. 453.

Tripoli, oltre a 16 galere di Andrea Doria comandate dal nipote Gian Andrea, ce n'erano cinque di Antonio Doria comandate dal figlio Scipione, due di Stefano De Mari appartenenti alla squadra di Napoli, due di Visconte Cicala e due di Monaco facenti parte della squadra di Sicilia, e due unità di Bendinelli Sauli<sup>272</sup>. Uno dei primi genovesi a lanciarsi nell'impresa delle galere fu Stefano De Mari, noto banchiere residente a Napoli, il quale tramite suo fratello Nicolò acquistò per 35.000 ducati due galere da dare in *asiento* "con cinquanta schiavi per ciascuna di dette galee con l'annua provvisione di ducati 6.000 d'oro per ciascuna di dette galere assignati", da pagarsi "per la Regia corte sopra li pagamenti fiscali di questo Regno [di Napoli]"<sup>273</sup>. Come garanzia il De Mari, abile finanziere, si fece assegnare rendite sui fiscali delle province di Principato Citra, Calabria Citra e Ultra e Terra d'Otranto. Nel 1560, nel disastro di Gerba (Djerba), il De Mari perse una galea<sup>274</sup> e nel 1563 si lamentava del fatto che erano stati interrotti i pagamenti di quella unità, nonostante parte dell'equipaggio si fosse salvato. Le lamentele per i ritardi dei pagamenti e per le mancate consegne dei forzati continuarono per tutti gli anni Settanta, ritardi però compensati dal fatto che questi *asentisti* godevano di speciali privilegi riguardo ai dazi delle merci che caricavano sulle proprie galere nei porti meridionali; merci a costi inferiori che non servivano soltanto per il consumo a bordo, ma potevano essere vendute<sup>275</sup>.

Negli anni di Lepanto, ormai, il sistema degli *asientos* era giunto a maturazione: oltre alle galere doriane, servivano la Spagna unità dei

<sup>272</sup> C. MANFRONI, *Storia dell' Marina italiana* cit., p. 411. Dati confermati anche in *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo incompleta*, a cura di V. BORGHESI, Genova, 1997, p. 35. Alcune notizie sugli *asentisti* di galere genovesi si trovano in G. BRANCACCIO, "Nazione genovese" cit., pp. 91-94. Antonio Doria – già al servizio di Francia e del Papa – firmò l'*asiento* con Carlo V il 17 luglio 1533 a Barcellona "para servir con tres galeras suyas en el Reino de Sicilia, pagándole 500 escudos de oro de sol al mes por cada una". Cfr C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo I, pp. 409-410; A. PACINI, *La Genova di Andrea Doria*, p. 166.

<sup>273</sup> A. MUSI, *Mercanti genovesi nel Regno di Napoli*, Napoli, 1996, p. 73.

<sup>274</sup> Stefano De Mari ricoprò una nuova galera dal cardinale Vitelli per 18.000 scudi. Cfr. A. CALABRIA, *Finanzieri genovesi nel Regno di Napoli nel Cinquecento*, in "Rivista storica italiana", CI (1989), p. 599. Sulla disfatta di Gerba si veda la lettera di A. Leoni al medico di A. Doria del 12 maggio 1560. Cfr. R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y diplomacia*, cit., pp. 314-315

<sup>275</sup> A. MUSI, *Mercanti genovesi* cit., p. 74.

De Mari, Sauli, Imperiale, Lomellini<sup>276</sup>, Negrone, Grimaldi e Cicala<sup>277</sup>. Tra il primo *asiento* di Andrea Doria e quelli stipulati negli anni Ottanta, il costo del noleggiato – secondo i dati forniti da G. Doria – era salito dai circa 6.000 ducati del 1528-29 ai 7.980 ducati del 1584, per poi arrivare a toccare quota 13.255 ducati nel 1620<sup>278</sup>.

Nel Seicento si affacciarono al mondo degli *asientos* nuovi individui. La squadra doriana, dopo essere passata da Andrea a Gian Andrea, venne trasmessa in eredità da quest'ultimo prima al figlio maggiore Andrea II marchese di Torriglia (1570-1612) e successivamente al secondogenito e più noto Carlo duca di Tursi<sup>279</sup> e da questi ai suoi discendenti fino al 1716. Nel primo decennio del XVII secolo veniva riconfermato l'*asiento* a don Andrea Sauli figlio di Bendinelli e negli stessi anni ne firmava uno anche il celebre Ambrogio Spinola per il mantenimento di quattro galere al prezzo di 7.700 ducati annui per galera<sup>280</sup>. Tra il 1646 e il 1648 vi fu quello stipulato con Gio.Luca e Gregorio

<sup>276</sup> Il 9 aprile 1568 fu firmato un *asiento* con Pietro Battista Lomellini in nome di Nicolò e Agostino Lomellini per il mantenimento di quattro galere di loro proprietà per tre anni. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo II, p. 454.

<sup>277</sup> Fino al 13 aprile 1584 erano in servizio due galere di Edoardo Cicala, poi cedute a Stefano De Mari. A.S.Sp., *Lamba Doria*, f. 7, cc. 1-2-13.

<sup>278</sup> G. DORIA, *Conoscenza del mercato e sistema informativo* cit., pp. 100-101.

<sup>279</sup> Don Carlo Doria stipulò il nuovo *asiento* il 17 maggio 1607: per la prima volta veniva aggiornato il numero dei galeotti previsti, tradizionalmente fermo a 164, che ora saliva a 200 per la galera ordinaria, 250 per la *Padrona* e 350 per la *Capitana* (A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 7, n. 74).

<sup>280</sup> A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 4, n. 98. L'*asiento* di Ambrogio Spinola del 1° dicembre 1613, con inizio fissato al 1° di settembre, aveva una durata di quattro anni e si riferiva al mantenimento di quattro galere di proprietà dello stesso celebre condottiere genovese, così come si evince dall'articolo primo: "Por quanto vos el dicho Ambrosio Espinola me havevys servido y servis con las dichas quatro galeras vuestras proprias trayendolas a mi sueldo conforme a lo capitulado por el dicho asiento viejo". Si trattava perciò di un rinnovo, nel quale però l'amministrazione spagnola – al fine di evitare abusi e sprechi – decise di puntualizzare meglio alcune questioni. Ad esempio bisognava aumentare il numero di rematori previsti, facendoli salire da 164 a 200. I 36 remiganti in più dovevano essere buonavoglia e per il loro sostentamento il soldo era salito da 6.700 ducati del vecchio contratto ai 7.700 del nuovo. In caso di ritardo nei pagamenti il re avrebbe pagato un interesse annuo del 12%. Lo Spinola poteva estrarre esentasse 300 salme di grano dalla Sicilia e 1.000 cantara di biscotto; avrebbe avuto dallo Stato di Milano 15 forzati nuovi ogni anno e la canonica *licencia de saca* per l'esportazione di argento ed oro dalla Spagna per un valore massimo annuo di 14.200 ducati per ogni galera.

L'*asiento* durò fino alla sua morte nel 1630, allorché la gestione passò ad Agostino Spinola. A.S.C.G., *Albergo dei Poveri*, n. 635, mastro di Riccardo Petriccioli 1632-1633, c.2,

Spinola, aiutati da da Lazzaro Grimaldi Cebà<sup>281</sup>, e fino alla fine del secolo ve ne furono sicuramente altri della stessa famiglia Spinola, ma anche di altri rami dei Doria<sup>282</sup>. Dagli anni Ottanta del Cinquecento

“Havere 1632 a 22 dicembre in quanto sta in credito in l’altro suo conto qui tirato £ 104.459:17.

Et in Agostino Spinola e Riccardo Petriccioli per li assenti delle galere del Signor Ambrosio Spinola per tutto 1630 scudi 48.538:10:1 di marca in detti £ 241.108:14:4.

E in detto del mantenimento delle galere di Don Agostino Spinola di conto proprio per l’anno 1630 e 1631 £ 101.426:16:10”.

<sup>281</sup> A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 21, n. 112.

<sup>282</sup> Alcuni riferimenti ad *asentisti* seicenteschi li abbiamo rintracciati dallo spoglio delle leggi della Repubblica riguardanti la vendita degli scafi. Il 26 maggio 1651 Paolo Francesco Doria acquistò tre scafi per conto del re di Spagna e il 21 febbraio 1657 ne comperò un altro “per la propria squadra” (B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.12, *Leges della Repubblica 1645-1652*, c. 252v, 26 maggio 1651; *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica 1650-1659*, c. 374, 21 febbraio 1657). Ulteriori conferme dell’esistenza di una galera *Capitana* di Paolo Francesco Doria ci vengono dalle carte dell’Archivio Doria d’Angri conservato presso l’Archivio di Stato di Napoli. Tra il 1648 e il 1659 furono numerosi i viaggi compiuti dalla *Capitana* di Paolo Francesco Doria da Genova a Napoli, da Genova in Spagna e da Genova a Messina e Palermo. Nel viaggio in Sicilia, compiuto nell’aprile 1649, fu anche catturata una barca francese con carico di grano: l’imbarcazione fu venduta poi per 400 pezzi da otto reali, il grano per 241 ducati. Tra il 1657 e il 1659 sappiamo che la *Capitana* dei Doria d’Angri fece diversi viaggi in Spagna per caricare denaro diretto a Genova. Il carico veniva effettuato a Malaga, Cartagena, Alicante e Valencia. Per esempio a Malaga si caricarono due cassette contenenti 3.000 pezzi da otto messicani per conto di Gomes Acevedo diretti a Raffaele e Giovanni Battista De Ferrari; pezzi 1.050 sivigliani per conto di Luca Galliano diretti a Francesco Maria Balbi; 13 cassette da 2.500 pezzi da otto per conto di Antonio M. Guerrero diretti a Giovanni Battista Valle. Ad Alicante furono imbarcati circa 36.739 pezzi da otto reali più 180.000 reali diretti a diversi genovesi, mentre a Valencia si caricarono più di 22.415 pezzi da otto reali (A.S.N., *Archivio privato Doria d’Angri*, parte II, fascio 770). Nel 1621 vi era in servizio, con la squadra del duca di Tursi, la *Padrona* di Agostino Spinola con 205 rematori, di cui 100 buonavoglia, 51 schiavi e 54 forzati (A.D.P., scaff. 75.51.13). Nel 1652 veniva richiesta una galera da Filippo Pallavicini q. Luca per conto del suocero Gio. Luca Spinola “che ha da servire per l’*asiento* che tiene”. Lo stesso Spinola acquistò tre nuovi scafi per la propria squadra il 10 marzo 1656 e due il 9 gennaio 1660 (B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.12, *Leges della Repubblica 1645-1652*, c. 272v, 16 marzo 1652; *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica 1650-1659*, c. 294, 10 marzo 1656; *Manoscritti*, mr. IV.2.14, *Leges della Repubblica 1660-1670*, cc. 73v-74v, 9 gennaio 1660). Nel 1690, infine, Gio. Domenico Spinola comperò uno scafo nuovo per la sostituzione di uno dei due che teneva in *asiento* con il re di Spagna (B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.16, *Leges della Repubblica 1680-1692*, c. 326v, 8 marzo e 22 aprile 1690). Il 17 marzo 1693 una delle galere di Gio. Domenico Spinola di Gio. Luca era la *S. Francesco da Paola* in servizio presso la squadra del duca di Tursi (A.S.G., *Notai Antichi*, f. 9511, notaio Francesco De Ferrari, atto 341, 17 marzo 1693, *promissio* dell’aguzzino della *S. Francesco da Paola* Francesco Pedevilla). Una *Capitana* di Gio. Domenico Spinola, infine, era già in servizio nel novembre 1671, comandata dal capitano Sperone (A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1592, copialettere di Francesco Maria Sauli 1671-73, 14 novembre 1671).

inoltre proseguiva proficua la collaborazione fra la Spagna e la famiglia Centurione (Ultramarini), le cui carte sono oggi in parte conservate nel fondo *Pallavicini* dell'Archivio di Stato di Bologna.

Una lucida spiegazione dell'*asiento* ci viene fornita dalla relazione di Jacopo Regazzoni, inviato straordinario in Sicilia nel 1574:

Resta che io narri l'accordo che Sua Maestà ha col Signor Giovanni Andrea Doria et altri particolari per le galere loro che conduce al suo dispendio il qual è questo.

Il patrone di esso è obbligato di darle e matenerle ben armate, et provviste così di huomini da remo, marinari, ufficiali et scapoli, come l'artiglieria, monicione, et arme, et delle altre cose necessarie per navigar et combattere. Il qual numero d'huomini debbia esser di 160 da remo et 50 tra ufficiali, marinari et scapoli, che siano pratici, habili et sufficienti. Nelli quali galere se Sua Maestà metterà alcuna fanteria, li provvederà della paga et del vivere, et caso che non se gli mettesse detta fanteria sono li detti patroni delle galere di particolari obbligati di provveder altri 15 huomini aggiunti alli sopradetti 50 si che in tutto siano 65 per li quali s'habbia refare detto patrone alle ratte per conto delle paghe et del vivere per il tempo che servivano. Tutto il tempo che le dette galere staranno al servizio di Sua Maestà eccetto che nelle parti et lochi dove inverniranno, cadauna habbia ad haver il numero preciso delle genti predette, et se fuori del tempo che inverniranno in alcuna mancherà alcun del soprascritto numero, che per saperlo et haverne la verità, sempre si gli possa far la cerca. Si debbi scontar al detto patrone quello che importerà il detto mancamento, si per la paga, come per il vivere, ma nel tempo che si invernirà, non si habbia ad haver in considerazione alcun mancamento, ma tutto va a beneficio del patrone, et se nelli 5 mesi dell'inverno, che si contano da mezzo ottobre sino a marzo gli fusse commendato che dovesse navigar, habbi da esser riconosciuto per il quadro di quello che sarà conveniente, havuta considerazione a quello che non patirebbe, se non navigasse.

All'incontro Sua Maestà da a detto patrone per cadauna galera si per conto di paga o vero di soldo, come de vitto, et questo, et ogni altra cosa appartenente ad una galera, che il tutto è sopra detto patrone ducati 500 d'oro al mese, che fanno ducati 6.000 all'anno et

Sua Maestà non è obligata proveder alcuna cosa, eccetto quella, che s'aspetta alli soldati, che furono posti sopra dette galere, il che ha da esser a spese di Sua Maestà.

La qual paga si debba dar di doi mesi in doi mesi, et prolungandosi troppo, gli è fatto buono per la dilacione a raggion di 14 per 100 d'interesse all'anno, et questi interessi si uniscono in fine di cadaun anno con la summa principale, et se ne fa un corpo, et corregli il prò tutto a raggion di 14 per 100 d'interesse benché nel riscuoter si duri molta fatica.

S'alcuna delle dette galere per navigar di ordine di Sua Maestà li 5 mesi del inverno, andasse a traverso, o patisse qualche altro danno, o vero si perdesse, Sua Maestà è tenuta a rifar il patrone di quello, che sarà raggionevole, intendendosi quando ciò succedesse navigando, ma non combattendo.

Alli quali patroni Sua Maestà concede estensione di ogni dritto et gabella a Sua Maestà appartenente per conto di vittovaglie, sarchiame, et altre cose necessarie per provision et bisogno di dette sue galere in ogni loco delli suoi Stati, non meno, che se fussero galere proprie di Sua Maestà.

Mi resta a dire ancora come et dove si proveda essa armata di panatica, vino et altre cose necessarie: di biscotto si provede per la maggior parte di Sicilia, et qualche quantità della Puglia, di vino dal Regno di Napoli in gran parte, et di Sicilia ancora. Di formaggi per la maggior parte di Sicilia, di sardelle et tonnina di Spagna et Sicilia, di sarchiame et vele per la maggior parte di Genova, et di Calabria, di stoppa da Genova, di pegola di Calavria, sevo et feramenta non manca per ogni loco, di monicione similmente ha Sua Maestà commodità di provvedersi abbastanza delli detti lochi et Stati suoi. Di legname veramente per fabbricarne di maestranza et d'arsenali non ha molta commodità; onde quando si trattasse di far molto maggior numero d'armata, o quando si perdesse questa, che Dio guardi, di rifarne un'altra dararebbe a mio giudicio grandissima fatica, si per difetto di legname, maestranza, et arsenali detti di sopra, come per mancamenti di huomeni da remo, alle quali difficoltà s'aggiunge una maniera sopra tutto, puoiché il re al presente si trova senza dannari, con li quali si fa ogni cosa<sup>283</sup>.

<sup>283</sup> A.S.V., *Secreta, Materie miste notabili*, f. 13.



Tra i primi *asentisti* spicca la figura di Bendinelli Sauli, di cui abbiamo ritrovato alcuni registri contabili nell'archivio Sauli di Genova. Documenti insostituibili, poiché sono gli unici in grado di illustrarci i problemi relativi alla gestione delle ciurme di queste galere private. Il primo *asiento* di Bendinelli Sauli di cui si ha notizia risale al triennio 1555-1558 e venne ricalcato sul modello di quello stipulato nel 1533 tra il re di Spagna e Antonio Doria per il mantenimento di due galere di sua proprietà<sup>284</sup>. La somma stabilita era di 6.000 scudi d'oro per ogni galera, pagabili in rate bimestrali, metà a carico del viceré di Napoli. Al Sauli inoltre si concedeva l'estrazione dalla Sicilia, esente da ogni dazio, di 300 salme di grano per ogni galea, e la consegna di dieci forzati per ognuna delle due unità. Infine nel contratto veniva specificato l'interesse del 12% annuo sul ritardo dei pagamenti del soldo<sup>285</sup>. Lo stesso contratto, con le opportune modifiche, venne accettato dal capitano Bendinelli fino al suo decesso avvenuto il 12 gennaio 1605, allorché ormai i titolari dell'*asiento* erano i due figli Andrea e Geronimo, quest'ultimo poi interdetto per pazzia<sup>286</sup>. Le due galere furono mantenute fino agli anni Trenta del Seicento, quando Andrea Sauli fu costretto a disfarsene a causa dei pesanti debiti accumulati nei confronti di Giovanni Francesco Spinola già finanziatore napoletano del capitano Bendinelli<sup>287</sup>.

Le galere del Sauli parteciparono nella seconda metà del XVI secolo a tutte le spedizioni più importanti, sia quelle fortunate come Lepanto, sia quelle disastrose come Gerba del 1560. E proprio gli anni Sessanta furono particolarmente sfortunati per l'armatore genovese. Nel 1562 "alla Herradura"<sup>288</sup> il capitano Bendinelli aveva perso

<sup>284</sup> L' *asiento* di Bendinelli Sauli fu rinnovato il 6 maggio 1558. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo II, p. 450.

<sup>285</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1427.

<sup>286</sup> Nel contratto di *asiento* rinnovato il 12 novembre 1601 si specificava che don Andrea e don Gerolamo Sauli "servono nella squadra di Genova a due galere proprie in le quali tengono implicata la loro robba, e vengono a costarli più di quello costano alli altri particolari che tengono in assento galere proprie della presente Maestà". A.S.Sp., *Lamba Doria*, f. 17.

<sup>287</sup> Sulla lite Sauli-Spinola si vedano: A.S.Sp., *Lamba Doria*, ff. 7 e 17; A.D.G.G., *Archivio Sauli*, nn. 424 e 426.

<sup>288</sup> Nel naufragio su 28 galere se ne salvarono soltanto tre. Tra i genovesi, oltre alle due

entrambe le galere e nell'autunno successivo le stava lentamente riarmando, ma il re gli chiedeva di mandarle in missione in Spagna. Il Sauli, in una lettera del 20 ottobre 1563, chiedeva di essere esentato dalla navigazione perché avendo ciurme nuove preferiva farle riposare "acciò potessero meglio servire l'estate, conoscendo esser gravissimo pericolo navigare de inverno galee armate di ciurma nuova per le malattie et morte a che sono assoggettate dette ciurme"<sup>289</sup>. Inoltre ne approfittava per lamentarsi dei continui ritardi nel pagamento del soldo che gli procuravano difficoltà economiche notevoli, nonostante egli avesse ricevuto l'appalto della gabella sull'olio. Nella successiva missiva del 19 novembre Bendinelli Sauli, dopo aver ancora una volta ricordato che buona parte delle ciurme erano nuove, metteva a disposizione una sola galera rinforzata con "ciurma vecchia". Nel gennaio 1565 il Sauli perse di nuovo le sue due galere nel mar di Corsica e questa volta fu costretto a chiedere un risarcimento al re di Spagna<sup>290</sup>. Ma la sfortuna non aveva mai fine. Nel marzo 1566 naufragò un'altra galera del Sauli, che si riprese riarmandone un'altra, grazie alla dote della moglie Caterina Pinelli q. Giovanni Paolo, sposata nel 1564<sup>291</sup>. Nonostante le difficoltà, lo stesso Bendinelli condusse alla battaglia di Lepanto una sua galea, entrando così di diritto nella storia come tutti i comandanti che parteciparono a quella giornata. Nell'inverno 1576, però, la *Capitana* Sauli naufragò presso Villafranca, assieme ad altre quattro galere spagnole. Nella lettera del 25 febbraio 1576 spedita a Madrid il capitano Bendinelli raccontava che nel disastro erano morti quattro schiavi e un forzato, ma che si erano salvati 206 remiganti. Inoltre lo stesso Sauli, alla testa dei suoi uomini, aveva recuperato le artiglierie, gli alberi e le antenne, alcune sartie e qualche remo, limitando così i danni a 3.500 scudi. Secondo lo stesso *asentista* la colpa di tutti quei naufragi era imputabile alle pericolose navigazioni inverna-

unità perse dal Sauli, naufragarono sei galere di Antonio Doria e due di Stefano De Mari. Cfr. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo II, pp. 46-48.

<sup>289</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1392.

<sup>290</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1394. Il dato è confermato anche da A. CALABRIA, *Finanzieri genovesi* cit., pp. 598-599.

<sup>291</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1395. La dote di Caterina Pinelli q. Giovanni Paolo si trova in A.S.G., *Notai Antichi*, f. 2649, notaio Francesco Casereto, atto n. 654.

li pretese dal re di Spagna. In conclusione, il Sauli chiedeva al viceré di Napoli di proseguire nei pagamenti poiché l'equipaggio si era in buona parte salvato e andava mantenuto<sup>292</sup>. Gli anni Ottanta trascorsero senza incidenti e le galere Sauli furono impiegate soprattutto nel traffico dei metalli preziosi dalla Spagna verso Genova<sup>293</sup>.

Le galere private erano gestite come una moderna azienda. Tutte le decisioni venivano prese dall'armatore, che non sempre coincideva con la figura del comandante. Bendinelli Sauli in diverse occasioni fu al comando delle proprie galere, ma dopo Lepanto la sua presenza a bordo si limitò ad alcune episodiche apparizioni. L'amministrazione perciò faceva capo a Genova, mentre al comando delle galere venivano posti diversi soggetti di fiducia, molto spesso parenti. Il Sauli negli anni Novanta del XVI secolo affidò il comando della *Capitana*, e quindi della squadra, al figlio naturale Vincenzo, mentre con l'inizio del Seicento quel ruolo passò al capitano Agostino Costa. Tutti gli ordini comunque partivano dall'armatore, che a tratti di penna decideva ogni aspetto della vita delle galere e dei rispettivi equipaggi. Il capitano e lo scrivano erano dei semplici dipendenti, dei semplici esecutori. Le iniziative personali, soprattutto per quanto concerneva il denaro e le ciurme, erano sconsigliate, pena il licenziamento.

A tal proposito sono esplicative le istruzioni inviate il 6 dicembre 1591 da Bendinelli Sauli al figlio Vincenzo comandante della *Capitana*. L'armatore pretendeva la massima cura nella salvaguardia delle ciurme, ma soprattutto nel "maneggio" del denaro. Si lamentava del fatto che nell'ultimo periodo c'era stato un eccessivo consumo di carne di vitello e di vino "come se le galere fossero in viaggio". "Circa il governo delle ciurme" pretendeva che ci si limitasse "a libbra una di biscotto e denari 20 per pani, che sono libbre 6 e 1/2", anche se il sabato vole-

<sup>292</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1408.

<sup>293</sup> A.G.S., *Estado*, leg. 1418, 15 agosto 1585. Il 18 luglio 1587 una galera Sauli assieme ad un'altra Spinola entrava nel porto di Genova con un carico di 700.000 scudi (G. GIACCHERO, *Il Seicento e le Compere* cit., p. 187). Le due galere di Bendinelli Sauli nei primi cinque mesi del 1587 erano costate complessivamente, per il normale mantenimento, £ 17.320:12:4 (A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1275). Tra il primo gennaio 1583 e il primo gennaio 1584 il costo di mantenimento delle due galee fu di £ 67.059:14:8 (A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 800).

va che si desse la carne e il pane fresco; e ordinava: “mandami il conto per giorno quali si spende per li miei huomini, ufficiali e marinari”. La scrittura, ripetitiva e prolissa, insisteva molto sulla necessità che i conti tenuti dallo scrivano fossero inviati a Genova “giornalmente”. Bendinelli ricordava al proprio figlio che le ciurme erano “l’anima delle galere” e che andavano trattate bene, non foss’altro perché ogni rematore morto significava per l’armatore una perdita di denaro. Quanto ai “bonavoglia”, bisognava fare in modo che si indebitassero, perché durante le soste invernali rimanessero in servizio fino alla campagna successiva<sup>294</sup>. L’obiettivo, come in tutte le flotte, era di avere un nucleo di rematori liberi, esperti e temprati dal mestiere.

Sulla gestione dei buonavoglia e sul sistema del debito abbiamo ricavato dati significativi dal libro mastro delle due galere Sauli – *Capitana* e *Padrona* – del 1592-1593<sup>295</sup>. Secondo la lista dei salari pagati fino al 15 novembre 1592, erano in servizio sulle due unità 170 buonavoglia. L’elenco riportava, oltre al salario percepito, il numero di partita (conto) di ciascun remigante. Così ad esempio Battista Castiglione aveva il rimando alla partita n. 184, consultando la quale troviamo il conto economico del nostro galeotto. Nella colonna del dare troviamo i seguenti addebiti:

14 maggio 1592	
Battista Castiglione bonavoglia	
16 maggio deve £ 11 a Vincenzo Sauli	£ 11
4 giugno per un calzon	£ 1.16
10 settembre deve a Vincenzo Sauli	£ 21. 2
20 novembre deve a Vincenzo Sauli	£ 17. 1
25 novembre per una camiciola	£ 5
22 dicembre per una camicia e un calzon	£ 1.18
10 gennaio 1593 deve a Vincenzo Sauli	£ 13
10 gennaio per diverse medicine	£ 2. 8
15 maggio deve a Vincenzo Sauli	£ 7.14.2
24 marzo un cappotto	£ 3.15

<sup>294</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 306, 6 dicembre 1591.

<sup>295</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1369.

25 giugno un berrettino rosso	£ 0.6
25 giugno una camicia e un calzon	£ 1.18
12 settembre deve a Vincenzo Sauli	£ 21.13.3
16 novembre formaggio di Maiorca	£ 0.15
16 novembre carne salata	£ 0. 7.6
17 dicembre deve a Vincenzo Sauli	£ 18.18.3
	<hr/>
[Totale]	£ 130.17.2

Come si vede la voce che ricorre più spesso è quella relativa ai debiti contratti con Vincenzo Sauli comandante della *Capitana*, che avendo fatto tesoro dei consigli del padre prestava con regolarità piccole somme ai suoi galeotti. Al secondo posto troviamo i tradizionali addebiti per il vestiario, per l'alimentazione e per l'acquisto di medicine. Lo stesso Castiglione per contro era creditore:

Resta creditor dal libro antecedente	£ 9. 5.11
7 dicembre 1592 per stipendi di mesi 7 e giorni 16 a £ 5 il mese	£ 37.13.4
5 novembre 1593 per mesi 7 e giorni 20 a £ 5 il mese	£ 38.6.8
E più inserto tiratto ad exitto	£ 45.11.3 <sup>296</sup>

Quest'ultima somma era il reale debito che il galeotto aveva nei confronti dell'armatore e che lo teneva vincolato al servizio. Ma vediamo un altro esempio. Alla carta 190 troviamo il conto di Giovanni Maria Pigliasco:

Dare	
14 maggio 1592	
Gio. Maria Pigliasco buonavoglia	
16 maggio deve a Vincenzo Sauli	£ 7.10
1 settembre come sopra	£ 46.12.6
20 novembre come sopra	£ 7.18.8
25 novembre per una camiciola de panno rosso	£ 5

<sup>296</sup> *Ibidem*, c. 184.

3 dicembre per un cappotto d'arbaso	£ 2
22 dicembre per una camicia e dui calzon	£ 3.16
detto per una schiavina bianca	£ 4. 2
10 gennaio 1593 deve a Vincenzo Sauli	£ 4.10
detto per diverse medicine	£ 1.16
15 maggio deve a Vincenzo Sauli	£ 24.17.6
25 giugno un berrettino	£ 0. 6
detto per una camicia e un calzon	£ 1.18
12 settembre deve a Vincenzo Sauli	£ 13.15.6
16 novembre per maiorchino	£ 0.15
detto per carne salata	£ 0. 7.6
17 dicembre per una camiciola e un calzon	£ 2
25 dicembre deve a Vincenzo Sauli	£ 22. 3.9
	<hr/>
[Totale]	£ 149. 8.5

Haver	
Resta creditor dal antecedente libro	£ 4. 9.3
7 dicembre 1592 stipendi per mesi	
7 e giorni 16 a £ 5 il mese	£ 37.13.4
5 novembre 1593 stipendi di mesi 20 e giorni 5	£ 50.26.8
Resta in tiratura di exito	£ 56. 9.2
	<hr/>
[Totale]	£ 149. 8.5 <sup>297</sup>

Da questi dati risulta chiaro che il sistema del debito era diventato, nel corso del XVI secolo, un espediente comune per vincolare i rematori volontari alla loro galera, permettendo così la formazione di forti contingenti di galeotti esperti. Conoscendo il numero dei buonavoglia è possibile calcolare con buona approssimazione la percentuale di questa categoria sull'intera ciurma delle due galere. Considerato dunque che la *Capitana* aveva 362 rematori e che una *Padrona*, di solito, ne aveva 250, otteniamo un totale di 612 galeotti, di cui i 170 buonavoglia rappresentano il 27,7%. Percentuale non distante da quella delle galere pubbliche di Genova, dove vigeva la regola del terzo.

<sup>297</sup> *Ibidem*, c. 190.

I forzati delle galere Sauli provenivano principalmente dai Regni di Napoli e Sicilia, così come previsto nel contratto di *asiento*. Qualche notizia in merito è ricavabile dal copialettere di Bendinelli Sauli del 1601-1606<sup>298</sup>. Nel maggio 1601 il contratto di *asiento* era stato appena rinnovato, e in questa occasione prevedeva un soldo di 1.000 scudi per ogni mese di navigazione, dimezzato poi nei mesi di sosta. Molte lettere riguardano i forzati imbarcati a Napoli; in quella del 15 giugno diretta a Giovanni Francesco Spinola, si chiedeva alle autorità napoletane di riservare un certo numero di condannati e di non consegnarli ad altri *asentisti*. In altre lettere il Sauli fa riferimento sovente a forzati di “bona condanna”, riferendosi probabilmente a quelli con condanne a lungo termine, ovunque i più richiesti<sup>299</sup>. Nel luglio 1601 furono imbarcati su ordine della Vicaria 40 nuovi forzati, e nello stesso periodo il Sauli si compiaceva con il capitano Agostino Costa per l’ottimo stato in cui si trovavano le due galere con le ciurme in buona salute: “intendo che le galere camminino benissimo”. Inoltre, il Sauli segnalava che nel giro di pochi giorni il capitano Costa avrebbe avuto altri 28 nuovi forzati, ai quali raccomandava si dessero razioni maggiorate di minestra e vino, tali da compensare – diremmo noi – lo *stress* da imbarco. Infine, oltre al solito suggerimento di far indebitare il più possibile i buonavoglia, il Sauli chiedeva, qualora si catturassero schiavi o schiave giovani, di mandarglieli immediatamente a Genova<sup>300</sup>. Il 20 luglio Bendinelli Sauli tornava a scrivere al capitano Costa, questa volta per rimproverarlo dell’eccessivo prezzo che aveva pagato sia per la polvere da sparo, sia per il biscotto<sup>301</sup>. La corrispondenza tra i due continuò, a scadenza settimanale, fino a che le galere rimasero a Napoli.

Agli inizi di settembre le due unità erano giunte a Maiorca assieme alla squadra di don Carlo Doria duca di Tursi e restavano in attesa delle restanti galere, di ritorno dalla tentata spedizioni di Algeri al comando del principe di Melfi Gian Andrea Doria<sup>302</sup>. Qui il capitano

<sup>298</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1571.

<sup>299</sup> *Ibidem*, lettera del 1° giugno 1601 a Gio. Francesco Spinola a Napoli.

<sup>300</sup> *Ibidem*, lettera del 13 luglio 1601 al capitano Agostino Costa a Napoli.

<sup>301</sup> *Ibidem*, lettera del 20 luglio 1601 al capitano Agostino Costa a Napoli.

<sup>302</sup> *Ibidem*, lettera del 7 settembre 1601 al capitano Agostino Costa a Maiorca. Per il tentativo di attacco ad Algeri si veda: *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria* cit., p. LII.

Costa veniva raggiunto da una nuova missiva del Sauli, il quale lo informava che per l'acquisto di biscotto si poteva rivolgere al genovese Angelo Chiavari a Palamos; poi concludeva, ancora una volta, con queste parole: "mi è caro indebitar li bonavoglia che non se ne possino questo inverno andare". Il 12 ottobre di quell'anno la *Padrona* fu posta in "sciverno" a Genova, mentre la *Capitana* avrebbe compiuto ancora un viaggio in Sardegna, prima della meritata sosta. Con l'occasione il Sauli inviava a Madrid una lettera – firmata dai suoi due figli ormai titolari dell'*asiento* – relativa alla richiesta delle paghe non ricevute per 20 mesi consecutivi a cavallo degli anni 1589-90<sup>303</sup>. La reazione del Sauli era consistita nell'ordinare ai suoi comandanti di lasciare immediatamente Napoli e di ritornare a Genova, dove le galere sarebbero rimaste ferme fino a che non fossero arrivati gli arretrati. Il mancato pagamento delle rate era il maggior rischio del noleggio, e l'interruzione del servizio era l'unica risposta. Al ritorno dalla Spagna era stata segnalata al Sauli la possibilità di acquistare alcuni schiavi a Maiorca, cosicché il 19 ottobre egli scriveva al suo agente in quel luogo, Giovanni Antonio Masucco, chiedendo di comprare a buon prezzo dieci o dodici schiavi

che siano huomeni che non passino vinticique anni né abbiano meno di disotto, che siino di brigantini mori e turchi usi al remo, non neri, di bon nerbo e di bona statura, con vantagiar il prezzo più che potrà intendendo esser alle volte bon mercato di essi facendone compra, sarà contenta mandarmeli con qualche bona nave a consignar qui a me<sup>304</sup>.

Anche per Bendinelli Sauli, come per tutti i nobili-mercanti genovesi, era fondamentale il sistema di trasmissione delle informazioni,

<sup>303</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1571, lettera del 21 ottobre 1601 a Bernardo Maschi a Madrid. Le galere dei Sauli rimasero ferme a Genova per ritorsione per più di due anni tra il 1590 e il 1592. Nel maggio 1604 Andrea Sauli reclamava dalla Regia Camera della Sommaria di Napoli il pagamento di circa 30.000 scudi di arretrati.

<sup>304</sup> *Ibidem*, lettera del 19 ottobre 1601 a Giovanni Antonio Masucco a Maiorca. Oltre all'acquisto Bendinelli Sauli negli anni Sessanta del XVI secolo aveva preso schiavi a noleggio da Antonio Spinola al costo di 2 scudi d'oro al mese per ciascuno (V. BORGHESI, *Informazioni sulle galie cit.*, p. 144).



basato su una rete di agenti, parenti e amici distribuiti in tutta Europa, sistema che – come hanno spiegato G. Doria e prima ancora Braudel – era la base del successo dello stesso patriziato ligure nei secoli XVI e XVII.

Ulteriori informazioni sulla maniera di gestire queste galere private si possono ricavare dalle carte della famiglia Centurione, contenute nel fondo Pallavicini, conservato nell'Archivio di Stato di Bologna. Si tratta dei libri contabili e dei relativi copialettere di Marco Centurione q. Cosimo tra il 1611 e il 1622. È il ramo denominato degli Ultramarini, eredi di Adamo Centurione, amico e *co-asentista* di Andrea Doria, nonno materno di Gian Andrea. Il figlio di Adamo, Marco aveva avuto in gestione per un triennio le galere di Toscana (1555-58), mentre il figlio Cosimo era entrato nel giro degli *asentisti* nel 1582, quando il cugino Gian Andrea vendette dieci delle sue galere al re di Spagna, di cui quattro con l'obbligo di darle in *asiento* proprio al Centurione. Si trattava delle galere *Donzella*, *Monarca*, *Marchesa* e *Doria* il cui costo, comprese le ciurme, ammontava a £ 197.829:8:9. Il prezzo delle galere era stato stimato pari a £ 65.741:18:9, mentre per le ciurme si erano conteggiati 240 schiavi a £ 330 ciascuno (£ 79.200) e 320 forzati a £ 165 ciascuno (£ 52.800), esclusi dal conto i 24 buonavoglia per ogni unità. Come si vede, il costo delle ciurme pesava per il 66,7% dell'intero prezzo stimato. Gian Andrea specificava nelle carte annesse che le quattro galere dovevano esser date in *asiento* per tre anni (con inizio dal 1 settembre 1582) a Cosimo Centurione, seguendo il contratto stipulato anni prima con Luciano Centurione<sup>305</sup>,

y con pacto y condicion que el dicho don Cosme Centurion rescribe en si las dichas quatro galeras, chiusma y armamentos dellas como hacienda de Su Maestad y acabado el terzeno del los dichos tres anos [...] sea obligado restituirlas a la persona o personas que Su Maestad para ello mandare nombrar<sup>306</sup>.

<sup>305</sup> Il contratto venne stipulato il 9 aprile 1568. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo II, p. 454.

<sup>306</sup> A.S.G., *Notai Antichi*, f. 3156, notaio Domenico Tinello, 1 settembre 1582.

Si trattava evidentemente di un *asiento-appalto* poiché nel contratto veniva specificato – come indicato dallo stesso Doria – che alla fine dei tre anni le galere andavano restituite ad un incaricato del sovrano “en la misma forma, carate y valor” del momento in cui erano state consegnate al Centurione. Non sappiamo se successivamente don Cosimo acquistasse alcune di queste galere, rovesciando il contratto dall'appalto al noleggio<sup>307</sup>. In effetti, analizzando le carte degli eredi di

<sup>307</sup> Il rinnovo dell'*asiento* del 27 maggio 1594 di Cosimo Centurione, Gio. Antonio De Marini e eredi di Agabito Grillo conferma ulteriormente che si trattava di appalto A.S.Sp., *Lamba Doria*, f. 17, n. 6, “*Assiento nuevo que se ha tomado con Juan Antonio De Marin, don Cosme Centurion y herederos de Agabito Grillo para que sirbar con la siete galeras de Su Maestad que tienen en su cargo. [...] Capitulatione tra il Serenissimo re Felippo 2° de felice memoria e Gio. Antonio De Marini, heredi Agabito Grillo e don Cosme Centurione sopra l'assento di sette galere di Sua Maestà che pagarno per tenerle armate a lor servizi per anni tre dal primo gennaio 1594; [...] spedito in Madrid a 27 di maggio 1594 per la quale promettono detti particolari et si rimette ad essi infrascritti. Et primo. Permettono detti Marini, Grillo et Centurione di navigare con dette sette galere per tutti li Regni di Sua Maestà secondo che si sarà ordinato dalla Maestà Sua e dal suo Capitano Generale. 2. Promettono servire con dette galere bene armate come sono obligati con 164 remieri, et 50 huomini di capo, et 15 soldati per galera sia lecito a loro di metterli altri tanti marinari atti a combattere, et servitio marinaresco, et che Sua Maestà sia obligato pagarli le spese et soldo. 3. Che siano obligati dar mostra di dette galere dove et quando li sarà ricercata dall'uffiziali di Sua Maestà, et che se li facci bascia delle genti che si troveranno essere in esse galere delle promesse ut supra. 4. Che non li possa esser fatta bascia nelli cinque mesi d'inverno che si contano dalli 15 di ottobre sino alli 15 di marzo seguente et che dette bascie vadeno a beneficio d'essi particolari et che servendo in detti cinque mesi d'inverno da detto di 15 di ottobre sino alli 15 di marzo seguente se li dia la ricompensa che parerà giusta. 5. Che se li paghino ducati 500 il mese per galera che sono maravedis 187.500 moneta di Castiglia per ragione del vitto mantenimento delle gente che sono obligati tenere in dette galere et per li acconcie, monitioni, et altre cose necessarie per tenere li navigabili et atte al servitio. 6. Che detti ducati 500 il mese se li paghino ogni dui mesi, et mancando de pagarseli, se li paghi 14 per cento d'interesse l'anno per la mora, et in fine dell'anno si convertino in capitale, et tirino il medesimo interesse de 14 per cento. 7. Che possano essere dal Regno di Sicilia franco di ogni diritto salme trecento di grano l'anno per galera, et mancandoveli per li ministri di Sua Maestà darle, la Regia Corte sia tenuto pagarcele in denari al medesimo prezzo ch'essi haveriano venduto. 8. Che vi possano per vedere in ogni Regno di Sua Maestà di tutte le cose necessarie per il mantenimento di dette galere alli prezzi, et cole franchitie della maniera che lo [?] et pagarono li ufficiali di Sua Maestà per le sue galere, eccetto il grano che non hanno da ponere per essere senza espressa licenza di Sua Maestà, però li concede che possano essere cantara mille di biscotto l'anno per galera da detti Regni di Sua Maestà, contenerne li suoi ufficiali, acciò ne li facci dopplicare. 9. Sua Maestà ordina, che si li consegnino quindici forzati l'anno per galera di quelli che li condanneranno per suoi ufficiali, quali finito il tempo delle loro condanne debbiano liberare. 10. Che possino essere estratti ogni anni da Spagna ducati 87.500 che viene ducati 12.500 per ciascuna delle*

Cosimo, l'ambiguità circa la tipologia dell'*asiento* rimane. Dal 1610 al 1613 il titolare del contratto era Carlo Centurione, fratello di Cosimo, coadiuvato dal giovane nipote Marco. Grazie ai libri contabili di quegli anni sappiamo che le galere erano sempre tre, di cui la prima acquistata da Alessandro Cicala per £ 12.058:3:7, la seconda comprata nuova nel 1602 per £ 12.626:2:1 e la terza anch'essa acquistata nuova nel 1605 per £ 11.272:17<sup>308</sup>. Nell'aprile del 1613 le galere erano ancora tre: *Capitana*, *Padrona* e la nuova *S. Francesco*, fatta costruire a Genova dal maestro David Salinerio. Il 27 maggio di quell'anno moriva Carlo Centurione e le galere passavano sotto il controllo di Marco, il quale il giorno successivo alla morte dello zio si affrettava a comunicare la notizia a Carlo Doria Del Carretto duca di Tursi, in quei giorni nella residenza di Varazze<sup>309</sup>.

Un'ulteriore conferma che si trattasse di un *asiento-appalto* ci viene dalla documentazione relativa alla vendita della galera *S. Francesco* alla corona d'Aragona<sup>310</sup>. Nel 1618 il duca di Lerma era intenzionato

dette galere et non mettendoli siano ducati 2625 che viene ad ragione de ducati 365 per galera. 11. Che Sua Maestà le paghi il danno patiranno quando navigaranno d'inverno levata però la chiusma però quando si perdessero le galere con la chiusma Sua Maestà paghi l'una et l'altro. 12. Che facendo presa alcuna si facci il repartimientio et distribuzione solita per quello che si troverà. 13. Che si di ordine di Sua Maestà, o del suo Generale metteranno intero polvere o altre monitioni per servitio di Sua Maestà, se li habbi da pagare al medesimo prezzo che l'hanno comprato. 14. Che li veditori et contatori delle galere di Sua Maestà habbiano da pigliare et finir li conti di dette galere. 15. Che possino tagliar legnami in tutto il Regno et Stati di Sua Maestà gratis per servitio di dette galere. 16. Che li detti partitari navigaranno di persona in dette galere in servitio di Sua Maestà se li diano ducati mille l'anno de maravedis per ducato et non navigando, ma ponendo altri in lor lochi se li diano ducati 500 l'anno che per quelli che metteranno in loro locho siano a soddisfazione del Generale. 17. Che tutto quello che doveranno havere, se li paghi in oro o argento del medesimo prezzo et valore che correno senza innovarli cosa alcuna. 18. Che li passati quattro mesi dopo il triennio che s'obbligano servirne non se li intimi cosa alcuna si non per un altro triennio et così da mano in mano. 19. Et ultimo promette Sua Maestà osservare questo assento senza falsa, né contradditione alcuna et che il veditore et contatore delle galere tenghi particular conto del tutto perché si compli e guardi".

<sup>308</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 16.

<sup>309</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie II, n. 60, 28 maggio 1613.

<sup>310</sup> Un'altra conferma in tal senso si può trovare in un documento allegato ad un atto del notaio Giovanni Battista Banchero nel quale si specificava che le galere del duca di Tursi erano "proprie", mentre quelle di Marco Centurione erano tenute in *asiento* per conto di Sua Maestà Cattolica. A.S.G., *Notai Antichi*, f. 6275, notaio Giovanni Battista

ad armare una squadra di quattro galere di base a Denia per garantire la sicurezza delle coste del regno d'Aragona<sup>311</sup>. Volendo sbrigare la vertenza in poco tempo chiese al re di Spagna di acquistare alcune galere già appartenenti alle sue squadre. Due se le fece dare dal viceré di Napoli duca di Ossuna e una la chiese al duca di Tursi, comandante generale della squadra di Genova. La scelta del Doria cadde sulla *S. Francesco*, costruita cinque anni prima. Nel contratto, stipulato davanti al notaio Domenico Tinello a Genova, era prevista la restituzione della galera al Centurione o, al posto di essa, la consegna di un nuovo scafo. Si trattava semplicemente di una vendita interna alla corona di Spagna, un po' come avveniva a Genova quando il Magistrato delle galee comprava gli scafi dal Magistrato dell'arsenale, pur essendo entrambe magistrature dello stesso Stato. Nel caso spagnolo era l'amministrazione della squadra di Genova, nella persona del suo *veedor*, che cedeva alla corona d'Aragona, la galera *S. Francesco*. Al momento della firma "el señor Marco Centurione a entregado una de las tres galeras de Su Maestad ques trae por asiento a su real sueldo y servicio". Il prezzo complessivo stimato dai due periti di parte (Orazio Lercari per il duca di Lerma e il capitano Fesetto per il Centurione) era di £ 60.507:0:9, compresa la ciurma di 50 schiavi, pagati 95 scudi da £ 4 ciascuno (£ 19.200), 52 forzati del valore di 40 scudi (£ 8.320) e 94 buonavoglia il cui prezzo era dato dall'ammontare del debito che avevano con il Centurione (£ 5.064:14:11). In totale perciò la sola ciurma era stata valutata £ 35.584:14:11, cioè il 58,8% dell'intero costo<sup>312</sup>.

Dai libri contabili delle galere Centurione possiamo ricavare alcuni dati significativi sulla maniera di reperire schiavi e forzati. I forzati venivano acquistati spesso a Novara, Milano, Pontremoli, Monaco, Finale e dal principe di Val di Taro. Il 23 febbraio 1611 Carlo Centurione acquistò tre nuovi forzati dal vescovo di Novara al prezzo di £ 440 ciascuno. Nell'agosto dello stesso anno un forzato di Pontremoli era costa-

Banchero, atto del 23 febbraio 1635; A.S.G., *Notai Antichi*, 6279, notaio Giovanni Battista Banchero, atto del 26 maggio 1636.

<sup>311</sup> Il permesso di formare la nuova squadra di galere era stato firmato dal re già il 13 gennaio 1615. Cfr. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo III, p. 486.

<sup>312</sup> A.S.G., *Notai Antichi*, f. 3171, notaio Domenico Tinello.

to £ 80, mentre nel marzo del 1610 per la stessa somma si comprarono a Finale diversi forzati<sup>313</sup>. Il 20 giugno 1620 furono acquistati tre forzati dal principe di Val di Tarò per £ 167:11<sup>314</sup>. Nel 1615 furono comperati 53 forzati dal duca di Tursi, a Palermo, e ancora dal principe di Val di Tarò per un totale di £ 7.225:2<sup>315</sup>. Gli schiavi si compravano un po' in tutto il Mediterraneo, allorché ne capitava l'occasione. Alla data del 25 giugno 1610 troviamo i seguenti acquisti: Ametto di Costantina comprato da Francesco Regesta di Alassio per £ 320, Drego Indaino greco comprato a Cadice dal capitano Francesco Mutio per £ 269:16, Mamet di Bonamet del Marocco comprato dal papa per £ 240, e un anonimo schiavo comprato a Genova da Stefano Spinola per £ 120<sup>316</sup>. Altri schiavi si compravano a Cagliari, Messina, Barcellona, Napoli e Livorno. Tra il 1613 e il 1616 furono comprati 26 schiavi per una spesa totale di £ 10.278:12:3, prezzo molto vicino a quello di un nuovo scafo di galea. Nello stesso arco di tempo furono venduti e si riscattarono 9 schiavi per un ricavo di £ 5.351:16:2<sup>317</sup>. Ogni viaggio compiuto dalle galere era un'occasione per acquistare nuovi schiavi destinati sia al remo delle galere, sia ad altri scopi. Il 7 aprile 1613, poco più di un mese prima di morire, Carlo Centurione scriveva al capitano Francesco Mutio, comandante della *Capitana*, "che se in Livorno vi fussero pronte due schiavette turche o more, usate diligenza di comprarle avvertendo però che l'età non sia meno di anni 7 e più di anni 10 e che siano belle di schiena" e con un prezzo non superiore alle 300 lire<sup>318</sup>. Più tradizionale l'ordine scritto da Marco Centurione il 6 aprile 1615, sempre al capitano Mutio per il viaggio in Spagna, nel quale si specificava:

come sapete havemo bisogno di chiusme e per ciò procurarete con ogni istanza di comprare schiavi e avendo l'attentione ne comprate sino al numero de 12 in 15 soprattutto che non siano negri e

<sup>313</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 16, libro mastro del 1611-12, c. 4, 23 febbraio 1611; libro mastro del 1610, c. 4, 16 marzo 1610.

<sup>314</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 17, mastro del 1619-22, c. 30, 27 giugno 1620.

<sup>315</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 18, mastro del 1613-1619, c. 29.

<sup>316</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 16, mastro del 1610, c. 14.

<sup>317</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie XIV, n. 18.

<sup>318</sup> A.S.B., *Archivio Pallavicini*, serie II, n. 60, 7 aprile 1613.

che non passino il pretio di mille reali l'uno, intendo che in quelle galere di Barcellona ve ne siano per vendere, state in l'avviso [...] mi dicono che in Cartagena li padri di S. Gines ne hanno per vendere, quando sarete in esso luogo fate diligenza per comprare e circa li moreschi venendo l'occasione non mancate de comprare, per il pretio di essi non spendete più de reali 750 sino in 800<sup>319</sup>.

Per quanto concerne la gestione dei buonavoglia abbiamo trovato un'ulteriore conferma nell'uso del sistema del debito, con una sorprendente analogia con Venezia, nel documento di cessione della galera S. Francesco, dove gli acquirenti hanno comperato i 94 buonavoglia, pagando al venditore l'ammontare del debito che gli stessi galeotti avevano contratto con i Centurione.

Torniamo ora alla famiglia Doria. Abbiamo visto che Andrea Doria nel giro di pochi decenni riuscì a mettere in mare una flotta di una ventina di unità. Nel 1552, secondo le notizie trasmesse al granduca di Toscana da Luca Martini, le galee del principe Doria, con luogotenente Marco Centurione di Adamo, erano esattamente venti: *Capitana, Padrona, Signora, Aquila, Marchesa, Serena, Donzella, Pellegrina, Fortuna, Doria, Vittoria, Comare, Temperanza, Fortezza, Brava, Perla, Giustizia, Dovizia, Villana* e *Contessa*<sup>320</sup>. Lo stesso documento ci informa circa l'amministrazione, mentre poco o nulla sappiamo sulle ciurme. Certamente Andrea Doria fu un fautore dell'uso dei forzati, tanto che nel 1532 suggerì ai governanti della Repubblica di Lucca di introdurre nel loro sistema penale la condanna alla galera. Da allora sulle galere doriane ci furono sempre dei rematori lucchesi, la cui serie è stata ricostruita in uno studio di M. Lenzi: tra il 1532 e il 1715 furono 991 gli uomini inviati alle galere dei Doria, con la media di spedizioni più alta negli anni dal 1587 al 1630<sup>321</sup>.

Per il periodo di Gian Andrea Doria<sup>322</sup> disponiamo di qualche

<sup>319</sup> *Ibidem*, 6 aprile 1615.

<sup>320</sup> V. BORGHESI, *Informazioni sulle galee* cit., p. 176.

<sup>321</sup> M. LENZI, *Forzati lucchesi sulle galere genovesi* cit., p. 120.

<sup>322</sup> Sulla figura di Gian Andrea Doria rimandiamo a: V. BORGHESI, *Vita del Principe Gian Andrea Doria* cit.; ID., *Le galere del Principe Giovanni Andrea Doria (1540-1606)*, in *Navi di legno*, Trieste, 1998, pp. 91-100; R. SAVELLI, "Honore et robba": sulla vita di Giovanni Andrea

dato in più grazie alle carte conservate nell'archivio privato Doria Pamphilj di Roma. Negli anni Settanta e Ottanta del XVI secolo, la squadra privata del principe di Melfi era di 12 unità. In un periodo successivo alla disfatta di Gerba, nel 1563, l'elenco delle galee con il relativo numero di rematori "legati" era il seguente:

Nome della galea	Numero dei galeotti
Capitana	236
Vittoria	129
Padrona	131
Fortuna	134
Donzella	140
Brava	121
Marchesa	131
Doria	133
Temperanza	144
Aquila	135
Monarca	143
Perla	146
Totale	1.723

Fonte: A.D.P., banc. 79.38.

Tabella 24

Nella lista mancano i buonavoglia, che invece troviamo presenti in numero di 197 nel 1573. Per 70 di questi abbiamo potuto ricavare la provenienze:

Provenienze	Numero
Repubblica di Genova	17
Ducato di Milano	14
Regno di Francia	14
Repubblica di Venezia	5
Stati tedeschi	5
Stato Pontificio	4
Stati sabaudi	4
Granducato di Toscana	3
Regno di Spagna	2
Regno di Sardegna	1
Regno di Sicilia	1
Totale	70

Fonte: A.D.P., scaff. 79.37.1, dispacci, conti e giustificazioni sulle galee 155-1578

Tabella 25

*Doria*, in "La Berio", XXIX, 1989, fasc. I, pp. 3-41. Si segnala inoltre il manoscritto B.U.G., ms. C.IV.22, *Contractus pro Illustrissimo et Excellentissimo Jo. Andrea Ab Auria* (1576).

Il 27 luglio 1573 furono inoltre reclutati a Genova, da Sebastiano Bocchiardo, altri 25 buonavoglia per la galera *Giustizia*, tutti ingaggiati con un premio di 7-10 scudi ciascuno<sup>323</sup>. Nel 1581 il principe Doria decideva di inviare il suo agente Aurelio Crespi nella riviera di Ponente per reclutare nuovi buonavoglia. Nelle istruzioni consegnate al Crespi, il 27 febbraio 1587, si specificavano le modalità del reclutamento. Ad ogni uomo giovane, gagliardo e abile si dava un premio d'ingaggio compreso tra 3 e 10 scudi e gli veniva promessa una paga mensile di £ 5:2. Mentre il Crespi si stabiliva a San Remo, tra l'11 e il 18 marzo, il Doria si premurava di avvertire altri suoi referenti per il reclutamento dei volontari a Oneglia, Levanto, Portovenere e Mentone. Il 18 marzo il Crespi aveva già inviato i primi 25 uomini, ma il principe se ne era lamentato poiché alcuni di essi erano troppo giovani. Il 20 marzo si ordinava ad Aurelio Crespi di reclutare almeno 100 uomini entro Pasqua<sup>324</sup>.

In quegli anni le galere del Doria avevano tuttavia una preponderanza di forzati<sup>325</sup>. Nel 1577 – ad esempio – la galera *Donzella* aveva una ciurma di 211 rematori, di cui 119 condannati (56,3%), 70 schiavi (33,2%) e 22 buonavoglia (10,5%). La *Temperanza* invece aveva 204 galeotti, di cui 104 forzati (51%), 64 schiavi (31,4%) e 36 buonavoglia (17,6%). Il 29 aprile 1594 al Doria erano rimaste solo la *Capitana* e la *Padrona*, mentre le altre dieci – come s'è visto – erano state cedute al re di Spagna (che aveva sborsato complessivamente £ 490.744:18:11), il quale poi le aveva date in appalto a Cosimo Centurione, Agabito Grillo e Giovanni Antonio De Marini<sup>326</sup>. La *Capitana* aveva una ciurma di

<sup>323</sup> A.D.P., scaff. 76.27.1, 27 luglio 1573.

<sup>324</sup> A.D.P., banc. 62.69.

<sup>325</sup> Il dato è confermato anche da M. Aymard, il quale scrive che nel 1571 le galere di G. A. Doria avevano 1.228 forzati e 577 schiavi (M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 83).

<sup>326</sup> Nel maggio 1608 una galera dei De Marini – comandata da Scipione Doria – giunse a Barcellona, così come evidenziava il console genovese in quel luogo (A.S.G., *Archivio Segreto, Consoli in Spagna*, b. 2670, lettera dell'8 maggio 1608 del console Gio. Batta Treglia). Negli anni Venti del Seicento, però, l'impresa del De Marini fallì e le due galere furono date in gestione a Gregorio Spinola, fratello di Bartolomeo (Cfr. C. ÁLVAREZ NOGAL, *El factor general del Rey* cit. p. 523); per il contratto del 1582 si veda :C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo II, p. 458, per il contratto del 27 maggio 1594: *Ibidem*, p. 460, "Asiento nuevo tomado con Juan Antonio De Marin, Don Cosme Centurión y herederos de Agabito Grillo para que sirvan con las galeras de S.M."



237 uomini, di cui 114 forzati (48,1%), 94 schiavi (39,6%) e 29 buonavoglia (12,3%), mentre la *Padrona* su 200 rematori aveva 114 forzati (57%), 68 schiavi (34%) e 18 buonavoglia (9%)<sup>327</sup>.

Nel 1606, alla morte di Gian Andrea Doria, il comando della squadra di Genova passò in un primo tempo al figlio maggiore Andrea marchese di Torriglia e successivamente al figlio minore don Carlo Doria Del Carretto duca di Tursi (1576-1649)<sup>328</sup>. Grande protagonista della scena mediterranea per mezzo secolo, don Carlo iniziò giovanissimo a navigare al fianco del padre e nel 1596, a vent'anni, ebbe il suo primo comando autonomo, allorché guidò una squadra mista spagnola in operazioni antifrancesi<sup>329</sup>. Dopo la morte del padre divenne ben presto il principale referente marittimo della corona di Spagna, ruolo che resse fino alla morte avvenuta nel 1649, dopo la rivolta di Napoli. Negli anni Quaranta, nonostante fosse diventato Grande di Spagna e presidente del Consiglio d'Italia, a causa di un imponente credito che vantava nei confronti della corona per il mantenimento delle sue galere abbandonò per qualche tempo il servizio e si ritirò a Genova<sup>330</sup>. Sposato nel 1596 a Placidia Spinola, ebbe diversi figli, di cui il primogenito Gian Andrea – nato nel 1607 – morì giovane nel 1628 a seguito di alcune ferite riportate in uno scontro in mare con i barbareschi. Gian Andrea però fece in tempo a sposarsi con la cugina Costanza Doria figlia del principe di Melfi Gian Andrea e ad avere un figlio, Carlo II (1627-1665), che alla

<sup>327</sup> A.D.P., scaff. 79.17.

<sup>328</sup> Nel 1613 (31 dicembre) don Carlo firmò il nuovo *asiento* con il re di Spagna per la condotta di "tres galeras vuestras propias" di cui una *Capitana*, una *Padrona* e una *sen-siglia*. Il re avrebbe pagato un soldo pari a 33.950 ducati annui. Inoltre per ogni ritardo di pagamento il Doria avrebbe preteso l'8%. Dal 1625 inoltre lo stesso don Carlo prese in appalto le galere che "teneva in carico" Marco Centurione. A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliacci 7, n. 74; A.S.G., *Notai Antichi*, f. 6292, notaio Giovanni Battista Bancharo, 29-30 novembre 1640. Il marchese di Torriglia Andrea II era stato nominato capitano della squadra di Genova il 19 agosto 1591. Cfr. R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y diplomacia*, cit. pp. 1316-1318.

<sup>329</sup> B. BERNABÒ, *Placidia Doria Spinola una dama genovese tra Liguria, Lunigiana e Regno di Napoli*, Pistoia, 2002, p. 32. Don Carlo già nell'estate 1590 aveva firmato un primo *asiento* per il mantenimento di 2 galere del padre. Cfr. R. VARGAS-HIDALGO, *Guerra y diplomacia*, cit. pp. 1286-1287.

<sup>330</sup> *Ibidem*, pp. 37-39; sui contrasti economici con il re di Spagna nel 1642 si veda D. GOODMAN, *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001, pp. 97-98.

morte del nonno ebbe in eredità le galere di famiglia e il comando della squadra dei “particolari” di Genova. Alla sua morte, avvenuta nel 1665, l’incombenza passò al figlio Gian Andrea II, nato nel 1660, che detenne la carica di comandante della squadra fino al 1716, anno in cui, come tra breve vedremo, le sei galere, e i diritti ad esse connessi, furono cedute alla Repubblica di Genova dopo una lunga trattativa.

Sulle galere dei Tursi non abbiamo molte notizie. Sappiamo che nel 1679 erano sette, che la *Capitana* aveva 340 rematori di cui 160 forzati, 100 buonavoglia e 80 schiavi, mentre le galere ordinarie avevano 270-280 rematori distribuiti seguendo la regola genovese del terzo<sup>331</sup>. Sappiamo inoltre che di solito queste galere venivano costruite nell’arsenale di Genova, anche se in numerose occasioni furono acquistate altrove. Per il Seicento, sappiamo che don Carlo II comprò due nuove galere dal Magistrato dell’arsenale il primo settembre 1655<sup>332</sup>, e che la moglie Giovanna Gonzaga principessa d’Avella acquistò un nuovo scafo il 21 aprile 1670, per la squadra del piccolo duca di Tursi Gian Andrea<sup>333</sup>. Quest’ultimo, prima della vendita della squadra, fece costruire a Genova due nuove galere l’8 febbraio 1713<sup>334</sup>.

Con la fine della guerra di successione spagnola Gian Andrea II Doria Del Carretto duca di Tursi rimase senza datore di lavoro. Dopo brevi tentennamenti, nella primavera-estate del 1715 decise di passare sotto la protezione di Luigi XIV, il quale fu ben lieto di assumersi i doveri e soprattutto i diritti che la squadra dei particolari genovesi si portava seco. Al re di Francia faceva gola la possibilità di sfruttare Genova come porto di armamento e di appoggio. L’accordo però non piacque al governo della Repubblica, poco intenzionato a sottostare ad una nuova tutela straniera e non dimentico del bombardamento al quale nel 1684 il re Sole aveva sottoposto la Superba. Inoltre il passag-

<sup>331</sup> J. MEYER, *Gens de mer en Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle: la France et l’Espagne, essai de comparaison*, in *Le genti del mare Mediterraneo* cit., vol. I, p. 922. Per il 1647 sappiamo con certezza che una delle galere di don Carlo era la *Santa Teresa* (A.D.G.G., *Archivio Pallavicini*, fogliuzzi 7, n. 21 e fogliuzzi 21, n. 48).

<sup>332</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.13, *Leges della Repubblica 1650-1659*, cc. 263r-264r, 1 settembre 1655.

<sup>333</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.15, *Leges della Repubblica 1670-1680*, c. 33r, 21 aprile 1670.

<sup>334</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.18, *Leges della Repubblica 1711-1721*, c. 25v, 8 febbraio 1713.

gio del duca alla Francia sollevava in seno al patriziato tre interrogativi. Il duca non avrebbe forse dovuto chiedere il permesso alla Repubblica prima di accordarsi con i francesi? Come doveva comportarsi la stessa Repubblica allorché le galere del Tursi fossero entrate nella darsena di Genova sotto lo stendardo francese? Che cosa ne sarebbe stato della galea ospedale doriane ormeggiata nella darsena?<sup>335</sup>

Sul primo punto la Giunta di Marina scrisse, già il 17 dello stesso mese di luglio, che i Doria avevano comandato la squadra dei particolari dal 1528, da quando cioè Andrea Doria aveva firmato il primo *asiento*, senza dover sottostare a nessuna legge della Repubblica. Legge che invece esisteva (1614 e 1637) per tutti gli altri sudditi della Repubblica che non fossero eredi diretti di Andrea. In una successiva memoria del 30 dicembre 1715 la Giunta scriveva che il duca di Tursi era considerato cittadino spagnolo e perciò non aveva come tale nessun obbligo di sudditanza nei confronti della Repubblica, che pur rimaneva la sua patria natia. Nello stesso scritto si specificava che invece i cugini principi di Melfi e gli Spinola marchesi di Los Balbases, eredi del grande Ambrogio, godevano della cittadinanza genovese ed avevano inoltre il titolo di Eccellenza. Sulla seconda questione la Giunta non espresse alcun parere, ma si limitò a ricordare come ci si era comportati in passato. Le galere dei *particulares* potevano utilizzare la darsena e il porto di Genova sia per le nuove costruzioni, sia per la manutenzione e sia per la sosta invernale, purché non avessero a bordo soldati spagnoli o al soldo della Spagna. I fanti, di solito, venivano imbarcati e sbarcati ogni volta a Finale. Tutto ciò era durato fino al 1679, anno in cui dopo le proteste francesi la Repubblica aveva chiesto al duca di “scivernare” a Barcellona. Nel 1684, però, le galere erano tornate a Genova, ma erano state nuovamente allontanate dopo il bombardamento della città, tornandovi di tanto in tanto per scali tecnici, per imbarcare o sbarcare uomini illustri o denari, e qualche volta anche per lo “sciverno”, anche se non erano più ormeggiate in darsena, ma sistemate nel mandraccio con l'accortezza “di tener chiusa la porta del ponte dei Cattanei”. La nuova base invernale era così divenuta Gaeta, porto sicuro vicino a

<sup>335</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1687, 10 e 17 luglio 1715.

Napoli, dove sempre di più in quegli anni la squadra prestava servizio. Anche sulla questione della galera ospedale, la Giunta si riservava di tornare nei mesi a seguire. Sul fatto che la squadra potesse usare la darsena di Genova, si dichiarava favorevole anche il Minor Consiglio, il quale precisava che esisteva in proposito una legge del 1562.

A risolvere tutti questi problemi giunse, il primo settembre 1715, la morte di Luigi XIV, che lasciava il trono al piccolo Luigi XV e il governo al reggente Filippo duca di Orléans. La Francia rifiutò l'accordo firmato dal vecchio re e dal duca di Tursi, lasciando quest'ultimo libero da ogni soggezione. Il governo genovese, avutane notizia, colse la palla al balzo, proponendo l'acquisto delle sei galere e dei diritti ad esse connessi: in pratica si chiedeva al duca di annichilire la propria squadra vendendola alla Repubblica. Il 16 dicembre 1715 Gian Andrea accettò l'offerta, impegnandosi a non firmare mai più alcun tipo di *asiento* con una potenza straniera. In cambio, però, il duca pretendeva, oltre al denaro, la piena cittadinanza genovese, il titolo di "Eccellenza" e una rendita di 1.000 doppie di Spagna per sé e per i propri eredi. Nel mese di gennaio i Collegi affidarono l'incarico di trattare e concludere l'accordo a Benedetto Viale, mentre per il duca la procura venne data a Giuseppe Maria Uccelli. Nei diversi documenti prodotti sulla questione dell'acquisto delle galee si ricordavano anche i termini del vecchio *asiento* che il duca aveva con Carlo II. Il re di Spagna pagava annualmente per ogni galera ordinaria 21 mila pezzi da otto reali, più di 30.000 per le galere *Capitana* e *Padrona*,

con la distinzione che li 12 mesi dell'anno, li 7 erano pagati in paga ordinaria, cioè ogni tre anni e il restante delli 5 mesi dell'invernata ne restava creditore [il duca] andando come dicono gli spagnoli in alcazi, de quali di tratto in tratto di tempo scuodeva qualche porzione e detto alcanzo si andava sempre aumentando per li 12 per cento che il re bonificava sopra di essi<sup>336</sup>.

Nonostante le numerose difficoltà che la trattativa sollevava, il 4 aprile 1716 si giunse alla stesura del contratto, firmato dalle due parti:

<sup>336</sup> *Ibidem*, scrittura senza data di Pietro Giustiniani.

Nel nome del Signor Iddio. Essendo vero, che l'Illustrissimo et Eccellentissimo Signor Gio. Andrea Doria del Carretto Duca di Tursi, dopo essere stata licenziata dal servizio della Corona di Spagna et indi da quello della Corona di Francia la squadra delle sue galee, abbia risoluto di sgravarsi dal peso della squadra suddetta, con annichilarla e vendere li sei scaffi, de quali al presente consiste, assieme con tutti gli apparati, attrazzi, bronzi, armi, munizioni da guerra spettanti alla detta squadra, et altre cose, che compongono le dette galee; e che successivamente detto Eccellentissimo Signor Duca desideroso di dare continue prove del suo zelo verso la Patria, e del suo ossequio verso la Serenissima Repubblica, con preferirla a chiunque altro quando ella avesse inclinato a fare la compra di detti sei scaffi, apparati, attrezzi, bronzi, armi, munizioni da guerra, et altro, come sopra, abbia a questo effetto pregato l'Illustrissimo Benedetto Viale dell'Illustrissimo Agostino di fare presenti alli Serenissimi Collegi questi suoi figlioli et ossequiosi sentimenti, i quali essendo stati intesi dalle loro Signorie Serenissime con tutta la maggior pienezza di gradimento, e con eguale disposizione di applicare alla detta compra, è stato da prefati Serenissimi Collegi, per la facoltà, che loro compete, e specialmente in virtù della deliberazione o sia deliberazioni fatte ultimamente dal Minor Consiglio, disputato il detto Illustrissimo Signor Benedetto Viale a trattare e convenire la detta compra col suddetto Eccellentissimo Signor Duca, con piena facoltà di concluderla<sup>337</sup>.

Il pragmatico duca però, proprio nelle settimane precedenti, aveva proposto la vendita delle galee alla Repubblica di Venezia, la quale il 28 marzo aveva rifiutato perché il prezzo di 140.000 pezzi da otto reali era stato giudicato troppo elevato. Inoltre al Senato veneziano interessavano soltanto i 1.362 galeotti (213 schiavi, 327 forzati e 822 buonavoglia) e non gli scafi, di cui Venezia aveva una produzione abbondante<sup>338</sup>.

<sup>337</sup> *Ibidem*, scrittura del 4 aprile 1716.

<sup>338</sup> A.S.V., *Senato Rettori*, f. 175, parte del 28 marzo 1716 e *Senato Mar*, f. 844, parte del 4 aprile 1716.

Per accertare il valore delle sei galere si nominarono dei periti di parte, che dovevano esprimere un parere definitivo a distanza di otto mesi gli uni dagli altri. La somma stabilita sarebbe stata pagata in quattro rate senza interessi. Nel prezzo vennero incluse le ciurme, compresi i numerosi buonavoglia il cui valore, analogamente a quanto si praticava a Venezia, era dato dalla somma dei debiti contratti con l'amministrazione. Negli stessi giorni il duca di Tursi risolveva anche la questione della galera ospedale, affidandone la demolizione ai fratelli Francesco e Angelo Gnecco dietro un compenso di 580 lire monetata di Genova e della possibilità di rivendere il legname. Alla fine dell'estate 1716 fu determinata la somma che la Repubblica avrebbe dovuto pagare: £ 327.203:18:7, divisa in quattro rate da £ 81.800:19:8. La prima rata fu pagata il 16 ottobre, in parte (£ 30.196:17) grazie alla vendita degli attrezzi di alcune delle galere acquistate, e in parte grazie al moltiplico lasciato da Tommaso Raggio. Per pagare le altre tre rate la Repubblica contava di vendere il restante dell'attrezzatura di cui £ 124.437:12:9 soltanto per le artiglierie. Una delle galere acquistate divenne la *Padrona* dello stuolo pubblico.

Nel marzo 1717 i Provvisori delle galee fecero valutare il costo dell'armamento della galera *La Duchessa*, una di quelle acquistate dal duca di Tursi. Il valore dello scafo venne stimato attorno alle 5.700 lire, mentre il costo per rimmetterlo in ordine era di £ 3.500. Vista la spesa, la Giunta di Marina deliberò di vendere lo scafo al miglior offerente<sup>339</sup>. Nel frattempo i Serenissimi Collegi avevano fatto valutare da un medico e da un chirurgo i 192 schiavi acquistati. I periti avevano diviso i galeotti in tre classi: buoni, mediocri e infimi. Dopo un lungo lavoro preliminare di scarto, rimasero valutabili soltanto 140 uomini, di cui 101 furono giudicati buoni, 25 mediocri e 14 infimi. Il prezzo complessivo ammontava a 6.840 pezzi da otto reali. I buonavoglia necessari alla flotta pubblica furono trattenuti in servizio, mentre gli altri poterono far ritorno a casa. Trentanove di essi furono abbandonati su un vecchio scafo chiamato *La Carità* ormeggiato in darsena. Il 27 giugno 1716 fu stilato l'elenco con il relativo debito:

<sup>339</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1687, 3 marzo 1717.

Nome del buonavoglia	Luogo di origine	Debito in £
Alessandro Magnoni	Firenze	27:13: 4
Aniello Ciaro	Napoli	34:10: 7
Antonio Dagnino	Sestri Ponente	36:13:10
Antonio Giulit	Sicilia	46:13
Antonio Carpaneto	Pieve di Sori	47: 4: 5
Andrea Cini	Lucca	39:15: 1
Bartolomeo Beardo	Voltri	44: 4: 1
Carlo Barnardino Rinaldo	Roma	17:14: 1
Francesco Anfrano	Saragozza	10: 2: 4
Francesco Carello	Lodi	98: 8: 5
Francesco Campora	Polcevera	24: 2: 8
Francesco Vernengo	Genova	34:10: 2
Francesco Altini	Milano	21:10: 1
Gio. Antonio Garibaldi	Porto Maurizio	29: 3: 4
Giuseppe Capitalino	Lucca	18: 1: 4
Giuseppe Sori	Sardegna	17: 5: 4
Giuseppe Montero	Rapallo	43:14: 8
Giacomo Peretti	Sestri Ponente	36: 4:11
Gabriele Spadriglio	Spagna	153:04:02
Giuseppe Casalino	Prà	29: 7
Gio. Batta Sepello	Sestri Levante	13: 5: 1
Giovanni Battista Bralli	Spezia	22:15: 3
Giovanni Battista Repetto	Genova	15:19: 8
Giuseppe Molfino	Rapallo	22:14: 4
Giovanni Battista Costa	Spezia	18:19:11
Ignazio De Benedetti	Sicilia	25: 3: 7
Nicolò Meglia	Sicilia	37: 2:10
Nicolò Barbaro	Napoli	18:19: 1
Placido del Prete	Catania	45: 7
Pietro Cavatello	Spagna	29:11: 4
Raffaele Cane	Bavari	46: 3: 4
Sebastiano David	Milazzo	39: 7
Stefano Gera	Lucca	41:14: 1
Michele Bevilacqua	Pegli	24: 6: 4
Carlo Antonio Capessone	Milano	16:14: 2
Tommaso Miggio	Genova	21:15: 8
Angelo Maria Turbino	Recco	41
Gio. Battista Genocchio	Sestri Levante	13: 8: 8
Lorenzo Pertica	Polcevera	28:15:10

Fonte: A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1687, 27 giugno 1716.

Tabella 26

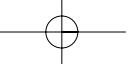
Per concludere questo capitolo sugli armatori delle galere genovesi, vorremmo segnalare due flotte appartenenti ad altri Stati, ma volute e curate da due patrizi genovesi. La prima di queste iniziative è la creazione della squadra di Sardegna nel 1638-1640 ad opera di Giovanni Andrea II Doria (1607-1640), detto Pagano, principe di Melfi e per l'occasione viceré di Sardegna. Questo vicereame era l'unico a non avere una propria squadra indipendente di galere. Già nel 1628 si era pensato di affidare l'incarico al principe di Melfi, chiedendogli di fornire due galere armate, ma a causa della mancanza di fondi non se n'era fatto nulla fino allo sbarco francese ad Oristano, avvenuto nel 1637. L'anno successivo la questione fu riproposta al Doria, che accettò in cambio del titolo di viceré, di un feudo o di una rendita di 60.000 scudi. Si decise così di stipulare un contratto di *asiento* (noleggio) che sarebbe proseguito con il figlio del principe, Andrea Doria Landi. I pagamenti sarebbero stati anticipati; in caso di ritardi i Doria avrebbero preteso un interesse dell'8%<sup>340</sup>. Il principe di Melfi, nonostante il nome che portava, non era molto pratico di questioni marittime e perciò, accettato l'incarico per motivi di titoli e di denaro, cercò a Genova l'aiuto di un esperto in materia e lo trovò in Giovanni Antonio Sauli, di cui abbiamo già lungamente parlato nel capitolo sulla flotta pubblica<sup>341</sup>. Nel corso del 1639 i due patrizi in questione si affannarono per mettere in mare le due galere: la *Capitana* era pronta per il dicembre dello stesso anno, mentre lo scafo della *Padrona* (chiamato *S. Basilio*) fu acquistato dal Magistrato dell'arsenale nel corso del mese di agosto, pagato 5.000 pezzi da otto reali, e finito di armare nel corso del 1640<sup>342</sup>. Dai libri contabili, conservati nell'archivio dello stesso principe, abbiamo ricavato i costi delle due galere. Per quanto riguarda l'attrezzatura riportiamo per intero quello della *Capitana*:

<sup>340</sup> J. DAY-B. ANATRA-L. SCARAFFIA, *La Sardegna medioevale e moderna*, Torino, 1984, p. 596.

<sup>341</sup> Il contributo economico e logistico del Sauli per l'armamento delle galere di Sardegna durò dal 1638 al 1642. Cfr. A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1579, lettera a Tommaso Grimaldi a Madrid del 21 marzo 1642.

<sup>342</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.10, *Leges della Repubblica 1636-1639*, cc. 330v-331r, 12, 23 e 27 agosto 1639.





Galera *Capitana* con tutti suoi apparati, cioè il bucco con suoi abbellimenti, fanali, scudi, alberi, antenne, con suoi guarnimenti, vele, tende, tendali, remi, sartie, ferri da dar fondo, artiglieria, armi, cadene, barillami, arnesi et ogni altro attrezzo e schiffo come il tutto si dichiara per l'inventario £ 77.096:3:8.

Il scaffo con suoi abbellimenti e intaggi e due timoni £ 25.200.

Il fanale grande, due fanaletti e tre tende £ 900.

Albero maggiore, trinchetto con sue antenne e due di rispetto £ 2.315.

Tutti li tagliami per guarnimento di essi albori con perni e giunti £ 936:9:8.

Due fiamme grandi, due todari e due gagliardetti de buratto rosso £ 773:13.

Uno stendardo grande d'armetino cremise £ 206:16.

Una gexola con sue bussole da navigare £ 96.

Borda grande, marabutto, marabuttino, trinchetto grande, trinchetto piccolo £ 4.687:17:3.

Tenda d'arbaso, altra di canavazzo, altra di cottonina, tendale d'arbaso, porte di esso, guarnite con suoi mezzanini e gardenere.

Altro tendale di panno rosso bordato d'oro e seta £ 750:10.

Incerata per la poppa et altra per il tavolato £ 382:16:6.

Remi 62 guarnite de garavernie e maneggie £ 1.488.

Sartia per guarnimento de tutta la galera et alberi £ 5.300:15:3

Quattro ferri da dar fondo la galera et altro per il suo schiffo £ 1.558:14.

Branche 54 de fila 6, maniglie 420 guarnite, 6 calsette, para 15 de manette, 3 mazzette e 6 buttifora £ 3.928:10.

Corami 54 per banchi et una manighetta grande per vino £ 1.695:18:6.

Sei botte cerchiatte di ferro e diversi barili per vino et oleo £ 299:4.

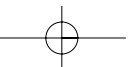
Barili 300 da acqua con sua fontana e bogioli £ 744.

Sacchi 300 de ?, due bilancie con sue pese, una romana, misuere di stagno et altro per dar rationi £ 658:7.

Uno caldaro grande altro paramazzati e due per la pece £ 353:14.

Quattro trombette, 29 verrogi de più sorte e tre parasoli di drobetto £ 473:4:4.

Addressi per dire la Santa Messa come in manuale £ 430.



Moschetti 40, archibuggi 20, spingardi 8, rodelle 24 e schioppi 40 £ 1.895:1.  
 Il cannone di corsia, due moiane e due petrieri £ 11.031:4:2.  
 Cinque scaloni guarniti per suddetta artiglieria £ 625:17:2.  
 Balle de più sorte di ferro e di pietra et altri arnesi da foco £ 304:14.4.  
 Vestiti 242 compiti per schiavi e forzati £ 6.201:5.  
 Un schiffo con quattro para di remi £ 260.  
 [Totale] £ 77.096:3:8<sup>343</sup>.

Al costo della galera bisognava però aggiungere quello della ciurma, cosicché in totale il Doria spese £ 131.626:3:8. Inizialmente gran parte dei forzati furono concessi da re di Spagna o tratti dagli stessi feudi del principe, ma ben presto cominciarono ad essere imbarcati condannati sardi. La galera *Padrona* venne a costare £ 63.846:10:7 senza ciurma e £ 86.080:5 con essa. Parte dei forzati furono procurati da Vincenzo Sauli, residente a Livorno, contattato da Gio. Antonio, mentre ad Andrea Merello di Rapallo si chiese un certo numero di schiavi ungheresi. Il 12 novembre 1638 il Sauli scrisse al console Cornelio Spinola a Napoli per l'acquisto di almeno cento remi e di diversi quintali di sartiamo. Nel frattempo giunse notizia che il Merello era giunto a Fiume con un carico di schiavi. Altri schiavi erano stati acquistati dalla galera Spinola e altri ancora si potevano comprare a Zante. Il 23 gennaio 1639 Giovanni Antonio Sauli scrisse a Giacomo Marsano di Loano, il quale qualche tempo prima gli aveva confidato che a Monaco c'era una persona disposta a reclutare in quei luoghi un buon numero di buonavoglia con il sistema del gioco. Il 13 giugno il Sauli scriveva al principe Doria rallegrandosi per aver quasi completato l'armo della *Capitana*.<sup>344</sup> Nel 1646 fu imposta alle comunità della Sardegna una tassa per il mantenimento delle galere il cui provento fu di £ 9.358:4:4. Frattanto Gian Andrea era deceduto, ma l'*asiento* delle galere fu portato avanti, con alterne fortune, dalla principessa Maria Polissena Landi

<sup>343</sup> A.D.P., banc. 62.29, 24 dicembre 1643.

<sup>344</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1884, copialettere di Giovanni Antonio Sauli; al n. 1446 del medesimo archivio si trovano le numerose lettere inviate dal principe Doria al Sauli nel 1639.

e dal suo maestro di casa Pietro Francesco Di Negro<sup>345</sup>. Ma, nonostante i buoni propositi della vedova Doria, il contratto di *asiento* venne interrotto nel 1651, allorché la squadra venne presa in carico direttamente dal viceré di Sardegna.

In quegli anni il miglior quadro sulla convenienza o meno di stipulare contratti di *asiento* ci è fornito da una lettera di Giovanni Antonio Sauli al cognato Tommaso Grimaldi a Madrid: documento che, per la ricchezza delle informazioni e il linguaggio chiaro e sintetico, riportiamo quasi per intero.

Nel altro particolare poi di pigliar due galere in assiento mi trovo a doverla consigliare in tempo per me stesso sono a consiglio nella stessa materia. Per quanto habbi sempre stimato, e stimi che l'haber galere in assiento siano di utile ho però sempre conosciuto che hanno bisogno di larghezza di denaro per mantenerle per quanto le consignationi siano buone ad ogni modo non si godono solo dopo qualche mese di maturare, e per mantener le galere e che più non fanno viaggi con noliti et a Napoli e Messina dove si mantenevano con utile il negotio non manca di restar molto stretto, a questo però si può rimediare con procurar di migliorar li assenti. Circa poi all'armamento riesce e riuscirà ogni giorno più difficile perché parlando degli scaffi e corredi che prima bastava haver il denaro perché di tutto il resto si poteva esser servito, hora vi sarà delle difficoltà sin tanto che la Repubblica non habbi fatto le venti che ha deliberato di fare, e per le quali già hanno la maggior parte del denaro in cassa, e se prima credevo che non si dovessero fare hora dico assolutamente che si faranno, la difficoltà sta nell'armarle ma una volta che si levi da mezzo quella vergogna che le persone possono haver in andar a vogare in galera la quale in gran parte è tolta di mezzo con le due che già si armano, non ho per impossibile ritrovar fra tutte le nostre riviere cinque milla huomini che volontariamente si diino a questo mestiere mentre habbino forma di mantenersi con qualche guadagno; hora ritornando al nostro proposito il suddetto armamento ne farà diffucultoso quello per altro non era facile, e questo non solo riuscirà nelli scaffi ma sartie

<sup>345</sup> A.S.C.G., *Fondo De Ferrari*, n. 301, 7 novembre 1646.

e altri corredi. Circa poi alle ciurme, sarà anche negotio difficile perché schiavi dalle coste di Spagna dove pur se ne cavavano hora non vi si può più pensare, da Malta oltre che ve ne sono pochi e cari, le galere di Sicilia pigliano tutti quelli che possono havere, in Francia dove vendevano quelli pochi le potevano capitare hora li tengono e ne cercano di comprare. Quelli che vengono d’Hungheria oltre sono riusciti poco buoni, non vi è neanche più strada per averne di modo che tutta la speranza si riduce nel porto di Livorno dove ne capitano pochi poiché pochi sono li vasselli che attendono al corso, e quelli pochi sono grandemente cercati dalla Repubblica e da altri particolari che tutti vogliono armare et d’ogni minimo schiavo si tratta cento e sessanta e cento ottanta pezzi da otto. Bonavoglia molti son quelli che desiderano farli e pochi ne capitano poiché il viver è a buon mercato e vi sono molte leve di soldati che ad ogni grido le danno otto o dieci scudi et il vestito et in Sicilia dove si potrebbe sperare di cavare il Viceré non consentirà si assentino poiché le vorrà per le sue galere, et il resto si riduce alli forzati quale si tratta di quelli del Regno di Sardegna dove non manca venirne qualche numero riescono tanto cattivi e moiono facilmente, che di tutti quelli che sono venuti non posso dire che ne sian riusciti un terzo. Quelli di Spagna pochi, e nessuno da due anni in qua ne habbiamo havuti del Stato di Milano<sup>346</sup>.

Signore di Monaco fin da quando era bambino, Onorato II Grimaldi, primo a definirsi principe della rocca monegasca, fu uno dei grandi personaggi europei della prima metà del Seicento. Considerato a tutti gli effetti genovese (così lo definisce l’ambasciatore a Parigi della Repubblica, Bartolomeo Da Passano, nel 1644<sup>347</sup>), cugino del principe di Melfi Gian Andrea II Doria, parente alla lontana di Giovanni Antonio Sauli, fu anch’egli tra gli anni Quaranta e gli anni Cinquanta un *asentista* di galere un po’ particolare. La signoria di Monaco, fin dal 1524, era diventata protettorato spagnolo, ma nel 1630 Onorato II aveva aperto una trattativa con Richelieu per passare all’al-

<sup>346</sup> A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1579, copialettere di Gio. Antonio Sauli 1641-1644, lettera a Tommaso Grimaldi a Madrid del 21 marzo 1642.

<sup>347</sup> A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, 105.B.6, relazione di Bartolomeo da Passano del 18 maggio 1644, c. 91r.

leanza francese. L'occasione si presentò allorché da Monaco transitò l'ambasciatore francese Melchior de Sabran diretto a Genova. I contatti furono presi da Orazio Rossi di Mentone e dal cappuccino padre Giampiero di San Salvatore, i quali chiesero, in cambio del passaggio di Monaco alla Francia, un'indennità per la perdita delle rendite negli Stati spagnoli, l'insediamento di una guarnigione francese nella rocca e il distacco di una squadra di sei galere nel porto di Monaco. La trattativa era a buon punto sennonché, con la pace di Cherasco del 1631, Richelieu decise di rinviare ogni decisione sul quel piccolo lembo di terra rocciosa ubicato fra la Liguria e la Provenza<sup>348</sup>. Nel 1634 Onorato riprese il proposito di passare ai francesi e a tal fine chiese l'intervento del cugino Jean-Henri Grimaldi d'Antibes marchese di Corbons e di Cagnes. Quest'ultimo, messosi d'accordo con il governatore della Provenza, progettò un colpo di mano sulla rocca nel corso del 1635, ma una serie di circostanze sfavorevoli, come l'arrivo casuale a causa del cattivo tempo di diverse navi spagnole nel porto di Monaco, fece rinviare i propositi di Onorato II<sup>349</sup>. Nel 1641 Onorato, dopo aver portato a termine il matrimonio del figlio Ercole con la bellissima Aurelia Spinola, figlia di Luca principe di Molfetta, che pareva avvicinare ulteriormente i Grimaldi di Monaco alla Spagna, firmò il 14 settembre il trattato di Péronne che lo vincolava alla Francia definitivamente. Secondo il trattato a Monaco si sarebbe stabilita una guarnigione francese che non avrebbe alterato l'indipendenza del Principato. I Grimaldi, persi tutti i titoli e gli onori concessi dagli spagnoli, sarebbero però in cambio diventati pari di Francia e avrebbero acquisito rendite e titoli all'interno dello Stato francese. La notte del 17 novembre, con un abile stratagemma, Onorato II riusciva a neutralizzare i pochi soldati spagnoli e ad avviare il nuovo corso della sua politica. Il 24 novembre la guarnigione francese entrava a Monaco senza colpo ferire<sup>350</sup>. Poche settimane dopo la fortuna sorrideva al principe. A causa del cattivo tempo una galera spagnola, la *San Felipe de Guzman*, si rifugiò nel porto di Monaco senza che il suo capitano fosse al cor-

<sup>348</sup> G. SAIGE, *Monaco, ses origines* cit., pp. 195-197.

<sup>349</sup> *Ibidem*, pp. 200-201.

<sup>350</sup> *Ibidem*, pp. 206-212.

rente del passaggio di Onorato alla Francia. A quel punto i monegaschi, coadiuvati dai militari francesi, arrestarono gli ufficiali della galera e la dichiararono preda di guerra. Il principe, colta l'occasione al volo, chiese al re di Francia che la galera potesse rimanere a Monaco e costituire la prima unità di una futura squadra<sup>351</sup>. Il 2 gennaio 1642 Luigi XIII nominava Onorato II comandante della galera *S. Felipe*, da quel momento meglio conosciuta con il nome di *Principessa*<sup>352</sup>.

Nella primavera del 1647, cogliendo l'occasione della vendita di tre galere toscane, Luigi XIV decise di dare vita alla squadra delle galere di Monaco e a tal fine firmò una specie di *asiento* con Onorato II. La squadra sarebbe stata composta di quattro unità, comandate dal principe di Monaco ma soggette al Generale delle galere di Francia. Il re avrebbe fornito i capitani, gli ufficiali e i forzati, oltre ad un compenso annuo di £ 24.000 per ogni galera, pagabili in due rate semestrali anticipate. Inoltre veniva concessa l'esenzione fiscale su qualsiasi tipo di merce utile al sostentamento delle galere acquistata nei porti francesi. In caso di prede al principe spettava il 5%. In cambio Onorato doveva mantenere le imbarcazioni in buono stato e in caso di naufragio doveva impegnarsi nella costruzione di una nuova unità<sup>353</sup>. L'8 aprile intanto veniva firmato il contratto di acquisto delle tre galere toscane: *S. Giovanni Battista*, *S. Cosimo* e *S. Stefano*, da Cosmo Del Sera consigliere di Stato per conto del granduca Ferdinando II e da Giacomo Grimaldi procuratore di Onorato II<sup>354</sup>. Il prezzo delle tre galere, comprese le ciurme, più una parte di una quarta unità, fu di 100.143 scudi da £ 7 moneta di Firenze, pagati con diverse lettere di cambio da Giacomo Grimaldi. Nel prezzo erano compresi 395 schiavi a scudi 130 ciascuno (scudi 51.350), 318 forzati a scudi 40 ciascuno (scudi 12.720) e

<sup>351</sup> G. SAIGE, *Collection de documents historiques* cit., vol. III, pp. 658-659.

<sup>352</sup> A.P.M., *Serie A*, A 387, pièce 1, 2 gennaio 1642.

<sup>353</sup> A.P.M., *Serie A*, A 386, 22 aprile 1647.

<sup>354</sup> A.P.M., *Serie A*, A 388, pièce 1, 8 aprile 1647. Sulla cessione delle galere si veda M. LENZI, *La gestione delle galere stefaniane negli anni Quaranta del '600*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare* cit., p. 239. Inoltre sono fondamentali le lettere del cardinale Mazzarino scritte tra il gennaio e l'aprile del 1647 (B.C.B., *Manoscritti Brignole Sale*, n. 46, Lettere di Mazzarino 1647-1650). Sulla vendita delle galere toscane si veda anche A.S.F., *Notarile moderno*, n. 15644, cc. 149r-153v, atto rogato dal notaio Santi Casci l'8 aprile 1647 (documento segnalatomi dal dott. Niccolò Capponi).

157 buonavoglia il cui debito era di 1552:4 scudi, per un totale di 65.622:4 scudi, pari al 65,5% dell'intero valore delle galere. Due di queste galere vennero affidate agli ordini di un Grimaldi e di un Fieschi. Tra il 16 novembre 1648 e il 6 maggio 1649 la spesa di mantenimento della quattro galere ammontò a £ 82.460:16:7, di cui £ 29.029:10:1 per la *Capitana*, £ 15.792:15:1 per la *Padrona Grimalda*, £ 14.943:3:1 per la *Fiesca* e £ 21.384:3:7 per la *S.Stefano*. A tutto ciò andavano aggiunte spese varie per £ 1.311:4<sup>355</sup>. L'avventura della squadra di Monaco durò fino alla metà degli anni Cinquanta, quando in servizio rimaneva la sola *Principessa*, la cui ciurma era di 283 galeotti di cui solo 20 schiavi<sup>356</sup>.

<sup>355</sup> A.P.M., *Serie A*, A 388, pièce 17. Il documento riporta in maniera analitica i salari e le razioni alimentari di tutti i membri dell'equipaggio, ciurme escluse.

<sup>356</sup> A.P.M., *Serie A*, A 387, pièce 5. Altre notizie sulle galere di Monaco si possono trovare in A.P.M., *Serie A*, A 392 e in A.S.G., *Archivio Segreto, Lettere di Principi alla Repubblica di Genova*, b. 2787, fasc. 2.

## 5. Le altre galere spagnole

La monarchia spagnola, oltre alla squadra dei “particolari” genovesi, poteva contare su altre tre flotte di galee statali: la squadra di Spagna, quella di Napoli e quella di Sicilia.

La squadra di Spagna<sup>357</sup> aveva la propria base principale a Cartagena, porto sicuro e ben riparato a sud di Murcia. Il numero di galere appartenenti alla flottiglia iberica variò nel corso dell’età moderna. La storiografia marittima spagnola ha in genere preferito lo studio delle flotte atlantiche, dei galeoni della *carrera de India*, a scapito di un’analisi particolare sulla squadra di galere dei re cattolici, argomento che merita di essere approfondito meglio. In questa sede si vuole soltanto accennare, senza entrare nei dettagli, all’evoluzione numerica di questa flotta, alla composizione delle ciurme, ai costi di gestione e al “curioso” finanziamento della flotta stessa. Come per la flotta turca, una fonte preziosa sono risultate le relazioni degli ambasciatori veneti a Madrid, sempre attenti – da buoni veneziani – alle vicende delle flotte altrui.

Le galee spagnole solitamente erano costruite nell’arsenale (*atarazanas*) di Barcellona, anche se spesso si ricorreva alla produzione napoletana e siciliana. Frequente era altresì l’acquisto di scafi a Genova. L’arsenale di Barcellona risaliva alla fine del medioevo e, secondo il parere del viceré di Catalogna, nel 1609 non poteva produrre più di sei galere all’anno a causa della mancanza di manodopera qualificata. Nel Seicento la produzione di galee diminuì anche in considerazione del

<sup>357</sup> Sulla flotta spagnola si veda: I. BAUER LANDAUER, *La Marina española en el siglo XVI*, Madrid, 1921; F. F. OLESA MUÑOZ, *La organización naval de los estados mediterráneos* cit.; ID., *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971; C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española*, 9 voll., Madrid 1972; D. GOODMAN, *Spanish Naval Power, 1589-1665: Reconstruction and Defeat*, Cambridge, 1997. Anche le galere della squadra spagnola venivano date in *asiento*. Fin dagli anni Venti del XVI secolo il Capitano Generale gestiva le galere in appalto e spesso ne noleggiava di proprie al re. Nel 1529 le otto unità spagnole furono date in appalto a Rodrigo de Portuondo, sostituito poi da don Alvaro de Bazan, che resse la carica fino al 1537, sostituito a sua volta da don Bernardino de Mendoza nel 1539. Nello stesso anno Alvaro de Bazan firmava un *asiento* per il mantenimento di due sue galere e in contemporanea don Enrique de Enríquez firmava per tre unità. C. FERNÁNDEZ DURO, *Armada Española* cit., Tomo I, pp. 370-379; pp. 406-407; p. 414.



taglio effettuato alle spese belliche. Per dare un'idea del declino dell'arsenale catalano bastano pochi dati: tra il 1587 e il 1588 furono varate 14 galee<sup>358</sup>, quante ne vennero prodotte nel decennio 1607-1617.<sup>359</sup> Durante la guerra dei Trent'anni – a causa della sollevazione catalana – si penso di trasferire l'arsenale a Cartagena, dove però mancavano le strutture e le risorse forestali. Nel 1646 lo si traslocò allora nel porto di Santa Maria vicino a Cadice: il luogo in effetti si prestava, ma il costo della manodopera andalusa era troppo elevato. Nel primo anno di attività del nuovo arsenale si costruì soltanto una galera che venne a costare circa 240.000 reali, somma così elevata da sollevare l'ironia delle stesse autorità spagnole, secondo cui con lo stesso prezzo si potevano comperare a Genova sei galere. In effetti nel 1652 si ordinarono nell'arsenale ligure sei nuovi scafi per il prezzo di 24.000 scudi e nel 1660 se ne aggiunsero altri tre<sup>360</sup>, di cui una era la *Capitana* e l'altra la *Padrona*<sup>361</sup>.

L'entità della squadra di Spagna variò molto nel corso dei secoli XVI e XVII. Negli anni Cinquanta del Cinquecento il numero di galere – secondo le testimonianze dei “curiosi” ambasciatori veneziani – oscillava tra 12 e 17<sup>362</sup>. Prima di Lepanto il numero era già salito a 26 unità, mentre il *boom* si ebbe tra la fine degli anni Settanta e l'inizio degli anni Ottanta, quando il numero di galee variò tra 37 e 40<sup>363</sup>. Poi il lento

<sup>358</sup> Gli ambasciatori veneti del XVI secolo furono molto critici verso la qualità delle galee e dell'arsenale spagnolo. Nel 1557 secondo Federico Badoer le galee costruite in Catalogna “non sono né di bel sesto né molto ben tenute”, mentre Leonardo Donà nel 1573 definisce l'arsenale di Barcellona un “arsenaletto”: “mal provveduto, non avendo né artiglieria, né sartiami fatti, né deposito di legnami, consiste di ventiquattro volti di breccia benissimo fabbricati e posti in quattro classi una dietro l'altra, sotto i quali si fabbricano le galee, ed è necessario, quando varar si voglia la quarta di esse posta nell'ultima classe dei volti, che tra le prime dinanzi le abbiano dato luogo”. Anche Giovanni Francesco Morosini nel 1581 confermava che le galee di Spagna erano “le peggio tenute” di tutta l'armata del re Cattolico; notizia peraltro confermata anche dal successore Matteo Zane nel 1584. *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Spagna (1497-1598)*, vol. VIII, a cura di L. FIRPO, Torino, 1981, p. 175; p. 601; p. 742 e p. 795.

<sup>359</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval* cit., p. 191.

<sup>360</sup> *Ibidem*, pp. 192-193; A.G.S., *sección varios: galeras*, leg. 12.

<sup>361</sup> A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1668, 25 giugno 1665.

<sup>362</sup> Nel 1557, secondo l'ambasciatore veneziano Federico Badoer, quattro galere della squadra di Spagna navigavano sotto l'insegna dell'Ordine di San Giacomo. Cfr. *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol VIII, pp. 199-202.

<sup>363</sup> In quegli anni esisteva anche una squadra di Milano composta da 4 o 5 unità agli ordini di Marcello Doria. Non è chiaro però se le galee appartenessero al re di Spagna e

declino: 20 nel 1591 e nel 1602; 24 nel 1620; e via via a scendere fino al numero di sole 7 unità nel 1679 (vedi tabella 28 e grafico relativo).

Anno	Numero galere	Fonte
1557	17	Relazione di F. Badoer, vol. VIII, p. 175
1559	12	Relazione di M. Surian, vol. VIII, pp. 282-284
1571	26	Relazione di S. Cavalli, vol. VIII, p. 495
1574	21	A.S.V., <i>Secreta materie miste notabili</i> , f. 13
1576	40	Relazione di L. Priuli, vol. VIII, p. 691
1581	37	Relazione di G.F. Morosini, vol. VIII, p. 742
1584	37	Relazione di M. Zane, vol. VIII, p. 796
1591	20	D. Goodman, p. 33
1602	20	Relazione di F. Soranzo, vol. IX, p. 115
1620	24	Relazione di P. Gritti, vol. IX, p. 525
1622	18	Relazione di P. Contarini, vol. IX, p. 570
1632	10	Relazione di A. Mocenigo, vol. IX, p. 616
1640	14	D. Goodman, p. 33
1660	7	D. Goodman, p. 33
1679	7	J. Meyer, p. 921

Tabella 27

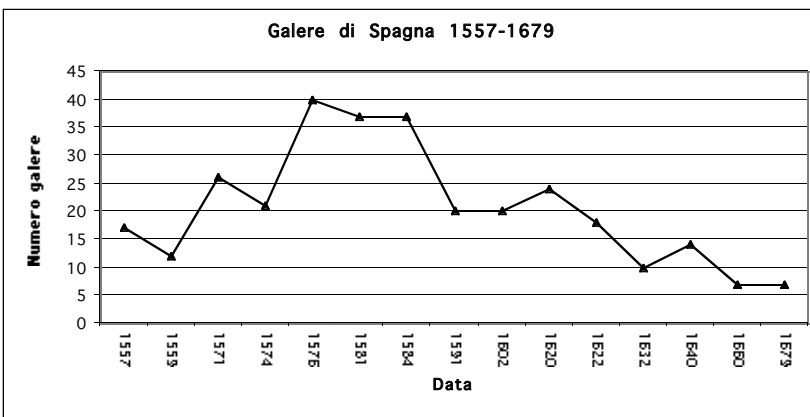


Grafico 4

fossero finanziate dal Ducato lombardo e comandate dal nobile genovese oppure se si trattasse di galee di proprietà di Gian Andrea Doria date in *asiento*. A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13, cc. 87v-92v "Dell'armata del re Filippo parte terza". Nella relazione dell'ambasciatore veneziano Lorenzo Priuli del 1576 si parla di 5 galee di Milano "date in governo dal re a Marcello Doria", cioè sembrerebbe confermata la prima ipotesi. Cfr. *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. VIII, p. 691.

Il vero problema della flotta spagnola, però, non era legato alla costruzione delle galere, ma al reclutamento dei rematori. Nella prima metà del XVI secolo le triremi iberiche avevano 150 *remeros*, mentre con il passaggio alla nuova voga a scaloccio ne ebbero almeno 177, più 30 *marineros*<sup>364</sup>. Secondo l'inviato straordinario della Serenissima in Sicilia nel 1574, Jacopo Regazzoni, le galee di Spagna avevano 200 uomini di equipaggio, di cui 150 erano rematori. Inoltre in caso di necessità potevano essere imbarcati 100 soldati<sup>365</sup>. Nel corso del Seicento anche sulle galee di Spagna il numero dei galeotti aumentò fino al numero di 200. Ma come erano composte le ciurme del re Cattolico? Come nel caso della Francia si era adottato in maniera "spinta" il sistema *ponentino*, basato cioè su forzati e schiavi e con basse percentuali di buonavoglia. Secondo la storiografia più recente sembra che proprio gli spagnoli siano stati i primi a utilizzare massicciamente i forzati come rematori sulle galee. Nella prima metà del Quattrocento, a bordo delle triremi aragonesi, si utilizzavano dei *reos galeottes*, condannati dalla giustizia ordinaria per reati comuni, assieme ai vogatori liberi e ai primi contingenti di schiavi<sup>366</sup>. Inoltre nel 1384 la galea *Sant Salvador* del capitano corsaro Arnau Aymar di Maiorca aveva già due tipologie di rematori: i *remers* che erano i vogatori volontari e i *galiots* che erano incatenati al banco. Sulla stessa galea, sempre nello stesso anno, si utilizzarono anche prigionieri di guerra di Alghero catturati in mare su imbarcazioni dedite alla pesca del corallo<sup>367</sup>. Nel corso del Cinquecento la richiesta di rematori aumentò vertiginosamente e così anche la giustizia spagnola si adeguò applicando la pena della galera alla maggior parte dei reati.

Uno dei pochi studi sui forzati iberici rimane quello di Thompson del 1968. Lo studioso inglese ha analizzato un campione di 6.463 condannati alle galere tra il 1586 e il 1589. Il 37% di essi proveniva dalle 49 città spagnole con più di 2.000 abitanti, che rappresentavano soltanto il 13% dell'intera popolazione del regno. Dal punto di vista geografico le zone dalle quali provenivano più forzati coincidevano con quelle

<sup>364</sup> J. F. GUILMARTIN, *Gunpowder and Galleys* cit., p. 293.

<sup>365</sup> A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13.

<sup>366</sup> A. UNALI, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna, 1983, pp. 51-52.

<sup>367</sup> P. SIMBULA, *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, 1993, p. 120 e p. 170.

più povere (le frontiere settentrionale e meridionale). Su un piccolo campione di 223 uomini, Thompson aveva anche l'indicazione della professione: 98 erano artigiani o commercianti e 95 contadini<sup>368</sup>. Come negli altri Stati di antico regime anche in Spagna, per trovare velocemente dei galeotti, si colpì la mendicizia. Nel regno di Castiglia esisteva una legge del 1387 emanata dal re Giovanni I che autorizzava i privati ad arrestare i mendicanti e a metterli al lavoro coatto per almeno un mese senza salario. Il passo successivo fu semplicemente di "accompagnarli" in galera<sup>369</sup>. Sulla quantità di forzati su ciascuna galera poco sappiamo. Nella già menzionata relazione di Regazzoni si parla di 90 tra forzati e buonavoglia. Più interessante è il dato contenuto nell'inventario di due galere spagnole del febbraio 1588: la *Santa Caterina* e la *Santa Margarita*. Le due galere utilizzavano in totale 211 forzati, di cui 110 a vita, 10 a beneplacito, 12 con condanne fra i 7 e i 10 anni, 49 con pene tra i 3 e i 7 anni e 30 con condanne inferiori ai 3 anni. Per ogni categoria è indicato il prezzo di mercato: 60 ducati valevano tutti i condannati a pene superiori a 7 anni; 50 ducati quelli con pene tra i 3 e i 7; 35 ducati quelli con pene inferiori a 3 anni<sup>370</sup>. C'era insomma almeno un centinaio di forzati su ciascuna unità.

Nel corso del Seicento cominciarono a scarseggiare anche i forzati e sempre di più il rapporto tra condannati e schiavi di ciascuna galea, da sempre favorevole alla prima categoria, cominciò a spostarsi a favore degli schiavi. Secondo Goodman uno dei motivi risiederebbe nella diminuzione della popolazione spagnola. Un'altra ragione era che non tutti i tribunali del regno condannavano alla galera e in molti luoghi la stessa condanna, sentenziata in primo grado, era commutabile in un'altra pena nella sentenza di appello. A Granada, per esempio, i condannati al remo potevano comperarsi la libertà pagando una cauzione<sup>371</sup>.

<sup>368</sup> I. A. A. THOMPSON, *A Map of Crime in Sixteenth-Century Spain*, in "Economic History Review", XXI (1968), pp. 244-267 e B. GEREMEK, *Uomini senza padrone* cit., p. 90.

<sup>369</sup> B. GEREMEK, *Uomini senza padrone* cit., pp. 91-95; M. COLMERIO, *Historia de la economía política en España*, Madrid, 1965, vol. II, p. 603; F. SEVILLA Y SOLANAS, *Historia penitenciaria española: la galera*, Segovia, 1917.

<sup>370</sup> A.D.P., scaff. 76.21.2, inventari delle due galere di Sua Altezza *Santa Caterina* e *Santa Margarita* del 3 febbraio 1588.

<sup>371</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval* cit., pp. 307-308.

Una categoria di persone sulla quale posero gli occhi gli amministratori della flotta spagnola furono gli zingari, peraltro già occasionalmente imbarcati in galera dal 1540, così come avveniva anche altrove (nel Ducato di Milano dal 1587 era prevista l'espulsione o dieci anni di galera). Durante il regno di Filippo IV però gli zingari, considerati ladri, vagabondi e criminali, furono sempre più spesso incatenati al banco delle galee. Tra il 1639 e il 1641 a Cartagena giunsero 1.052 condannati, di cui 141 erano gitani e il resto criminali comuni, su tutti i ladri. Erano anche presenti 44 disertori dell'esercito<sup>372</sup>.

Nel corso del Seicento la flotta delle galere subì la concorrenza, nell'utilizzo dei forzati, da parte delle miniere di mercurio di Almadén, perché l'estrazione del metallo nei pozzi più profondi era rifiutata da qualsiasi lavoratore salariato. La tossicità del mercurio consumava però una enorme quantità di potenziali rematori, a scapito del buon funzionamento della flotta. A metà del Seicento nacquero per questo motivo forti attriti tra la Giunta delle galere e il *Consejo de Hacienda*. In quegli anni i forzati in servizio erano 1.387<sup>373</sup>.

L'altra grande categoria di rematori era quella degli schiavi<sup>374</sup>, in parte catturati e in parte acquistati. Nel corso del Cinquecento, in special modo, si facevano di continuo scorrerie nel Nord-Africa con l'intento di catturare uomini abili al remo, ma questa pratica ebbe un forte declino con la crescita delle flotte barbaresche. L'ambasciatore veneziano Michele Surian nel 1559 lamentava che l'antica pratica di corseggiare presso le coste della Barberia era venuta meno con grave

<sup>372</sup> *Ibidem*, p. 309. Sugli zingari si veda: B. GEREMEK, *Uomini senza padrone* cit., pp. 164-165 e A. COLOCCI, *Sullo studio della tsiganologia in Italia*, Perugia, 1912.

<sup>373</sup> *Ibidem*, pp. 310-311. Sulla pena della galera in Spagna si veda: L. RODRÍGUEZ RAMOS, *La pena de galeras en la España moderna*, in "Anuario de Derecho penal y Ciencias penales", (1978), pp. 259-275.

<sup>374</sup> La presenza turca sulle galere spagnole è confermata anche da un documento notarile dell'Archivio di Stato di San Remo. "Assan Unus turco interrogato, rispondendo che è turco della villa di Costantinopoli, quale era schiavo sopra la *Capitana* del re di Spagna dalla quale, puonno essere tre mesi, che fuggì via mentre era nel porto di Santa Maria, de ivi partì et andò in Marseglia, venuto sempre per terra, doppo la partenza da essa sin che è gionto nel presente territorio di San Remo nel quale è stato conosciuto schiavo et preso e posto in catteda dal barigello e suoi ministri. Dice che è fuggito per volersene andare in Turchia a casa sua, è di età di anni 25 in circa". S.A.S.S.R., *Notarile San Remo, notaio 85, G.B. Palmari*, f. 902, atto 150, 5 novembre 1600.

danno per la flotta regia<sup>375</sup>. Con gli inizi del Seicento un buon numero di schiavi erano venduti direttamente in Spagna dai corsari olandesi operanti nel Mediterraneo<sup>376</sup>. Tra il 1613 e il 1624 furono 980 all'incirca gli schiavi catturati, tutti venduti ad un prezzo medio di 640 reali l'uno. Jacopo Regazzoni nel 1574 indica che su ciascuna galera spagnola trovavano posto almeno 60 schiavi, per la maggior parte catturati a Lepanto o sulle coste del Maghreb. Molti si compravano anche dai privati per un prezzo non inferiore ai 100 scudi<sup>377</sup>. Lo stesso prezzo ci viene confermato nel già menzionato inventario delle due galee del 1588<sup>378</sup>. Esisteva in Spagna una forte concorrenza dei privati che utilizzavano gli schiavi nei lavori domestici o nei campi. Lo Stato, per fronteggiare questa concorrenza, aveva introdotto una legge che prevedeva il reclutamento forzoso di tutti gli schiavi privati abitanti a meno di 15 leghe dal mare, ma con il regno di Filippo III questa legge cadde in disuso. Un estremo tentativo in tal senso fu effettuato dal Governatore di Murcia (località interna vicina alla base navale di Cartagena), il quale però su 147 schiavi censiti ne riuscì a consegnare alle galee solo dieci<sup>379</sup>.

Infine, come in tutte le flotte, esistevano i *buenas boyas*, anche se in

<sup>375</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. VIII, pp. 282-284.

<sup>376</sup> A proposito delle difficoltà dell'amministrazione spagnola nel reperimento delle ciurme, l'inviato genovese a Madrid Gio. Antonio De Marini, scriveva al proprio governo che gli spagnoli "vorrebbero aver trazza per poter havere galere, ma manca la comodità delle chiusme [ciurme] et alcuni vogliono che in questo debbano trovare qualche forma col gran numero di moreschi che hanno in questi regni". A.S.G., *Archivio Segreto, Lettere dei ministri di Spagna*, b. 2444, 18 marzo 1603. In generale sulla figura del rematore spagnolo: M. HERNÁNDEZ, *El remador de galeras: narración histórica*, Barcelona, 1962.

<sup>377</sup> A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13.

<sup>378</sup> A.D.P., scaff. 76.21.2

<sup>379</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval cit.*, p. 307. Sulla presenza degli schiavi in Spagna si veda: A. DOMINGUEZ ORTIZ, *La esclavitud en Castilla durante la Edad Moderna*, in *Estudios de Historia social de España*, Madrid, 1952, vol. II, pp. 369-428; B. BENASSAR, *Valladolid au siècle d'or: une ville de Castille et sa campagne au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1967; V. SANZ GRANVELLA, *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*, Valencia, 1978; A. FRANCO SILVA, *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1979; B. VINCENT, *La esclavitud en Málaga en 1581*, in *Minorias y marginados en la España del siglo XVI*, Granada, 1987, pp. 239-270; A. STELLA, *L'esclavage en Andalusie à l'époque moderne*, in "Annales E.S.C.", I (1992), pp. 35-64; e recentemente – tratto dalla tesi di dottorato – A. BERNARD, *Le logiche del profitto. Schiavi e società a Siviglia nel Seicento*, in "Quaderni storici", n. 107 (2001), pp. 379-389.

numero molto limitato. Su questa categoria non esistono studi specifici, analogamente a quanto visto anche per le altre flotte. Ancora dalla relazione del Regazzoni apprendiamo che i buonavoglia ricevevano, nel 1574, un salario pari a 4 ducati al mese, dei quali però, detratte le spese di alimentazione e di vestiario, rimaneva poco più di un ducato e mezzo. Ma chi erano questi buonavoglia?

Sono galeotti volontari delli quali si fa dura fatica a trovarne, si perché sono pochi quelli che volontariamente vogliono andar a vogar il remo in galera, come perché Sua Maestà non ha usato, come fa Serenità Vostra, di comandar genti alli sudditi suoi per questo servizio oltre che se ben si volesse introdurre questa usanza saria difficilissimo, perché li sudditi suoi predetti, sia in Spagna, come in Napoli et Sicilia, per li privilegi, che possiedono, li quali sono inviolabilmente osservati da Sua Maestà non ponno esser aggravati da alcuna straordinaria impositione<sup>380</sup>.

Il confronto con la leva marittima veneziana è un tema costante nelle relazioni degli ambasciatori, tutti evidentemente convinti della superiorità di tale sistema rispetto agli altri. Il fatto poi che i sudditi spagnoli, italiani inclusi, non vogliano andare in galea è probabilmente legato al fatto che, nei documenti da noi visti, non si trova traccia di alti premi d'ingaggio a differenza di quanto avveniva a Venezia dove, come abbiamo visto, vi furono costantemente remiganti volontari non solo dei regni di Napoli e di Sicilia, ma anche provenienti dalla stessa Spagna. Qualche anno prima del Regazzoni, l'ambasciatore Antonio Tiepolo motivava le difficoltà del reclutamento dei volontari con i maltrattamenti che essi subivano sulle galere di Spagna e che li conducevano rapidamente alla morte<sup>381</sup>. Nel 1573 Leonardo Donà sottolineava piuttosto la mancanza di incentivi al momento dell'ingaggio.<sup>382</sup> Nel 1584 Matteo Zane introduceva un ulteriore motivo di confronto, sotto-

<sup>380</sup> A.S.V., *Secreta materia miste notabili*, f. 13.

<sup>381</sup> *Relazioni degli ambasciatori* cit., vol. VIII, pp. 464-465, relazione di Antonio Tiepolo del 1567.

<sup>382</sup> *Ibidem*, p. 602.

lineando che le difficoltà di reclutamento degli spagnoli erano legate alla mancanza dei “ruoli” adottati a Venezia e in Levante<sup>383</sup>.

Uno dei metodi – truffaldini – di reclutare galeotti liberi, usato non solo in Spagna, ma anche a Napoli, in Sicilia, a Milano e talvolta – come abbiamo già accennato – a Genova, era il sistema del gioco, che secondo il Regazzoni funzionava in questa maniera:

Alcuni ministri a ciò deputati [al reclutamento dei volontari] mettono banco in diversi luoghi pubblici, con danari carte e dadi, quivi concorrono diversi sviati et vagabondi, che non mancano, quali toccano danari et li nomi loro si scrivono et gli si esborsa 12 ducati per cadauno, che sono tre paghe, subito l'uno gioca li suoi con l'altro, quello che perde è immediatamente posto in galera in catena, dove per li 12 ducati che ha havuto per tre paghe è obbligato a servire per sei mesi in circa per rispetto del vitto et vestito che gli si diffalca, et quello che ha vinto restituisce li 12 et se ne va con gli altri 12 guadagnati per li fatti suoi, onde si può dir che l'huomo giochi se medesimo alla galera<sup>384</sup>.

L'uso di questo particolare sistema di reclutamento è confermato in una relazione dell'ambasciatore Federico Badoer del 1557<sup>385</sup>. Che non si trattasse di veri e propri buonavoglia lo s'intuisce anche dall'uso di legarli alla catena. In molti casi si ingaggiavano ex condannati (talvolta con la forza) che si chiamavano *buenas boyas forzados*, il cui numero nel 1640 era di 275 su 3.377 remiganti complessivi<sup>386</sup>.

I capitani delle galere statali spagnole – come tutti i loro colleghi delle flotte di Ponente – avevano soltanto il comando militare e marittimo, senza nessuna ingerenza nella gestione economica né degli uomini, né dei materiali. Nel 1574 il Regazzoni scrive al proprio gover-

<sup>383</sup> *Ibidem*, p. 795.

<sup>384</sup> A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13.

<sup>385</sup> “L'uso di armare per conto di aver ciurme è che il capo della galera in luogo pubblico fa sopra d'una tavola mettere buona quantità di denari ed insieme due dadi, ed è lecito a ciascuno di provare la sua sorte, e chi di loro l'ha favorevole nel trarre miglior punto, piglia li denari, e l'altro va in galera”. *Relazioni degli ambasciatori cit.*, vol. VIII, p. 175.

<sup>386</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval cit.*, p. 309.



no che a bordo delle galere di Spagna oltre ai 150 rematori vi erano: un capitano, un padrone paragonabile allo scrivano veneziano, un comito, un sottocomito, un aguzzino, un maestro d'ascia, un calafato, un maestro "remolaro", un "barilaro", un barbiere, due "corsieri", due bombardieri, 32 marinai e 4 provieri. Il comandante percepiva un salario di 10 ducati al mese più il vitto:

biscotto once 30 al giorno, vino quartazzi 5, carne tutti li giorni, che se ne magna libre quattro fresca di manzo, et quando non se ne potrà avere di fresca, salata di manzo libre 2 et mezzo o di porco once 20. Li giorni, che non si mangia carne, tanto pesce fresco che si aggiunghi al valor della carne, et quando non se ne possa haver di fresco, in cambio di quello tonnina once 20 o vero sardelle 20 delle grosse o 30 delle piccole, et ogni giorno la sua minestra, cioè di riso once sette o vero cecere once 10 o vero di fave once 14 et oglio et aceto quanto basti<sup>387</sup>.

Come detto la gestione economica spettava agli ufficiali dell'amministrazione pubblica, rappresentati a bordo dal padrone. È ancora il Regazzoni a spiegarci in maniera esaustiva il sistema, confrontandolo con quello veneziano:

Non usa il re dar alli capitani, come fa Serenità Vostra alli sopracomiti, un tanto di denari per testa al giorno delle persone che hanno in galera et haverne essi la cura, ma fa che i suoi ministri in Spagna, Napoli et Sicilia et altrove dove la comodità, faccino alli tempi debiti et opportuni provision di biscotto, vino et altre vettovaglie necessarie per il sostentamento di dette galere a spese di Sua Maestà. Essi ministri poi consegnano a ciascun padrone di galera, che è come lo scrivano in quelle della Serenità Vostra, come ho detto di sopra, una quantità conveniente di biscotto, come di vino et ogni altra sorte di vettovaglie, et esso ha carico di distribuirle e consegnarle a tutti<sup>388</sup>.

<sup>387</sup> A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13.

<sup>388</sup> *Ibidem*.

Il padrone aveva l'obbligo di consegnare i conti al Provveditore della propria squadra che oltre a ciò, di tanto in tanto, effettuava anche le rassegne e teneva i ruoli degli equipaggi. Assieme al Provveditore c'era per ciascuna squadra un *veedor* che aveva il compito precipuo di amministrare il denaro per conto del proprio governo. Inoltre vi erano un *contador*, una sorta di ragioniere, e un *pagador* che si occupava soltanto della consegna dei salari. Al vertice della piramide della burocrazia navale spagnola stava il *veedor general* della flotta di galere di Spagna e d'Italia (ne esisteva un altro per la flotta atlantica)<sup>389</sup>.

L'organo politico centrale di comando della flotta di galere era la *Junta de galeras* che godeva di una buona autonomia decisionale, anche se sottostava più in generale ai dettami del *Consejo de Guerra*. La giunta aveva, oltre al controllo delle squadre spagnole, anche la sovrintendenza sulla squadra genovese e sui relativi *asientos* che la facevano navigare<sup>390</sup>.

Nel 1560 – scrive Braudel – il costo annuale di una galera spagnola si aggirava sui 6.000 ducati<sup>391</sup>. Nell'anno di Lepanto – secondo l'ambasciatore veneziano Cavalli – il costo era di 6.700 ducati, superiore alla cifra che si sborsava ai “particolari” genovesi per l'*asiento* (6.000)<sup>392</sup>. Esattamente dieci anni dopo Giovanni Francesco Morosini segnalava che il costo di una galera spagnola era di circa 10.000 ducati annui<sup>393</sup>. Più preciso nell'indicare i costi di gestione è il successore Matteo Zane, che nella sua relazione del 1584 spiegava al Senato della Serenissima che il re Cattolico spendeva in generale per il mantenimento di 92 galere circa 800.000 scudi all'anno. Le galere più costose risultavano proprio quelle di Spagna con 9.000 scudi, seguite da quelle di Napoli con 8.000, di Sicilia con 3.000 e infine dalle genovesi con solo 1.600 scudi all'anno, anche se per la verità – come abbiamo detto – di solito l'*asiento* prevedeva un noleggio di circa 6.000 scudi. Secondo

<sup>389</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval* cit., pp. 231-234.

<sup>390</sup> *Ibidem*, p. 60.

<sup>391</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1986, vol. 2, p. 892. La somma dei 6.000 ducati è confermata anche nella relazione di Jacopo Regazzoni del 1574. A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13.

<sup>392</sup> *Relazioni degli ambasciatori* cit., vol. VIII, p. 495.

<sup>393</sup> *Ibidem*, p. 742.

lo zelante ambasciatore, Filippo II aveva l'intenzione di dare in *asiento* anche le proprie galere in modo da risparmiare quasi 100.000 scudi all'anno<sup>394</sup>. Più cauto risulta essere nel 1620 Pietro Gritti, che indica un costo di 7.000 scudi. Al di là delle somme – pur importanti – quello che si evince chiaramente dalle testimonianze venete è che dal punto di vista economico oltre che qualitativo al re di Spagna conveniva stipulare *asientos* con i genovesi, anche se gli elevati interessi, dovuti ai quasi costanti ritardi di pagamento, facevano lievitare un poco il prezzo delle galere dei *particulares*.

Nella gestione delle galere il costo più elevato era proprio quello delle ciurme. Nel 1588 la ciurma delle due galere spagnole *Santa Margarita* e *Santa Caterina* costava 21.420 ducati, mentre gli scafi attrezzati di tutto punto venivano a costare 10.677, per un totale di 32.097 ducati. Nel dettaglio la *Santa Caterina* costava ducati 5.655 <sup>1/2</sup>, di cui 2.600 per lo scafo (46%), 1.588 <sup>1/2</sup> (28%) per gli "armizi" (remi, alberi, timoni, sartieme, vele, ecc.) e 1.467 per l'artiglieria (26%). Analogamente la *Santa Margarita* costava ducati 5.022: 2.400 per lo scafo (48%), 1.452 per gli armizi (29%) e 1.170 per l'artiglieria (23%)<sup>395</sup>.

Il denaro necessario per il buon funzionamento delle galee proveniva, in larghissima parte, dal clero di Spagna e dal sistema delle "tre grazie". La prima e più antica delle grazie era la *cruzada*. Si trattava di una bolla concessa per la prima volta dal papa Sisto IV alla fine del Quattrocento che permetteva ai regnanti spagnoli di vendere le indulgenze ai propri sudditi e con il ricavato finanziare la guerra contro gli infedeli<sup>396</sup>. Terminata la *Reconquista*, la *cruzada* servì nel corso del

<sup>394</sup> *Ibidem*, p. 795.

<sup>395</sup> A.D.P., scaff. 76.21.2.

<sup>396</sup> R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri* cit., pp. 516-517. Con i proventi della *cruzada* si finanziava anche il mantenimento della squadra di Genova. Tra il 1626 e il 1630 Gio. Pio De Marini ebbe la procura di don Carlo Doria duca di Tursi per la riscossione "da diverse persone, da diverse chiese, da diversi partiti" della "Santissima Crociata", versata a Riccardo Petriccioli, cassiere della squadra dei particolari. (A.S.G., *Notai Antichi*, f. 6268, notaio Giovanni Battista Banhero, 14 settembre 1632). Il 22 agosto 1631 il tesoriere della crociata Giulio Cesare Scasuola inviò a Genova per la squadra dei privati 6.184.338 maravedis, di cui 1.061.446 per le due galere del duca di Tursi e 530.723 per le due unità gestite da Marco Centurione (A.S.G., *Notai Antichi*, f. 6266, notaio Giovanni Battista Banhero, 12 e 13 febbraio 1632). La crociata infine veniva incassata anche in Sardegna tramite un mercante genovese – Antonio Poerio – che raccolse dal 1619 al 1625 lire

Cinquecento soprattutto a combattere i turchi per mare, quindi finì per finanziare la flotta di galere. La crociata venne rinnovata più volte nel corso dei regni di Carlo V e di Filippo II, tanto da diventare un'entrata stabile, benché ufficialmente continuasse ad avere carattere provvisorio. Ma come funzionava la crociata e quanto fruttava? Ancora una volta ci vengono in aiuto le descrizioni degli ambasciatori veneziani.

La crociata – scrive Leonardo Donà nel 1573 – è una indulgenza pontificia piena di molte grazie spirituali, che nella bolla di esse sono espresse, affine di dar aiuto al re contra gli infedeli, ma che specialmente contiene una universal dispensa di poter, senza peccato, nelle vigilie e nella quadragesima e nei venerdì dell'anno mangiare ova, cacio e tutte le altre sorte di latticini proibiti dalla Santa Chiesa<sup>397</sup>.

In pratica ogni fedele, spontaneamente, poteva acquistare una di queste indulgenze ad un prezzo variabile tra i 2 e gli 8 reali, a seconda della condizione sociale, ed in cambio otteneva una ricevuta prestampata ove doveva apporre il proprio nome e cognome. Secondo il Donà questa grazia fruttava al re si Spagna circa 350.000 ducati all'anno. La bolla, dopo essere stata pubblicata, cominciava ad essere divulgata in tre fasi diverse, denominate "predicazioni". Con la prima si comunicava ai fedeli che le bolle precedenti erano scadute (sermoni sospensivi) e si declamavano pubblicamente le condizioni della nuova bolla. Dopodiché si passava alla vera e propria vendita delle indulgenze, gestita dai commissari della crociata. Infine seguiva l'ultima fase definita della ripredicazione nella quale i predicatori specificavano meglio il carattere delle grazie concesse<sup>398</sup>. Un quarto del ricavato delle vendite spettava alla Chiesa. Come molte delle imposte statali anche la crociata veniva affidata in appalto ai privati, solitamente importanti banchieri o mercanti. Spesso i contratti di assegnazione erano stipula-

7.573:10:4 di Sardegna, pari a 30.296:4 reali (una lira di Sardegna uguale a 4 reali). A.S.G., *Notai Antichi*, f. 6281, notaio Giovanni Battista Banchemo, 29 aprile 1637.

<sup>397</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. VIII, p. 585.

<sup>398</sup> R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri cit.*, pp. 523-524.

ti ben prima della pubblicazione della bolla<sup>399</sup>. Le entrate della crociata, secondo i dati presentati da Carande, nel corso del XVI secolo oscillarono tra i 420.000 e i 650.000 ducati; nel Seicento raggiunsero e superarono il tetto degli 800.000 ducati. Parte di questa somma era destinata al mantenimento della flotta; in particolare 100.000 ducati erano destinati alla galera *Reale*<sup>400</sup>.

La seconda grazia era l'*excusado*, un'imposta sopra il clero spagnolo concessa da Paolo IV nel 1557 per aiutare Filippo II nella guerra di Fiandra. In pratica le chiese di Spagna, anziché versare la decima al papa, la pagavano al sovrano. Il clero di Castiglia, invece di donare la decima, decise di pagare una somma fissa annuale di 250.000 ducati. Anche l'*excusado* serviva in buona parte al sostentamento delle galere: nel 1616 Paolo V concesse l'uso dell'imposta per il pagamento della fanteria imbarcata sulle galere<sup>401</sup>.

L'ultima delle tre grazie era il *subsidio*, un'altra imposta voluta nel 1560 da Pio IV, gravante sul clero di Castiglia e Aragona. Si trattava, in sostanza, di un modo per finanziare le galere delle diverse squadre spagnole. Anche in questo caso era una contribuzione volontaria decisa ogni quinquennio. Poteva fruttare somme comprese tra i 325.000 e i 420.000 ducati all'anno. Nel 1620, ad esempio, i soli capitoli di Toledo e Siviglia raccolsero 162.000 ducati per le galere di Spagna, 154.000 per quelle di Genova, 64.000 per le quattro del Portogallo e 20.000 per la costruzione di nuove unità a Barcellona<sup>402</sup>. In quello stesso anno le tre grazie complessivamente fruttarono alla monarchia spagnola circa 1.600.000 ducati<sup>403</sup>. Per la gestione di queste ingenti somme il papa assieme al re nominava un Commissario Apostolico della Santa Crociata, di solito un vescovo, che presiedeva la *Junta de galeras*.

L'altra importante flotta di galere spagnole risiedeva a Napoli, capi-

<sup>399</sup> *Ibidem*, pp. 532-540.

<sup>400</sup> D. GOODMAN, *El poderío naval* cit., pp. 88-90.

<sup>401</sup> *Ibidem*, p. 89; *Relazioni di ambasciatori* cit., vol. VIII, p. 588.

<sup>402</sup> *Ibidem*, p. 90; R. CARANDE, *Carlo V e i suoi banchieri* cit., pp. 541-559.

<sup>403</sup> Somma confermata dall'ambasciatore veneziano Alvisè Mocenigo, che nella sua relazione letta in Senato il 16 marzo 1622 riportava le seguenti cifre: 900.000 ducati la *cruzada*, 290.000 l'*excusado* e 420.000 il sussidio. *Relazioni degli ambasciatori* cit., vol. IX, p. 634.

tale del vicereame<sup>404</sup>, dotata di un importante porto e di un discreto arsenale. All'inizio del Cinquecento, durante le guerre d'Italia, la flotta del regno comprendeva soltanto quattro galere al comando di Raimondo di Cardona, e in caso di necessità si poteva contare sull'armamento dei privati, in special modo dei patrizi genovesi<sup>405</sup>. A partire dagli anni Sessanta, con don Garzia di Toledo, partì un primo imponente piano di sviluppo della flotta, tanto che negli anni di Lepanto si ebbero in mare una trentina di unità, in parte costruite a Napoli, in parte in Sicilia e in parte acquistate a Genova<sup>406</sup>. Nel 1574 a Messina l'inviato veneziano Regazzoni contò 45 galere di Napoli e soltanto due anni dopo il numero di almeno 40 era confermato dall'ambasciatore a Madrid Lorenzo Priuli<sup>407</sup>. Dopo l'apice il declino. Negli anni Ottanta il numero era già calato a circa 25-26 unità, mentre nel 1601 le galere rimaste in servizio erano soltanto 16. Negli anni successivi però si procedette ad un nuovo armamento, incentivando nuovamente la produzione dell'arsenale napoletano con l'opera del maestro d'ascia Lattanzio de Gennaro<sup>408</sup>. Tra il 1606 e il 1610 le unità in servizio toccarono quota 24. Negli anni Venti, grazie alla guerra mossa dal duca

<sup>404</sup> Sul ruolo del vicereame napoletano all'interno della monarchia spagnola si veda A. MUSI, *L'Italia dei Viceré. Integrazione e resistenza nel sistema imperiale spagnolo*, Cava de' Tirreni, 2000. In generale sulla flotta e sulla difesa dai corsari islamici si vedano: M. SIRAGO, *La flotta napoletana nel Vicereame spagnolo (1507-1598)*, in "Frontiera d'Europa", n. 1 (1999), pp. 111-172; M. MAFRICI, *Navi e pirati: la difesa del Regno di Napoli nel secolo XVI, in Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, Atti del convegno di storia militare (Napoli 27-29 ottobre 1997), a cura di P. ALBEINI, Roma, 1999, pp. 383-396; ID., *Il Regno di Napoli e la Sublime Porta tra Sei e Settecento*, in *L'Europa centro-orientale e il problema turco tra Sei e Settecento*, Atti del convegno internazionale di Studi (Viterbo 23-25 novembre 1998), a cura di G. PLATANIA, Viterbo, 2000, pp. 253-279; ID., *Mari, pirati, fortificazioni costiere*, in P. BEVILACQUA, *Storie regionali. Storia della Calabria*, vol. 3, Roma-Bari, 2001, pp. 37-57; ID., *L'assedio della Mezzaluna*, in *Storia di Salerno*, a cura di A. PLACANICA, II, Avellino, 2001, pp. 173-184; ID., *Regno di Napoli e Reggenze barbaresche nel contesto mediterraneo*, in *Mezzogiorno d'Italia e il Mediterraneo nel triennio rivoluzionario 1796-1799*, Atti del convegno internazionale di studi (Avellino 19-20 marzo 1999), a cura di F. BARRA, Avellino, 2001, pp. 97-114.

<sup>405</sup> M. SIRAGO, *Attrezzature portuali e costruzioni navali in Napoli e nelle antiche province di Terra di Lavoro e di Principato Citra durante il vicereame spagnolo*, in *La penisola italiana e il mare cit.*, p. 204.

<sup>406</sup> *Ibidem*; M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria cit.*, pp. 190-193.

<sup>407</sup> A.S.V., *Secreta materie miste notabili*, f. 13; *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. VIII, p. 691.

<sup>408</sup> M. SIRAGO, *Attrezzature portuali e costruzioni navali cit.*, p. 214.

d'Ossuna a Venezia, la flotta si mantenne sulle venti unità, ma a partire dal 1626 si ebbe una "chiusura" dei finanziamenti e la squadra si ridusse ad una quindicina di galere. Negli anni successivi alla rivolta di Masaniello addirittura il numero di unità scese sotto i limiti della decenza con sole 4 galee. La ribellione di Messina riportò la flotta a 8 unità e così rimase fino al 1707, anno in cui il duca di Tursi, dopo l'arrivo degli austriaci, le portò in salvo a Gaeta<sup>409</sup>. La nuova amministrazione limitò successivamente la squadra a sole 4 unità e tale rimase anche con l'arrivo di don Carlo di Borbone nel 1734<sup>410</sup>.

Numero di galere	Data	Fonte
4	1511	M. Sirago, p. 204
6	1535	M. Sirago, p. 216
7	1530	M. Mafirci, p. 190
4	1559	Relazione di M. Surian, vol. VIII, pp. 282-284
8	1564	M. Sirago, p. 216
11	1566	M. Sirago, p. 216
16	1567	M. Sirago, p. 216
13	1568	M. Aymard, p. 83
20	1570	F. Braudel, p. 893
20	1571 (febbraio)	Relazione di S. Cavalli, vol. VIII, p. 495
30	1571	M. Mafirci, p. 197
36	1572	Relazione di L. Donà, vol. VIII, p. 622
45	1574	A.S.V., Secreta Materie Miste notabili, f. 13
40	1576	Relazione di L. Priuli, vol. VIII, p. 691
28	1577	M. Sirago, p. 216
25	1581	Relazione di G. F. Morosini, vol. VIII, p. 762
24	1584	Relazione di M. Zane, vol. VIII, p. 796
26	1586	M. Sirago, p. 216
16	1601	M. Sirago, p. 216
24	1602	Relazione di F. Soranzo, vol. IX, p. 115
24	1606	F. Braudel, p. 893
20	1609	M. Sirago, p. 216
20	1610	M. Mafirci, p. 194
14	1612	M. Sirago, p. 216
24	1620	Relazione di P. Gritti, vol. IX, p. 525
20	1622	M. Sirago, p. 216
15	1626	M. Mafirci, p. 194
16	1632	M. Mafirci, p. 194
17	1633	M. Sirago, p. 216
12	1646	D. Goodman, p. 33
6	1647	M. Sirago, p. 216
4	1657	M. Mafirci, p. 195
4	1666	M. Sirago, p. 216
7	1677	M. Sirago, p. 216

<sup>409</sup> *Ibidem*, pp. 204-205.

<sup>410</sup> L. RADOĞNA, *Storia della marina militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, 1978, pp. 7-11.

8	1678	M. Sirago, p. 216
8	1679	J. Meyer, p. 921
8	1680	M. Sirago, p. 216
8	1697	M. Mafrici, p. 205
8	1707	M. Sirago, p. 216
4	1734	L. Radogna, p. 7
4	1739	L. Radogna, p. 7
4	1754	L. Radogna, p. 11

Tabella 28

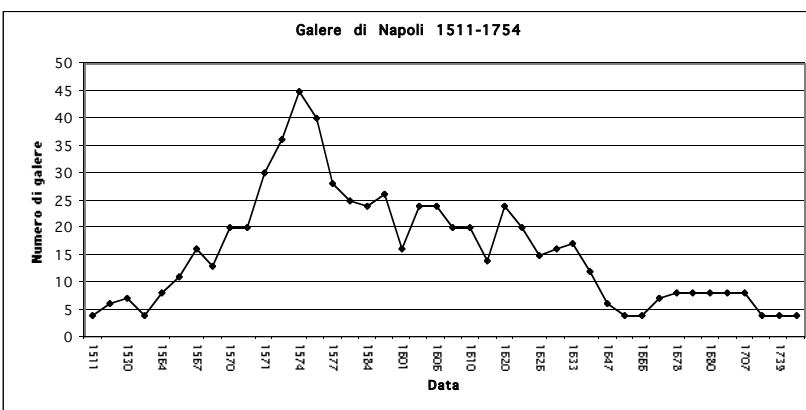


Grafico 5

Nel corso del Seicento – come detto – in molte circostanze i viceré di Napoli acquistarono scafi a Genova, ritenuti tradizionalmente i migliori del Mediterraneo assieme a quelli veneziani. Nel marzo 1641, ad esempio, il Magnifico Stefano Doria a nome del console genovese a Napoli Cornelio Spinola acquistò per conto del regno napoletano quattro scafi nuovi di galea denominati rispettivamente: *SS. Trinità*, *S. Stefano*, *S. Alessandro* e *S. Francesco da Paola*, al prezzo complessivo di 20.600 pezzi da otto reali (5.150 ciascuno)<sup>411</sup>.

Anche per quanto concerne le ciurme napoletane abbiamo pochi dati a disposizione. Per il 1570 Braudel propone la cifra di 2.940 galeot-

<sup>411</sup> B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV.2.11, *Leges della Repubblica di Genova 1638-1644*, 8 marzo 1641. Un altro scafo fu acquistato il 28 novembre 1673. A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1671. Sulla figura del console Cornelio Spinola si veda: G. BRANACCIO, *“Nazione genovese”* cit., pp. 119-148.



ti sulle 20 galere in servizio, senza specificarne la tipologia<sup>412</sup>. Solo due anni prima (1568) secondo Aymard sulle 13 galere napoletane vi erano 1.920 forzati e soltanto 207 schiavi<sup>413</sup>. In effetti per lo stesso anno la bassa percentuale di schiavi è confermata da F. Angiolini che propone il 9,7%<sup>414</sup>. Non vi è traccia di buonavoglia. Visti questi dati sembrerebbe un sistema analogo a quello spagnolo, ma nel 1587-88 a bordo di 7 unità della squadra di Napoli su 1.218 remiganti vi erano 153 schiavi (12,5%), 771 forzati (63,3%) e 294 buonavoglia (24,2%)<sup>415</sup>. Si tratta sempre di un sistema basato sui forzati, ma con una buona percentuale di volontari in linea con la tradizione italiana. Linea confermata dai dati proposti dalla Mafrici per quanto riguarda le 30 galee del 1571, dove addirittura risultavano 2.469 forzati (47%), 2.220 buonavoglia (42%) e 552 schiavi (11%)<sup>416</sup>. Nel 1584 sulle 28 galere i remiganti erano 4.310, di cui 2.545 condannati (59%), 955 buonavoglia (22%) e 810 schiavi (19%). Ed ancora nel 1601, su 22 unità, i galeotti erano 3.257: 2.093 forzati (64%), 636 buonavoglia (20%) e 528 schiavi (16%). Infine nel 1657, sulle rimanenti 4 galere, i rematori erano 803, di cui 588 forzati (73%), 112 schiavi (14%) e 103 volontari (13%)<sup>417</sup>.

Per quanto riguarda i forzati, a metà del Cinquecento anche a Napoli – come in tutti gli altri Stati mediterranei – il viceré duca d'Alcalà sollecitò i tribunali ad aumentare il numero dei condannati, ma nonostante ciò l'offerta non soddisfaceva l'ingente domanda<sup>418</sup>. Negli stessi anni veniva applicata una pena di cinque anni a tutti i vagabondi con una legge rinnovata nel 1606 e nel 1685, anno in cui la pena fu allungata a sei anni<sup>419</sup>. D'altra parte la squadra di Napoli

<sup>412</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., p. 893.

<sup>413</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 83.

<sup>414</sup> F. ANGIOLINI, *Il Granducato di Toscana e il Mediterraneo dopo Lepanto*, in *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*, atti del convegno internazionale di studi storici nel IV centenario della morte di Filippo II, Cagliari 5-7 novembre 1998, p. 217.

<sup>415</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 83.

<sup>416</sup> M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria* cit., pp. 196-197.

<sup>417</sup> *Ibidem*, p. 198.

<sup>418</sup> *Ibidem*, p. 196; R. MANTELLI, *Burocrazia e finanze pubbliche nel Regno di Napoli*, Napoli, 1981, pp. 207-208; e più in generale G. ALESSI-PALAZZOLO, *Pene e "remieri" a Napoli tra Cinque e Seicento. Un aspetto singolare dell'illegalismo d'ancien régime*, in "Archivio storico per le province napoletane", XV (1976), pp. 235-251.

<sup>419</sup> G. MUTO, *Forme e contenuti economici dell'assistenza nel Mezzogiorno moderno: il caso di*

subiva anche la concorrenza “interna” delle galere dei particolari genovesi che, come è noto, avevano diritto ad un certo numero di forzati annuali da trarre proprio dal regno di Napoli.

Negli anni Settanta il governo vicereale tentò un esperimento particolare: l’acquisto di condannati ungheresi. Si trattava di pastori protestanti puniti proprio per la loro appartenenza religiosa. Nel 1675 in 42 furono spediti verso Napoli. Passarono da Trieste, di là via mare andarono a Pescara e infine giunsero nella capitale partenopea. Ne arrivarono vivi soltanto 29 e furono venduti dagli inviati ungheresi per 50 talleri l’uno. Più che in galera lavorarono soprattutto in arsenale. Dopo pochi mesi però tutta la comunità protestante ungherese si mosse per la loro liberazione, che effettivamente avvenne l’11 febbraio 1676, grazie alla mediazione di mercanti tedeschi residenti a Napoli<sup>420</sup>.

Sugli schiavi – grazie al solito Bono – abbiamo maggiori informazioni. Bisogna per prima cosa sottolineare che la percentuale degli schiavi fu sempre inferiore al 20%, dato in sintonia con le altre flotte *ponentine* che non praticavano in maniera massiccia la guerra di corsa, come le altre di Spagna, quella francese, quella sabauda e quella pontificia.

Il 14 settembre 1740 fu redatto l’elenco degli schiavi delle galere di Napoli. Si trattava di 132 uomini di età media attorno ai 38 anni, il più giovane ne aveva 13 e il più anziano 79. Per quanto riguarda le provenienze l’86% erano maghrebini, il 14% levantini. Fra i primi era massiccia la presenza dei tunisini (33,5%), seguiti poi dai libici (28%), dagli algerini (16,2%) e infine dai marocchini (8,2%). Tra i tunisini il 56% era di Tunisi e il 21% di Biserta. I libici erano tutti di Tripoli; i marocchini erano per il 62% di Salé, mentre gli algerini erano per il 42% di Algeri e per il 21% di Bugia, poi via via tutte le altre località<sup>421</sup>. Riguardo alle

*Napoli, in Timore e carità. I poveri nell’Italia moderna*, atti del convegno “Pauperismo e assistenza negli antichi Stati italiani”, Cremona 28-30 marzo 1980, a cura di G. POLITI-M. ROSA-F. DELLA PERUTA, Cremona, 1982, pp. 237-258.

<sup>420</sup> L. NAGY, *Prisonniers protestants hongrois sur les galères de Naples et leur rédemption (1675-1676)*, relazione presentata al convegno di studi *L’esclavage en Méditerranée (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles)*, tenutosi a Grasse il 30-31 maggio e 1 giugno 2001.

<sup>421</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 184. Si veda inoltre: G. CECI, *Commercio di schiavi a*

provenienze sono utili anche i dati elaborati da M. Aymard sugli schiavi delle 13 galere del 1568. Si trattava di 210 uomini, di cui 106 turchi, 57, maghrebini, 26 balcanici, 17 rinnegati cristiani e 4 neri dell'Africa centrale<sup>422</sup>.

Anche a Napoli molto spesso gli schiavi erano impiegati in lavori a terra, non solo per proprio conto nella vendita al minuto di alimentari e piccoli oggetti artigianali, ma su ordine del viceré. Accadde così nel 1668 quando, dopo un violento terremoto, furono impegnati per giorni nella rimozione delle macerie. Nell'autunno del 1737 almeno un centinaio vennero utilizzati nei lavori alla reggia di Capodimonte e qualche decennio più tardi il loro impiego fu riproposto nella costruzione della maestosa reggia di Caserta. Nel 1755 gli schiavi impegnati erano 405: erano perlopiù addetti a lavori pesanti come scavare, spurgare fossi, cavare e spaccare le pietre. Il lavoro oltre ad essere duro durava una decina di ore al giorno e in cambio gli schiavi ricevevano un basso salario, decisamente inferiore a quello degli operai cristiani<sup>423</sup>.

Nel corso dell'età moderna vi furono a Napoli diverse istituzioni ecclesiastiche votate alla conversione degli schiavi musulmani. Tra il 1576 e il 1578 l'arcivescovo di Napoli, il cardinale Paolo Burali di Arezzo, fondò la Congrega dei catecumeni con sede presso la chiesa di Sant'Arcangelo, che nel 1592 venne fusa con la Dottrina cristiana. Nel 1601 entrarono in azione i gesuiti fondando la Congregazione degli schiavi, mentre nel 1637 proprio il gesuita Giovanni Battista Galeota istituì nei pressi del porto una Casa dei catecumeni che funzionò almeno una decina di anni. Infine nel 1721 il padre agostiniano Paolo Israel, conoscitore delle lingue orientali, fondò presso il monastero di San Giovanni a Carbonara il Collegio degli schiavi, con l'obiettivo di raccogliere tutti quelli desiderosi di ricevere i rudimenti della religione cristiana<sup>424</sup>.

*Napoli*, in "Napoli nobilissima", XV (1906), pp. 79; E. MARANI, *Giulio II e gli schiavi dalmati nel Regno di Napoli*, in "Rivista dalmatica", XLII (1971), pp. 31-34.

<sup>422</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 85

<sup>423</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., pp. 358-360.

<sup>424</sup> *Ibidem*, pp. 267-269. Cfr. G. M. DE POMPEIS, *Di due collegi eretti in Napoli per la conversione degli infedeli orientali*, in "La Scienza e la Fede", LVIII (1865), pp. 365-373; G. NARDI,

I costi di costruzione e di gestione abbiamo visto che erano a Napoli inferiori rispetto alla Spagna. Le 7 galere degli anni Trenta del XVI secolo costavano annualmente 16.000 ducati, mentre nel 1566 il costo medio di ogni galera era di 7.400 ducati. Per Lepanto la spesa fu notevole: 275.800 ducati<sup>425</sup>.

L'ultima squadra era quella di Sicilia. Come quelle di Napoli e di Spagna raggiunse la sua massima grandezza durante gli anni di Lepanto, allorché era composta di 22 unità. Con la fine del secolo il numero di galere in servizio era già sceso sotto 15, e con la prima metà del secolo successivo la flotta siciliana si stabilizzò attorno alle 10-12 unità. Con gli anni Trenta poi il numero scese fino a sole 8 galee<sup>426</sup>.

Anno	Numero galere	Fonte
1559	4	Relazione di M. Surian, vol. VIII, pp. 282-284
1571	16	M. Aymard, <i>Chiourmes et galères</i> cit., p. 75
1573	15	Relazione di L. Donà, vol. VIII, p. 629
1574	22	A.S.V., <i>Secreta materie miste notabili</i> , f. 13
1576	22	F. Braudel, <i>Civiltà e imperi</i> cit., p. 893
1581	15	Relazione di G.F. Morosini, vol. VIII, p. 742
1584	13	Relazione di M. Zane, vol. VIII, p. 796
1602	12	Relazione di F. Soranzo, vol. IX, p. 115
1605	10	Relazione di S. Contarini, vol. IX, p. 327
1620	12	Relazione di P. Gritti, vol. IX, p. 570
1632	8	Relazione di A. Mocenigo, vol. IX, p. 616
1679	8	J. Meyer, <i>Gens de mer</i> cit., p. 921

Tabella 29

*Opere per la conversione degli schiavi*, Napoli, 1967; ID., *La congregazione degli schiavi dei PP. Gesuiti*, Napoli, 1967.

<sup>425</sup> M. MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria* cit., pp. 190-193.

<sup>426</sup> Le galere di Sicilia erano costruite a Messina, ma di tanto in tanto venivano acquistate anche a Napoli e soprattutto a Genova. Nel 1609 il viceré marchese di Vigliena ne acquistò tre (B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV. 2.3, *Leges della Repubblica di Genova 1608-1612*, c. 128r) mentre circa vent'anni più tardi fu il marchese di Santa Croce a comperare a Genova lo scafo della *San Giuseppe* (B.C.B., *Manoscritti*, mr. IV. 2.7, *Leges della Repubblica di Genova 1626-1629*, cc. 171v-172r). Naturalmente gli acquisti continuarono per tutto il Seicento (A.S.G., *Archivio Segreto, Maritimarum*, f. 1668, 25 giugno 1665 e f. 1671 28 novembre 1673).

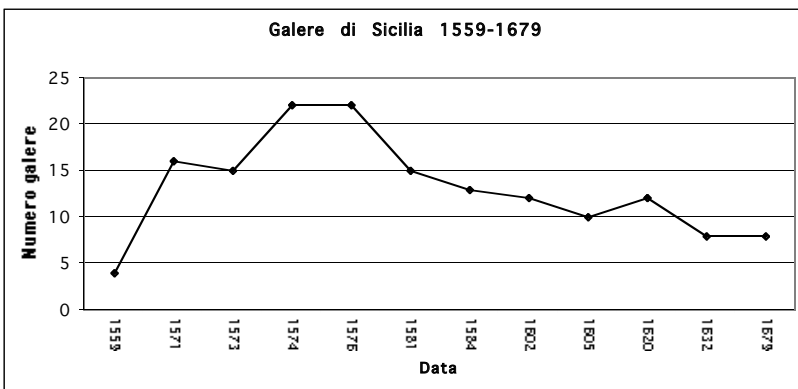


Grafico 6

Almeno fino agli anni Ottanta del Cinquecento, però, non tutte le galere erano regie. Esisteva infatti in Sicilia la tradizione di tipo feudale secondo cui, in caso di necessità, i baroni avrebbero armato alcune galere per la difesa dell'isola. La stessa cosa avrebbero fatto le città "vassalle" del re. Oltre a ciò il viceré poteva ricorrere al sistema dell'appalto. Si trattava di un espediente che permetteva alle casse statali di risparmiare decisamente, ma lasciava spazio a diversi abusi commessi dagli stessi appaltatori, i quali erano più interessati al proprio portafoglio che al buon funzionamento della flotta<sup>427</sup>. Nel 1638 era Camillo Pallavicini q. Gio. Andrea q. Tobia a proporre un *asiento* (noleggio) al viceré di Sicilia. Il nobile genovese si impegnava ad armare quattro galere "tutte a mie spese in che avrò di impiego fra cento in cento ventimila scudi" e a noleggiarle per cinque anni al viceré per la somma di 14.000 scudi annui. Per renderle operative il Pallavicini doveva reperire almeno un migliaio di galeotti, di cui metà forzati forniti dal viceré, 300 buonavoglia reclutati sempre sull'isola e circa 200 schiavi da acquistarsi a Malta o a Livorno. A Genova era possibile – tramite la mediazione di Paolo Gerolamo Pallavicini tesoriere della *Hacienda Real* in Italia – comprare gli scafi e quasi tutta l'attrezzatura,

<sup>427</sup> F. L. ODDO, *La Sicilia sotto gli assalti barbareschi e turchi (secoli XV-XVII)*, Trapani, 1990, pp. 91-98.

tranne i remi che conveniva acquistare a Napoli. Quanto agli ufficiali e ai marinai, il Pallavicini affermava: “da Genova cioè tra Genova e Livorno convien si provveda di un buon piloto e di tre comiti e tre sottocomiti, dodici timonieri e venticinque in trenta marinai di galera e tutti li altri li ho qua [a Palermo] e a Malta”. Il comando delle galere sarebbe spettato al fratello Alessandro<sup>428</sup>. Alla fine furono armate due galere tra il 1638 e il 1640, così come risulta dal “conto delle gallere” del cartulario di Camillo Pallavicini. Il patrizio genovese riuscì ad acquistare 22 schiavi e a reclutare 116 buonavoglia. Per i primi si spesero 936.4 once, mentre per i secondi 1.923 (l'oncia valeva 11:2-11:5 lire genovesi). In totale le due galere vennero a costare 7.640 once pari a circa 80.000 lire di Genova<sup>429</sup>.

Le 16 galere siciliane<sup>430</sup> che parteciparono a Lepanto avevano tutte la voga a scaloccio con quattro rematori per banco. I remiganti erano complessivamente 3.360, di cui 314 sulla *Capitana* e tra i 190 e i 225 sulle altre. I forzati erano 1.838 (55%), i buonavoglia 1.140 (34%) e gli schiavi 395 (11%)<sup>431</sup>. Nel 1576 sulle 22 galee in servizio i remiganti erano 3.824, di cui 1.517 schiavi (40%: si sentiva l'effetto Lepanto), 1.205 buonavoglia (32%) e 1.102 forzati (28%). L'anno seguente il numero complessivo era calato a 3.128, di cui 1.440 schiavi (46%), 1.027 forzati (33%) e solo 661 buonavoglia (21%)<sup>432</sup>.

All'inizio del Seicento i buonavoglia erano 519 su 2.039 rematori, circa il 25,5%. Di questi però solo 382 erano *buenas boyas de bandera*, cioè volontari veri, gli altri 137 erano dei rinnegati che spontaneamente (così dice Aymard) decisero di ritornare alla religione di origine servendo però al remo come galeotti e si chiamavano *buenas boyas de car-*

<sup>428</sup> A.S.G., *Fondo famiglie*, lettera P, b. 63, carteggio fra i fratelli Camillo e Bendinelli Pallavicini, quest'ultimo cavaliere di Malta.

<sup>429</sup> M. MARANGON, *Un genovese in Sicilia nella prima metà del secolo XVII: Camillo Pallavicini*, Tesi di laurea della Facoltà di Economia, Università degli Studi di Genova, relatore G. DORIA, a.a. 1986-87, pp. 94-107. Il mastro di Camillo Pallavicini degli anni 1637-43 è conservato nell'Archivio Doria presso la facoltà di Economia dell'Università di Genova, alla collocazione n. 437.

<sup>430</sup> In generale sulle galere di Sicilia si veda anche: V. TITONE, *Galere e vita di galera nel Regno di Sicilia*, in “L'Osservatore”, I (1955), n. 2 pp. 38-61 e n. 3 pp. 44-64.

<sup>431</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 75 e p. 78.

<sup>432</sup> F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* cit., p. 893; A.G.S., *Estado*, leg. 1147.

cel<sup>433</sup>. Con l'arrivo del duca d'Ossuna nel 1612 il reclutamento dei galeotti migliorò sensibilmente. Nel 1616 le 3 galere che lo accompagnarono a Napoli avevano 195 forzati, di cui 160 siciliani, 8 calabresi, 6 greci, 1 veneziano, 1 napoletano, 2 sardi, 1 francese, 2 portoghesi, 6 spagnoli, 1 fiammingo e 1 tedesco. Tra i siciliani circa un terzo era di Palermo, mentre un altro terzo proveniva dai tribunali feudali dell'isola<sup>434</sup>.

Come detto, per lungo tempo le galere siciliane beneficiarono degli schiavi catturati a Lepanto<sup>435</sup>. Nel 1572 il viceré acquistò da don Giovanni d'Austria 365 schiavi al prezzo di 100 ducati da 14 tari l'uno. Con il Seicento il prezzo degli schiavi salì fino a circa 120 ducati. Viste le difficoltà sempre maggiori nel reclutare i buonavoglia, che come s'è visto gli ambasciatori veneziani imputavano al fatto che non esisteva alcuna sorta di leva, nel 1634 il *Consejo de Estado* decise di riproporre il vecchio sistema delle "baracche da gioco", da sempre utilizzate nelle regioni dell'Italia meridionale.<sup>436</sup>

Per concludere diamo un'occhiata ai costi. Nel 1564 una galera a Messina, dove peraltro c'era un valido arsenale, costava 6.400 scudi, di cui 2.500 solo per lo scafo. Secondo l'ambasciatore veneziano Matteo Zane la galera di Sicilia costava circa un terzo di quella di Spagna<sup>437</sup>. Più cauto è il giudizio di Aymard che vede le galere di Barcellona più care solo di 600-700 ducati al massimo. Le tre menzionate galere del duca di Ossuna del 1616 valevano complessivamente 38.723 scudi, gli

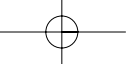
<sup>433</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 78.

<sup>434</sup> *Ibidem*, p. 82.

<sup>435</sup> Sugli schiavi in Sicilia si veda: A. FRANCHINA, *Un censimento di schiavi nel 1565*, in "Archivio Storico Siciliano", s. II, XXXII (1907), pp. 374-420; C. VERLINDEN, *Schiavitù ed economia nel Mezzogiorno agli inizi dell'età moderna*, in "Annali del Mezzogiorno", III (1963), pp. 11-38; G. MARRONE, *La schiavitù nella società siciliana dell'età moderna*, Caltanissetta-Roma, 1972; M. AYMARD, *De la traite aux ciourmes: la fin de l'esclavage dans la Sicile moderne*, in "Bulletin de l'Institut Historique belge de Rome", XLIV (1974), pp. 1-21; G. MOTTA, *La schiavitù a Messina nel primo Cinquecento*, in "Archivio Storico per la Sicilia orientale", LXX (1974), pp. 305-342; *Id.*, *Su qualche aspetto della schiavitù in Sicilia*, in "Economia e Storia", XXII (1976), pp. 41-49.

<sup>436</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit., p. 79. Sui gravi problemi nel reclutamento dei galeotti negli anni Quaranta del Seicento si veda l'illuminante lettera di Gio. Antonio Sauli a Tommaso Grimaldi a Madrid del 21 marzo 1642. A.D.G.G., *Archivio Sauli*, n. 1579, copialettere di Gio. Antonio Sauli 1641-1644.

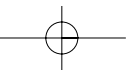
<sup>437</sup> *Relazioni di ambasciatori* cit., vol. VIII, p. 795.



schiavi da soli ne valevano più del doppio: 85.800<sup>438</sup>. Ecco perché diventava necessaria la corsa: procurava schiavi da utilizzare al remo e da vendere.

Questo sarà il fulcro delle attività delle flotte degli ordini cavallereschi che, a differenza delle altre flotte di Ponente, avranno quasi sempre percentuali di schiavi più elevate.

<sup>438</sup> M. AYMARD, *Chiourmes et galères* cit. p. 87. Secondo una relazione dell'inizio del Seicento la situazione della flotta spagnola era la seguente: "La spesa delle galere di Spagna, Napoli, Sicilia, particolari pagati a Genovesi et altri ogni anno ammonta di 900.000 ducati. Questo può esser stato a tempo di Giovan d'Austria, ma hora non può esser tanta spesa, poiché hoggi di poche galere sono in Spagna. Però conviene sapere, che cinque stanno in Lisboa, sette nel porto di Santa Maria, sette in Barcellona, queste di Barcellona neanche stanno in mare et questo mese di maggio 1606 e perciò guardata dalle galere di Genova. Ivi sono galere de particolari, come quelle del Principe d'Oria, del Marchese Spinola, et altre che Sua Maestà paga e così è assai minore questa spesa". (B.C.B., *Manoscritti Brignole Sale*, n. 40.5, *Realtione di Spagna*, c. 470r.





## 6. Le flotte degli ordini cavallereschi: Santo Stefano e San Giovanni

Tra le flotte di galere *ponentine* ne esistevano due nate e cresciute principalmente per colpire gli “infedeli”, organizzate entrambe attorno a due ordini cavallereschi: i cavalieri gerosolimitani di Malta e quelli toscani di Santo Stefano<sup>439</sup>. Dal punto di vista della gestione dei galeotti possiamo anticipare che furono le uniche due flotte dove fossero prevalenti gli schiavi rispetto alle altre categorie, proprio perché la loro attività primaria era la guerra di corsa.

Il primo nucleo della flotta toscana nacque nel 1547, quando ancora l'Ordine non era stato fondato. In realtà già nella prima metà del Quattrocento i fiorentini avevano messo in piedi una piccola flotta di galere, smantellata però con gli anni Ottanta dello stesso secolo<sup>440</sup>. Alla metà del XVI secolo Cosimo I, presa coscienza dell'importanza strategica che le galere avevano nello scacchiere mediterraneo, decise di riarmare la flotta. Il 13 aprile 1547 veniva varata nell'arsenale di Pisa<sup>441</sup> la prima galera denominata appunto *Pisana*<sup>442</sup>. L'organizzazione di un moderno arsenale e di una burocrazia marittima richiedeva competenze tecniche e risorse finanziarie. I collaborato-

<sup>439</sup> La bibliografia sull'Ordine è piuttosto vasta, perciò rimandiamo ai repertori bibliografici esistenti come: R. BERNARDINI-L. ZAMPIERI, *Bibliografia antica e moderna sull'Ordine e sui Cavalieri di Santo Stefano nella Toscana dei Lorena*, Roma, 1992; oppure alla messa a punto storiografica di M. BERTI, *La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, a cura di A. DI VITTORIO e C. BARCIELA LÓPEZ, Bari, 2001, pp. 179-235; si vedano poi tutti i saggi di F. Angiolini e gli atti del convegno *L'Ordine di Santo Stefano e il Mare* tenutosi a Pisa nel maggio 2001. Infine rimangono fondamentali i lavori prodotti dall'attuale Istituzione dei Cavalieri tra cui in prima fila la rivista *Quaderni Stefaniani*. Per concludere rimandiamo altresì alle bibliografie di G. Guarnieri, di M. Gemignani e di S. Bono.

<sup>440</sup> F. ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Firenze, 1996, p. 3. Sull'antica flotta fiorentina si veda M. MALLET, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967.

<sup>441</sup> F. ANGIOLINI, *L'arsenale di Pisa tra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVIII)*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma, 1987.

<sup>442</sup> F. ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe* cit., p. 5; L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie* cit., p. 213; A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 383, c. 352r.

ri granducali, fra tutti Luca Martini poi nominato Provveditore delle galere, decisero che per quanto riguardava le competenze tecniche e l'organizzazione della flotta bisognava attingere alla vicina Liguria. Qui risiedeva la potente flotta di Andrea Doria, che assieme a quella veneziana rappresentava quanto di meglio si potesse trovare nel Mediterraneo dell'epoca. Nel 1552 lo stesso Luca Martini osservò da vicino il funzionamento e l'organizzazione della flotta dorianiana e ne riferì al proprio sovrano nella relazione "Cose intese a Genova da più persone a dì di novembre 1552", che prefigura alcuni connotati del futuro stuolo toscano<sup>443</sup>. Nello stesso arsenale pisano si cominciarono a costruire galere grazie al sapere tecnico dei maestri d'ascia liguri i quali, pur trovandosi all'estero, continuarono ad operare utilizzando le unità di misura della propria patria<sup>444</sup>. Sulle galere toscane, almeno per il primo mezzo secolo della loro esistenza, anche gli ufficiali e i marinai furono quasi tutti liguri (spicca tra essi una forte comunità di marinai di Portovenere)<sup>445</sup>.

<sup>443</sup> A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 353, cc. 31-44. Per una trattazione più ampia si rimanda all'ottima trascrizione commentata di V. BORGHESI, *Informazioni sulle galee cit.*, pp. 118-205, basata su un'altra copia dello stesso documento contenuta in A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 302, cc. 149r-154r.

<sup>444</sup> A mo' di esempio si veda l'anonima relazione sulla maniera di costruire galere della seconda metà del XVI secolo contenuta in A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2131.

<sup>445</sup> L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie cit.*, p. 211; più in generale sulla scarsa vocazione marittima dei toscani si veda F. ANGIOLINI, *L'Ordine di Santo Stefano, i Toscani e il mare*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare cit.*, pp. 33-49. Un'ulteriore conferma ci viene dall'elenco dei sanremesi caduti in schiavitù alla fine del Cinquecento, compilato il 25 settembre 1598 dal notaio Lorenzo Fizerio per conto della Magnifica comunità di San Remo. Su 41 schiavi di quel luogo, 8 (20%) erano marinai imbarcati sulle galere toscane. Geronimo Lusinasco – uno di questi malcapitati – di anni 22, figlio di Battista Lusinasco marinaio e Antonietta, di mediocre statura con una cicatrice sopra le ciglia, fu preso vicino alle coste di Barberia su una galera del granduca; risultava povero, avendo i genitori solo due terre di proprietà del valore di £ 250 la prima e 70 scudi la seconda. Era schiavo di Secafé genovese ad Algeri. Assieme al Lusinasco era stato preso anche Francesco Martino, di buona statura e di barba nera portato in schiavitù a Biserta. Sulla *San Giovanni* serviva, invece, Battista Magliolo fu Michele, schiavo in Algeri, di 29 anni, di alta statura e con una folta barba castana. Era figlio di Caterina Palmaro ed aveva tre sorelle maritate. Secondo le informazioni trasmesse da altri concittadini venuti da Algeri nello scontro in mare si era ferito ad un piede e al braccio sinistro e veniva valutato dal proprio padrone almeno 80 scudi. Nella stessa circostanza fu catturato anche Sireto Bottino figlio di Nicola e Bernardina di 38 anni, statura mediocre, poca barba e balbuziente. Nelle mani di Morat Raïs caddero in schiavitù Giacomo Reibaldo figlio di Antonio e Bareto Bosio tutti presi all'incirca verso il 1593. Da 18 anni ad Algeri si trova-

Il granduca Cosimo I nell'armare la propria flotta di galere non aveva tenuto conto dei costi, cosicché ben presto dovette anch'egli ricorrere ai due sistemi di gestione "privata" più usati all'epoca: l'appalto (chiamato comunque nei documenti italiani *assento* e in area spagnola *asiento*) e l'*asiento* (quello più noto era quello dei genovesi, che mettevano le galere di loro proprietà al servizio di uno Stato). Il primo di questi due sistemi era più diffuso di quanto si potesse credere. Lo abbiamo già visto utilizzare in Francia, in Spagna e lo vedremo meglio nei casi delle flotte sabauda e pontificia. Le galere medicee furono date in un primo momento, tra il 1552 e il 1555, al principe di Piombino Iacopo VI Appiani, mentre nel 1555 l'appalto fu concesso per un altro triennio (fino al 1558) al genovese Marco Centurione, figlio di Adamo<sup>446</sup>. Si trattava di cinque galere: *Capitana*, *Fiorenza*, *Toscana*, *Padrona o Pisana*, *San Giovanni Battista o Capitana vecchia*. Tutte e cinque erano ancora delle triremi, con la voga alla *sensile*, e avevano in totale 768 galeotti, di cui 525 forzati e 243 schiavi<sup>447</sup>. Non vi era traccia di buonavoglia e – come si vede dalle cifre – era ancora molto bassa la presenza di schiavi, dovuta alla scarsa attività corsara di queste prime galere<sup>448</sup>.

Galea	Forzati n°	Schiavi n°	Totale n°
Capitana	101	77	178
Toscana	115	57	172
Fiorenza	101	58	159
Padrona o Pisana	90	48	138
Capitana vecchia o San Giovanni Battista	118	3	121
Totale	525	243	768

Fonte: A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 627.

Tabella 30

va Giacomo Capoduro figlio di Bareto e Geronima Ferro, di anni 48, di statura media, fu preso su una galera toscana mentre si avviava verso Cadice. S.A.S.R., *Notarile San Remo, notaio n. 52, Lorenzo Fizero*, f. 577, atto 705.

<sup>446</sup> F. ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe* cit., p. 8.

<sup>447</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 627; L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie* cit., pp. 212-213.

<sup>448</sup> In quel periodo l'unico modo per procurarsi gli schiavi era l'acquisto. Il governo fiorentino, il 9 agosto 1549, si accordò – ad esempio – con l'alfiere Francesco Zappia per l'acquisto di un buon numero di schiavi in Dalmazia e in Istria. Dovevano possedere ovviamente i requisiti del caso: età compresa fra i 18 e i 40 anni, l'idoneità fisica e un

Da dove provenivano e in che maniera erano stati “reperiti” questi primi forzati toscani? Il 27,5% erano prigionieri di guerra francesi perlopiù catturati a seguito del naufragio di alcune galere di quel paese presso Pianosa nel 1553, mentre altri erano stati catturati a bordo di un brigantino entrato incautamente nel porto di Livorno. I restanti uomini erano condannati dei tribunali toscani o pontifici. I primi condannati alla galera toscani furono immatricolati nell’ottobre del 1547, come si evince dal relativo numero matricolare. Il n. 5 Zanobi di Luca Fallini, condannato dagli Otto di Balìa il 23 ottobre, venne imbarcato sulla *Capitana* sui banchi di dritta; sempre sulla *Capitana* troviamo a vogare sui banchi di sinistra il n. 8 Giovanni di Francesco Narni, legnaiuolo, condannato per furto a 10 anni. A giudicare dalla numerazione, in quel primo anno di attività della flotta furono mandati al remo circa 80 condannati toscani. È interessante notare come la giustizia si sia adeguata velocemente alla nascita della nuova flotta: il 13 ottobre veniva varata la prima galera – la *Pisana* – e il 23 ottobre, dopo soli dieci giorni, venivano immatricolati i primi condannati<sup>449</sup>. In realtà esisteva nell’ordinamento giuridico fiorentino una legge del 1542 che puniva i bestemmiatori e i sodomiti con la galea: possiamo tuttavia supporre che gli eventuali rei fossero spediti a remare su galee forestiere<sup>450</sup>. Analizzando l’elenco dei forzati abbiamo aggregato tre tipologie di dati: provenienza (luogo di origine e non luogo di condanna), reati e durata della pena.

Per quanto concerne le provenienze, la maggioranza relativa era costituita da sudditi toscani (34%), seguiti dai francesi (26%), mentre molto più lontani erano i sudditi pontifici (12%) e i veneziani (8%).

costo non superiore ai 35 scudi d’oro. A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, 9 agosto 1549, cc. 33r-35r.

<sup>449</sup> L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonevoglie* cit., pp. 212-213.

<sup>450</sup> “Legge o bando sopra la bestemmia e la sodomia” dell’ 8 giugno 1542. Cfr. *Legislazione toscana raccolta e illustrata dal dott. Lorenzo Cantini*, Firenze, 1800-1808, vol. I, p. 210.

Provenienza	Numero	%
Granducato di Toscana	178	34
Regno di Francia	140	26,6
Stato Pontificio	62	12
Repubblica di Venezia	43	8
Regno di Napoli	22	4
Regno di Spagna	15	2,8
Ducati padani	13	2,4
Ducato di Savoia	11	2
Repubblica di Genova	9	1,7
Repubblica di Lucca	9	1,7
Ducato di Milano	9	1,7
Altri Stati	14	3,1
Totale	525	100

Tabella 31

Per quanto riguarda i reati, detto della folta presenta di prigionieri di guerra, vi era poi un 25% di uomini giunti in galera senza l'indicazione del reato. Per il restante abbiamo un 20% di condannati per furto – a conferma di quanto visto per le altre flotte – mentre molto meno presenti erano le altre categorie criminali.

Reati	Numero	%
Prigionieri di guerra	144	27,5
Senza indicazione	132	25,1
Furto	106	20,1
Crimini militari	39	7,5
"Mariuolo"	30	5,7
Omicidio	18	3,4
Violazione di bando	10	1,9
Lesioni e rissa	10	1,9
Truffa, falsificazioni e falsa testimonianza	10	1,9
Contrabbando	9	1,7
Stupro e sodomia	6	1,1
Bigamia	5	1
Vagabondaggio	3	0,6
Evasione	1	0,2
Eresia	1	0,2
Bestemmia	1	0,2
Totale	525	100

Tabella 32

La durata delle pene per il 40,2% dei condannati non era specificata. La pena più applicata – e questa è la maggiore differenza rispetto al sistema veneziano – era la galera a vita (13,5%), seguita dalla condanna a beneplacito (10,6%), da quella a 3 anni (10%) e via via tutte le altre come si evince dalla tabella 33.

Durata della pena	Numero	%
Senza indicazione	211	40,2
A vita	71	13,5
A beneplacito	56	10,6
3 anni	53	10
2 anni	37	7
5 anni	34	6,5
10 anni	19	3,7
4 anni	15	2,9
6 anni	9	1,7
1 anno	7	1,3
7 anni	6	1,2
8 anni	2	0,4
15 anni	2	0,4
18 mesi	2	0,4
12 anni	1	0,2

Tabella 33

In questa prima fase, quindi, la marina toscana si allineò al modello di reclutamento tipico di molte marine *ponentine* che prevedeva una netta maggioranza di forzati.

Nel 1558, scaduto l'appalto di Marco Centurione, il governo toscano cercò di stipulare un contratto di *asiento* con il re di Spagna, che però non andò a buon fine. A quel punto nacque l'idea di fondare, sul calco di quello gerosolimitano, un ordine cavalleresco al quale affidare la flotta, il cui manifesto fu – in un certo qual modo – fissato da Cosimo I in una lunga *Memoria*<sup>451</sup>. La trattativa per la fondazione

<sup>451</sup> F. ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe* cit., p. 9. La *Memoria* è stata pubblicata dallo stesso F. ANGIOLINI, *Politica, società e organizzazione militare nel principato mediceo: a proposito di*

dell'Ordine fu portata avanti da Bartolomeo Concini a partire dal 1560 e si concluse con la firma di Pio IV il primo ottobre 1561<sup>452</sup>. Inizialmente le galere sarebbero state due, affiancate a quelle medicee, e le spese per il loro mantenimento sarebbero spettate allo stesso Ordine (vedremo che poi le cose non andarono in questa maniera). Ai primi di novembre del 1561 Cosimo I incaricò Francesco Vinta, Lelio Torelli e Benedetto Varchi di redigere gli statuti che dovevano essere approvati dallo stesso pontefice. Gli statuti furono approvati, a parte alcune modifiche formali, alla fine di gennaio del 1562, e il 15 marzo a Pisa si svolse la sontuosa cerimonia nella quale Cosimo I vestì l'abito da Gran Maestro.

Nell'estate del 1563 le prime due galere affidate all'Ordine – la *Lupa* e la *Fiorenza Nuova* – assieme ad altre due del granduca si mossero da Livorno, dirette a Barcellona, agli ordini di Giulio de' Medici accompagnato da Piero Macchiavelli, già provveditore delle galere medicee, nonché figlio del più noto Niccolò<sup>453</sup>. Negli anni a seguire le galee medicee vennero man mano donate tutte all'Ordine, cosicché per buona parte dell'età moderna la flotta toscana si identifica con i Cavalieri di Santo Stefano. La squadra dell'Ordine non avrà mai più di 12 unità, ma nonostante ciò la sua attività rivestirà un'enorme importanza all'interno delle strategie geopolitiche del Mediterraneo moderno.

Dal punto vista gestionale la flotta toscana – come detto – si organizzò in buona parte come il vicino stuolo genovese. Il comandante non aveva nessuna (o quasi) ingerenza nella gestione economica dei mezzi e degli uomini, la quale spettava al Commissario delle galere, nominato dal granduca<sup>454</sup> e che a lui doveva rispondere. Alle dipendenze del Commissario vi era lo scrivano di razione, al quale poi facevano riferimento i diversi scrivani delle galee. Questi ultimi, secondo le istruzioni impartite al Commissario nel 1660, avevano l'obbligo di consegnare

una "Memoria" di Cosimo I, in "Società e storia", IX (1986), pp. 47-51; A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 327, c. 7.

<sup>452</sup> *Ibidem*, p. 10.

<sup>453</sup> C. CIANO, *Santo Stefano per mare e per terra. La guerra mediterranea e l'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716*, Pisa, 1985, p. 13.

<sup>454</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2082, cc. n. nn., s.d. "Avvertimento per conto delle galee"; per il lavoro svolto dal Commissario, ad esempio, *Mediceo del Principato*, f. 2099.

ogni quindici giorni le ricevute, controfirmate dai capitani delle galee, di tutti i consumi di bordo. Alla fine dell'anno i conti degli scrivani, dopo essere passati al vaglio dello scrivano di razione e del Commissario, finivano per il controllo finale ai Soprassindaci<sup>455</sup>. Dal punto di vista della gestione generale il modello tosco-stefaniano ricalcava dunque lo schema classico delle flotte statali *ponentine*. Peculiare era invece la composizione delle ciurme, basata in larga misura sugli schiavi. D'altronde la marina stefaniana indirizzò la maggior parte dei propri sforzi contro i musulmani colpendoli con azioni corsare, il cui bottino più prezioso era rappresentato proprio dagli uomini. Ecco perché gli schiavi divennero l'elemento insostituibile delle galere toscane. Si venne perciò a creare quel circolo vizioso tra la guerra di corsa e il reperimento dei galeotti che è stato ben teorizzato da F. Angiolini: per fare il corso ci volevano i rematori, ma per averli bisognava andare in caccia dei legni nemici<sup>456</sup>.

Nei primi anni della marina toscana, e in particolare di quella stefaniana, ci fu tutto un fiorire di memorie, ragguagli e consigli per il buon funzionamento della flotta. Tra questi risulta particolarmente interessante un *Discorso sopra il fabricar galere* (anonimo e senza data) nel quale si indicavano i modi per ben costruire una galea e per ben ciurmarla<sup>457</sup>. Innanzitutto bisognava procurarsi il legname necessario "nei luoghi più opportuni e più facili da potersi condurre". Il legname doveva essere tagliato nei periodi giusti dell'anno e successivamente condotto nel luogo adatto per la stagionatura in acqua. Costruita la galera, andava "trovata" la ciurma. Mancando gli schiavi, gli unici disponibili erano i forzati che però – secondo l'anonimo autore – rischiavano di morire in "gran quantità" per due ragioni: "l'una perché le prigionie et i tormenti gli marciranno grandemente, l'altra perché la maggior parte sono [...] gente non avvezza a travagliare in mare, né vogar in barche, né con grandi, né con piccoli remi, oltre che lo spavento ed il bastone ne fa morir molti"<sup>458</sup>. Prima di imbarcarli definiti-

<sup>455</sup> A.S.Fi., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 3, cc. n. nn. "Istruzioni e patenti per il Commissario delle galere 1660".

<sup>456</sup> F. ANGIOLINI, *Il Granducato di Toscana* cit., pp. 190-223.

<sup>457</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, cc. 115r-117v.

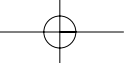
<sup>458</sup> *Ibidem*.



vamente conveniva alloggiarli per almeno 15 giorni in un luogo deputato a terra “et a poco a poco esercitargli con fargli vogare per il porto”. L’anonimo scrittore consigliava di adottare galere più piccole da 24 banchi (sul genere di quelle veneziane) perché, visto lo scarso allenamento al servizio delle nuove ciurme, risultavano più adatte alla navigazione. La memoria proseguiva con altri utili consigli in merito al reclutamento dei rimanenti uomini dell’equipaggio. Il comandante doveva essere “un marinaio pratico et avvezzo a comandar galere”, di buona reputazione e deciso a servire il proprio Principe. I comiti – i veri comandanti marittimi di ogni galera mediterranea – si potevano trovare in buon numero nella riviera ligure<sup>459</sup>, in Provenza, a Malta o – come faceva Venezia – in Grecia. Indicato il numero dei marinai (25) e il numero dei soldati (70-80), l’anonimo scrittore si sofferma sugli aspetti amministrativi. Per assicurare una buona gestione degli uomini e delle cose c’era bisogno di un Commissario, di uno scrivano di razione, di un camerlengo che distribuisse le paghe e di uno scrivano su ciascuna unità. Infine si consigliava di organizzare un magazzino per i viveri, le munizioni e i vestiti e una biscotteria.

Negli anni di Lepanto la composizione delle ciurme delle galere toscane assomigliava ancora molto a quelle delle altre galere del Mediterraneo occidentale, con una netta prevalenza dei forzati. Nel 1570 su 11 galere vi erano complessivamente 2.140 remiganti, di cui

<sup>459</sup> Nelle galere di Ponente i comiti provenivano quasi tutti dalla Liguria (molti della riviera di Ponente) o dalla Provenza. A carta 437 della filza 2077 del *Mediceo del Principato* vi è l’elenco dei comiti delle principali galere mediterranee del periodo di Lepanto: *Reale* di Spagna (Moretto da Portovenere), *Capitana di Spagna* (Battista da Noli), *Capitana* di Malta (Giovanni Ficone di Marsiglia), *Capitana* di Napoli (Honorato Maringo di Monaco), *Capitana* di Gian Andrea Doria (Pasqualino Riello di Sampierdarena), *Capitana* di Milano (Tommasino Drago di Nervi), *Capitana* di Marcello Doria (Cristofino di Portovenere), *Capitana* di Sicilia (Bastiano da Spotorno), *Capitana* dei Cavalieri dei SS. Maurizio e Lazzaro (Nicolò Greco di Villafranca), *Capitana* di Giorgio Grimaldi (Battista Scarincio da Mentone), *Capitana* del duca di Savoia (Jacopo Brevecone di Villafranca), *Capitana* della Repubblica di Genova (Battista da Visto di Sestri Ponente), *Capitana* di Bendinello Sauli (Domenico Drago di Nervi), *Capitana* di Stefano De Mari (Antonio da Noli), galera *San Jacopo* di Napoli (Marcello da Nizza), *Padrona* di Napoli (Chelino di Napoli), *Padrona* di Sicilia (Antonio Rubino da Monaco), *Capitana* degli Spinola (Visconte da Levanto) e *Capitana* del Portogallo (Giovanni da Spotorno). A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, c. 437, “Nota delli nomi e cognomi et patria delli comiti che comandano oggi sopra le galere capitane dell’armata cristiana fuori quelle veneziane”.



1.136 forzati (53%), 500 schiavi (23,4%), 366 buonavoglia (17%) e 138 ammalati (6,6%).

Galera	Forzati n°	Schiavi n°	Buonavoglia n°	Ammalati n°	Totale n°
Capitana	186 (69%)	83 (31%)	-	-	269 (100%)
Padrona	139 (64,3%)	54 (25%)	17 (7,8%)	6 (2,9%)	216 (100%)
Fiorenza	106 (52,2%)	53 (25,7%)	39 (19,2%)	5 (2,9%)	203 (100%)
Santa Maria	45 (39,4%)	13 (11,4%)	42 (36,8%)	14 (12,4%)	114 (100%)
Toscana	-	-	-	-	-
Vittoria	94 (45,8%)	47 (23%)	54 (26,3%)	10 (4,9%)	205 (100%)
Elbigina	74 (34%)	56 (25,6%)	82 (37,6%)	6 (2,8%)	218 (100%)
Pisana	140 (66,6%)	44 (21%)	20 (9,5%)	6 (2,9%)	210 (100%)
Grifona	116 (55,2%)	59 (28%)	27 (12,8%)	8 (4%)	210 (100%)
Sirena	115 (54,2%)	53 (25%)	36 (17%)	8 (3,8%)	212 (100%)
Pace	59 (40,1%)	29 (19,7%)	21 (14,2%)	38 (26%)	147 (100%)
San Giovanni	60 (44,7%)	9 (6,7%)	28 (20,9%)	37 (27,7%)	134 (100%)
Totale	1.136 (53%)	500 (23,4%)	366 (17%)	138 (6,6%)	2.140 (100%)

Fonte: A.S.F., *Mediceo del Pincipato*, f. 2077, c. 396r.

Tabella 34

Come risulta dalla tabella 35, oltre alla prevalenza dei forzati c'era anche una discreta presenza di buonavoglia, che addirittura su alcune unità come la *Elbigina* rappresentavano la maggioranza assoluta.

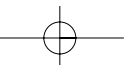
Con l'inizio del Seicento, però, il numero di buonavoglia tende a scendere se non addirittura a scomparire, come si nota nei documenti del 1612. Nell'aprile di quell'anno la flotta stefaniana era composta di sei galee; in tutte la percentuale degli schiavi superava abbondantemente quella dei forzati. Si andava da un minimo del 54,9% della *Capitana*, ad un massimo del 63% sulla *Santa Maddalena*<sup>460</sup>.

Galera	N° forzati (%)	N° Schiavi (%)	N° totale (%)
Capitana	154 (45,1)	187 (54,9)	341 (100)
Padrona	110 (40,4)	162 (59,6)	272 (100)
Santa Maddalena	102 (37)	173 (63)	275 (100)
San Cosimo	109 (41)	157 (59)	266 (100)
S. Margherita	102 (38,3)	164 (61,7)	266 (100)
S. Giovanni	113 (42,2)	155 (57,8)	268 (100)
Totale	690 (40,9)	998 (59,1)	1.688 (100)

Tabella 35

Fonte: A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 144, c. 277r.

<sup>460</sup> A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 144, c. 277r. 10 aprile 1612.



La guerra di corsa, oltre a finanziare con i bottini e i riscatti la flotta e ad armare i banchi delle galere, permetteva di allentare la pressione dello Stato sulla popolazione. Per quanto crudele, il sistema basato sulla schiavitù consentiva di infliggere con moderazione le condanne al remo.

Il legame con le scorrerie corsare si evidenzia ancor di più se si osservano i dati relativi alle galere dell'Ordine nella seconda metà del XVII secolo, allorché le catture di schiavi diminuirono sensibilmente e sul mercato di Livorno bisognava "sopportare" anche la concorrenza dei consoli francesi, indaffarati nel fornire validi remiganti per la flotta di Luigi XIV.

Nel giugno del 1680 sulle unità dell'Ordine troviamo infatti una percentuale di schiavi intorno al 40%, un numero all'incirca uguale di forzati e – importante novità – il ritorno dei buonavoglia<sup>461</sup>. La diminuzione degli schiavi aveva costretto ad aumentare la pressione giudiziaria e ad irrogare con maggiore frequenza la condanna alla galera; inoltre si dovette riaprire quel reclutamento volontario che per lungo tempo era rimasto chiuso.

Galera	Forzati %	Schiavi %	Buonavoglia %	Totale %
Capitana	36	50	14	100
Santa Maria Maddalena de' Pazzi	42,6	43,3	14,1	100
Santa Margherita	45,2	39,2	15,6	100
Santo Stefano	44,7	41,3	14	100
Media	42	43,4	14,4	100

Fonte: A.S.Fi., *Mediceo del Principato*, 2099, c. 23r.

Tabella 36

Nel 1680 la galera *Capitana* agli ordini di Camillo Guidi di Volterra aveva una ciurma composta da 473 rematori, di cui 265 schiavi (56%), 146 forzati (30,8%) e 53 buonavoglia (13,2%). Tra gli schiavi più della metà (52%) proveniva dal nordafrica, il 29% dal Levante, l'8,7% dalla Grecia, il 3,4% dai Balcani e infine vi era un 6,5% di rinnegati e uno 0,4 di ebrei. Tra i nordafricani il 65,3% proveniva da sole quattro località:

<sup>461</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 23r, "Ristretto generale di tutta la ciurma delle quattro galere e bagno di S.A.S.", 19 giugno 1680.

Tunisi (24%), Algeri (15,2%), Tripoli (13,8%) e Biserta (12,3%)<sup>462</sup>. Tra i rinnegati è curioso notare che alcuni furono battezzati con cognomi altisonanti. Un tal Assan fu convertito con il nome di Lorenzo Gonieri che era lo scrivano di razione della stessa *Capitana*, diventato poi Commissario delle galere qualche anno più tardi. Un altro, Alì di Macametto, fu ancora più fortunato visto che gli fu dato il nome cristiano di Cosimo dei Medici<sup>463</sup>.

I forzati erano 146, di cui 110 (75,3%) sudditi toscani. Tra essi i più presenti erano i fiorentini (16,4%), seguiti dai senesi (8,1%). Tra i forestieri spiccavano i pontifici (25%) e i liguri (19,4%). L'88,8% era comunque di origine italiana. Gli stranieri erano soltanto quattro: un maltese, uno spagnolo, un austriaco e un algerino.

I buonavoglia erano 62, di cui 33 forestieri (53,3%) e 29 toscani (46,7%), segno di una poca vocazione a tale mestiere da parte dei sudditi granducali. Tra gli stranieri c'era una estrema diversificazione di provenienze; l'unico dato significativo è rappresentato dal 33,3% di presenze meridionali (Napoli e Sicilia assieme).

Il "ruolo" delle galere del 1680 ha caratteristiche difficilmente riscontrabili in altri documenti coevi: dei diversi membri dell'equipaggio (ciurma esclusa) si fornivano non solo i dati anagrafici, ma anche le precedenti esperienze lavorative. Allora come oggi contavano molto le parentele. Lo scrivano della *Capitana* era ad esempio Giovanni Battista Ghettoni di Pisa di anni 45, fratello dell'ex Commissario delle galere. In molti casi – soprattutto negli incarichi prettamente marittimi – si riscontra una frammentazione delle esperienze sotto diverse bandiere e in diversi compiti. L'aiuto pilota della *Capitana* era Ventura di Iacopo Folo di Venezia, di anni 41, in servizio per i toscani da 5 anni. In precedenza aveva navigato sulle galere veneziane e sui vascelli da guerra e da mercanzia. Simile era la vicenda del consigliere Nicolò d'Andrea Arvanetto originario di Milos, di anni 42 e da 20 anni in servizio sotto l'insegna granducale, prima come timoniere e poi come consigliere. Precedentemente aveva navigato in Levante su diversi

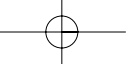
<sup>462</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 14, "Ruolo delle galere di S.A.S. 1680".

<sup>463</sup> *Ibidem*.

vascelli e su una galeotta da guerra della Serenissima durante il conflitto cretese.

Il rischio di essere catturati dai corsari turco-barbareschi era sempre in agguato. Arrigo Vittiman di Livorno, altro consigliere della *Capitana*, di anni 45, aveva iniziato come marinaio, poi vedetta e poi ancora timoniere delle galere. Mentre si trovava su una galeotta corsara toscana era stato catturato e poi era riuscito a riscattarsi. In altri casi, per scelta o per convenienza, conveniva rinnegare. Così accadde a Giovanni Anselmi di Trapani, timoniere di 36 anni della galera *Santo Stefano*: allorché navigava sui vascelli veneziani fu catturato dai turchi e condotto a Rodi. Qui rinnegò la propria fede e venne nominato comito sulla *Capitana* dello stesso Bey di Rodi detto Mazzamama, da dove però riuscì a fuggire assieme ad altri schiavi cristiani, potendo così ritornare alla religione di origine. Altri però non rinnegavano e di solito finivano al remo di qualche galera corsara dell'Islam. È il caso del timoniere Francesco Galleno delle Cinque Terre, di anni 50, il quale fu catturato mentre era padrone di barca da un corsaro di Tunisi. Fu successivamente imbarcato come spalliere della banda sinistra di una galera di Biserta, dove servì fino a quando non fu liberato dalle galere toscane.

Tutti gli ufficiali di navigazione avevano fatto la gavetta. Il consigliere Agostino Amoretti di Portoferraio (originario probabilmente di Porto Maurizio o di Oneglia) di anni 58, aveva cominciato come proviere (in questa sede s'intende un ruolo di marinaio e non di vogatore, per il quale si usa il termine conigliere), poi marinaio, timoniere, sotto comito e comito di una galea di Francia. Il comito Agostino Domenico Ferri di Finale, di anni 47, aveva cominciato all'età di 11 anni come proviere, poi marinaio, timoniere e infine comito. Il sotto comito di mezzania, Fabrizio Pulito di Malta di anni 29, aveva cominciato a 22 anni come marinaio su imbarcazioni corsare maltesi, poi era passato al servizio del granduca prima come marinaio e successivamente come timoniere. Anche i maestri d'ascia facevano la gavetta. Nicolò Glori di Portoferraio di anni 63, capo maestro della flotta toscana, imbarcato sulla *Capitana*, aveva iniziato come garzone all'età di 9 anni per diven-

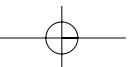


tare via via aiutante e maestro. Infine, un altro dato interessante è dato dalla preferenza delle galere toscane per gli aguzzini maltesi. Quello della *Capitana* si chiamava Jacopo Catelano, di anni 40, da 10 al servizio dei cavalieri di Santo Stefano. Aveva cominciato come marinaio sulle galere di Malta e poi era stato nominato una prima volta aguzzino della galera del re d'Inghilterra<sup>464</sup>. In precedenza aveva anche navigato come padrone di barca. Spesso a fine carriera, oppure in caso di inabilità alla navigazione, i marittimi trovavano spazio negli impieghi di terra. Il capitano del Bagno di Livorno, carica importante e ben retribuita, era da oltre dieci anni Francesco Durante di Genova. Per 60 anni aveva servito sotto le insegne rossocrociate, prima come consigliere sui galeoni, poi nocchiere, pilota e infine col prestigioso incarico di pilota reale. Il capo degli aguzzini era Paolo Romoli di Firenze di anni 65, da 51 anni in servizio, prima come marinaio sulle galere e sulle galeazze, poi guardia, capo rembata e aguzzino. Tra gli aguzzini del bagno, ormai inabile al mare, vi era anche Antonio Saccheri di San Remo di anni 65, da 40 anni in servizio come marinaio sulle galere<sup>465</sup>.

In quegli anni la flotta toscana era ormai ridotta a sole 4 unità e il numero complessivo dei remiganti, compresi quelli impiegati nei servizi a terra, si aggirava attorno alle 1.700 unità. I ruoli, in quegli anni, venivano preparati direttamente dal Commissario ogni autunno, cioè quando tra ottobre e novembre, per ordine granducale, era dichiarato ufficialmente l'inizio della sosta invernale: lo "sciogoverno". Nel 1683 il Commissario era Lorenzo Gorrieri o Gonieri che il 6 ottobre, puntuale come ogni anno, compilò la lista delle ciurme:

<sup>464</sup> Una galera d'Inghilterra effettivamente fu ordinata all'arsenale di Genova nel 1669, ma i lavori di costruzione si interruppero diverse volte a causa della mancanza di denaro da parte della corte britannica. Nel 1674, allorché l'emissario di Sua Maestà britannica chiese il conto alla Repubblica, il Minor Consiglio e il Maggior Consiglio votarono favorevolmente (10 settembre) a favore della donazione dell'unità, che venne finalmente consegnata agli ufficiali britannici. (B.C.B., *Manoscritti*, mr.IV.2.15, cc.239v-241e, 10 settembre 1674). In contemporanea gli inglesi fecero costruire un'altra unità nell'arsenale di Pisa. Le due galere denominate *Charles* e *Margaret* furono poste in servizio a Tangeri per contrastare gli attacchi dei corsari e furono armate con l'ingente contributo in denaro e uomini dei governi di Genova e Firenze. Cfr. P. GIACOMONE PIANA, *His Majesty's Galleys. Navi e marinai italiani nella Royal Navy del tardo Seicento*, in "Notiziario Modellistico", 1 (1997), pp. 37-41.

<sup>465</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 14, "Ruolo delle galere di S.A.S. 1680".



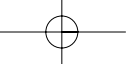
Ciurme sane	Forzati n°(%)	Schiavi n° (%)	Buonavoglia n° (%)	Totale n° (%)
Capitana	133 (34)	216 (55,2)	42 (10,8)	391 (100)
S.Maria Mad.	117 (43,6)	118 (44)	33 (12,4)	268 (100)
S.Casimiro	127 (48,1)	115 (43,6)	22 (8,3)	264 (100)
S.Stefano	103 (32,5)	179 (56,6)	34 (10,9)	316 (100)
Bagno	230 (63)	120 (32,8)	15 (4,2)	365 (100)
Totale	710 (44,2)	748 (46,6)	146 (9,2)	1.604 (100)

Ciurme ammalate	Forzati n° (%)	Schiavi n° (%)	Buonavoglia n° (%)	Totale n° (%)
All'ospedale	42	38	2	82
A Pisa in Arsenale	-	13	-	13
A Firenze	-	3	-	3
A Portoferraio in Biscotteria	1	1	-	2
Totale complessivo	753 (44,1)	803 (47,1)	148 (8,8)	1.704 (100)

Fonte: A.S.F., Mediceo deo Principato, f. 2099, c. 577r.

Tabella 37

L'ultima tabella ci fornisce diversi dati interessanti. Per prima cosa è da notare l'aumento del numero complessivo di rematori sulla galera *Capitana*, passata dai 341 del 1612 ai 391 del 1683. Ciò significa che – trattandosi in entrambi casi di una galera da 28 banchi – l'armo di ciascun remo passò da 6 a 7 remiganti. D'altra parte i dati sono in linea con quanto riscontrato nelle altre marinerie coeve, tutte impegnate nella corsa al gigantismo delle galere generalizie o capitane. Lo stesso fenomeno toccò anche alla *Padrona*, che passò da 272 rematori nel 1612 a 316 nel 1683 (si tratta della *Santo Stefano*). Anche in questo caso si era passati da una voga a cinque uomini ad una voga a sei. Un altro dato interessante è che le due galere principali avevano entrambe la maggioranza assoluta di schiavi, segno evidente della preferenza e della disponibilità di questa categoria rispetto alle altre. Questa preferenza è confermata anche dal fatto che la maggioranza assoluta dei galeotti rimasti nei bagni di Livorno erano forzati (63%). Infine un'ultima considerazione sul numero degli ammalati: su 82 uomini ricoverati nell'ospedale delle ciurme i buonavoglia erano soltanto due. Questo confermerebbe la tesi – sostenuta tanto a Venezia quanto a Genova – di una maggiore resistenza fisica dei galeotti liberi rispetto ai legati, tesi corroborata peraltro dalle statistiche di mortalità degli anni 1670-1678: su



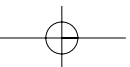
419 deceduti all'ospedale di Livorno, 209 (49,8%) erano schiavi, 176 forzati (42%) e 33 buonavoglia (8,2%). In mare – a bordo delle galere – addirittura su 63 decessi, nessun buonavoglia<sup>466</sup>.

La ciurma di una galera toscana era composta – secondo il cavaliere Marc'Antonio Roffia<sup>467</sup> – da tre tipologie di uomini:

i primi sono i turchi schiavi, de quali se ne scelgono i più grandi e forti per spallieri, che son quelli che muovono il primo remo e danno moto a tutta la voga, di poi fra essi si scelgono tutti i vogavanti, che son quelli capi di bancata e primi a muovere il remo; si cavano da essi i mozzi del comandante tanto di poppa, che per il focone e la cucina, i mozzi di tutte le camere, uno per ciascuna, et altri per chi si compete per ragione d'impiego; gli altri si distribuiscono tanti per banco, ove stanno sempre, siano in catena o sciolti ad arbitrio dell'aguzzino, ma indispensabilmente in catena e manette in tempo di caccia, di combattimento o in spiagge inimiche. I secondi sono i forzati, gente condannata dai tribunali alla galera, essi stanno sempre alla catena et hanno luogo fra i turchi et buonevoglie che sono la terza specie della ciurma; questi sono scapoli e gente che si è venduta in galera, accordandole il Principe dieci scudi all'anno di paga e trenta once di biscotto al giorno, mezza libbra di companatico, una misura di vino e la parte di tutto ogni volta che si cucina il caldaio per la ciurma [...]. Hanno la loro posta

<sup>466</sup> *Ibidem*, ins. 13, "Ristretto delle ciurme delle galere di S.A.S. morte dall'anno 1670 a tutto li 31 dicembre 1678".

<sup>467</sup> Marc'Antonio Roffia, cavaliere di Santo Stefano tra il XVII e il XVIII secolo, è colui che ci ha lasciato le più belle memorie sulla maniera di navigare delle galere toscane. La prima è una sorta di portolano del Mediterraneo, nella quale si raccontano con dovizia di particolari le navigazioni compiute nella prima metà del XVIII secolo dalle galere dell'Ordine (A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2131). La seconda – conservata nel fondo *Manoscritti* n. 796 dell'Archivio di Stato di Firenze – si intitola *Memorie e osservazioni per uso di chi naviga sopra le galere*, scritta probabilmente negli anni Quaranta del XVIII secolo (prima però del 1747, anno della morte dello stesso Roffia) allorché il nuovo governo dei Lorena, nella persona di Richécourt, si mosse verso l'abolizione della squadra delle galere stefaniane all'interno di una più vasta riforma dell'Ordine stesso. In quegli anni il Roffia era Provveditore all'Arsenale di Pisa, nonché membro del Consiglio dei Cavalieri e soprintendente dei beni stefaniani nel pisano (F. ANGIOLINI, *I Cavalieri e il Principe* cit., pp. 192-193). In questo straordinario manoscritto – per il quale rimando all'edizione in preparazione – il Roffia prometteva anche un altro manuale sulla maniera di costruire le galere, del quale però non abbiamo alcuna notizia.





nel banco ove vogano et alla banda di modo che il turco resti vicino alla corsia [colui che faceva il maggior sforzo], il forzato in mezzo et il buonavoglia fuori [l'unico sforzo era in pratica il movimento di alzarsi e sedersi dal banco]. Sono anch'essi soggetti all'autorità dell'aguzzino, e se uno di essi tenta la fuga incorre nella pena di forzato per anni cinque; e scappando tutto il debito che lascia deve essere pagato dagli altri buonevoglie<sup>468</sup>.

Nel caso in cui a fuggire sia uno schiavo o un forzato il debito verrà registrato sul conto dell'aguzzino. Il Roffia poi elenca le razioni alimentari della ciurma. Agli schiavi e ai forzati si davano  $2^{1/2}$  onces di biscotto al giorno, la minestra tre volte alla settimana e una porzione di alici una volta al mese per ciascun banco. I vogavanti in navigazione godevano di una razione supplementare di vino. I turchi convertiti al cristianesimo avevano diritto a mezza libbra di companatico al giorno. Una razione di companatico supplementare toccava anche ai "trombi" o "buonomini", cioè le spie di bordo, incaricate di riferire al comandante tutto quello che avveniva in seno alla ciurma. Ovviamente il comandante aveva il potere di concedere razioni alimentari supplementari in caso di necessità o per premio.

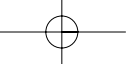
Il vestiario era uguale per tutti e si componeva di un cappotto, una camicia di lana, due camicie leggere e due calzoni di canapa.

Tutti i galeotti avevano inoltre la possibilità di tenere sotto il banco un barilotto di vino che poteva essere venduto a bordo. Sul venduto però avevano l'obbligo di pagare al Capo bombardiere di bordo una tassa di due crazie al barile. Gli altri generi, tra i quali molto richiesti erano il tabacco e l'acquavite, erano venduti dalla stessa amministrazione della galea. I rinnegati (ex cristiani) venivano fatti sedere nei primi banchi di prora – alla "coniglia" – dove lo sforzo fisico era massimo.

Ma quali erano i compiti dei galeotti a bordo di una galea?

Generalmente sono obbligati a vogare, fino a lasciar sotto il remo la vita, in caso di necessità; devono tutti issare, ammainare, accomodare alberi, antenne, vele, tende, cordami; cucir vele, tende, ten-

<sup>468</sup> A.S.F., *Manoscritti*, n. 796., cc. 13-19, Capitolo III "Della ciurma".

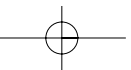


dali, parasoli; asciugarli, far tenda, imbrogliarla, abatterla, riporla in corsia, dar fondo, alare gomene, ormeggiar la galera, buttar il caicco in mare, metterlo dentro, raccogliere le gomene e mandarle a basso, insomma obbedire a tutto ciò che, con la voce o con il fischietto, li vien ordinato dai comiti [...]; vi sono ancora i servizi fuori della galera e per questi son ordinati i bonavoglie e turchi divisi in tante carovane: dovendo chi andar a far legna, chi acqua e chi a caricar e condur provvigioni, chi a pigliar zavorra e chi a far la baracca per la mensa<sup>469</sup>.

Poi il Roffia si sofferma sull'attività primaria dei galeotti: la voga. Per prima cosa spiega che la galera è divisa in tre "quartieri": poppa, mezzania e prora. Il quartiere di poppa va dal primo banco di poppa fino alla cucina (focone); quello di mezzania va dalla cucina fino all'albero maestro e il quartiere di prua va dall'albero principale fino all'ultimo banco di prora chiamato "coniglia". Esistevano tre tipi di voga: quella "arrancata" utile per la fuga e per l'inseguimento eseguita con tutta la ciurma per spazi brevi; l'ordinaria era più lenta, sempre però effettuata da tutta a ciurma per spazi brevi; infine di solito il comito faceva vogare alternativamente i diversi quartieri della galea.

Il moto della voga – così lo descrive il Roffia – lo da lo spalliere [i galeotti del primo banco di poppa] nel montar il banco e cadere dando la palata, al quale devono unirsi tutti i vogavanti, ciascuno dei quali regola la sua bancata, e da questa unione dipende la fuga più o meno veloce della galera. Altre sorti di voga sono necessarie, cioè sciare, che farsi al contrario di vogare o per fermare la galera più presto o per tirarlo indietro, a poco a poco i vogavanti tutti stanno ritti, con il posticcio, che è il secondo del banco, con le spalle volte verso la poppa e gli altri sedendo sul loro banco spingono il remo [...] et allora la galera da indietro in retta linea; la seconda maniera è solamente di sciare, o dalla dritta, o dalla sinistra, acciò la galera giri per quella fonda ove si sia in se stessa [in pratica gira su se stessa]; il terzo modo di batter la scia e di fare la scia scorri, cioè da una parte si scia e l'altra voga, acciò la galera giri per quella parte dove si batta

<sup>469</sup> *Ibidem.*



la scia e nel tempo istesso scorra ancora, allora il conigliere che dal il moto alla scia deve osservare lo spalliere o vogavanti che da il moto alla voga per andar uniti et ottener più presto l'intento [...]; il quarto modo di usare i remi è di passare, cioè che si fa qualor la galera ha preso l'abbrivo, e si vuol fermare o pure quando le correnti la portano e che occorre trattenerla, allora si calano le pale tutte dei remi, con pigliar molta acqua [si immergono il più possibile] e si tengono forti onde la galera o è trasportata di meno o si ferma<sup>470</sup>.

Durante la navigazione la ciurma partecipava alla manovra delle vele e ad ogni galeotto veniva affidato un compito particolare.

Anche sulle galere toscane i forzati erano di due qualità: i nazionali e gli stranieri. Questi ultimi giungevano soprattutto dallo Stato Pontificio, dal Ducato di Mantova e dalla vicina Liguria. I primi erano presenti in massa soprattutto nel periodo attorno a Lepanto. Oltre ai soliti ladri, assassini e sodomiti, giungevano da Roma anche i vagabondi – come Giovanni Matteo Bertone e Filippo Turano condannati rispettivamente a 2 e a 4 anni nel 1569 – e i condannati dall'Inquisizione. In quell'anno giunsero a Livorno Antonio Romandino di Faenza (galera a vita) e due frati francescani di Assisi (10 anni) per eresia<sup>471</sup>. Sempre negli stessi anni su 968 forzati presenti a Livorno, 590 erano toscani, 264 erano sudditi del papa e 114 di altri principi (in particolare il duca di Ferrara). È strano poi che fra i 590 forzati nazionali fossero computati 112 fra vagabondi e buonavoglia, il che sta a significare che sulle galee toscane i volontari erano reputati alla pari con i forzati, ben diversamente da quanto avveniva a Venezia o in altre flotte di Ponente<sup>472</sup>. Tra il 1590 e il 1595 giunsero a Livorno 47 condannati del Monferrato, sudditi del duca di Mantova<sup>473</sup>. Nell'agosto 1624 i condannati mantovani in servizio in Toscana erano 34<sup>474</sup>. Di questi circa il 50% erano di origine mantovana, mentre per il 16% si trattava di sudditi della Repubblica

<sup>470</sup> *Ibidem*.

<sup>471</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, cc. 358r-362v.

<sup>472</sup> *Ibidem*, c. 468. Negli stessi anni la ciurma di una galera "sensiglia", cioè semplice (dallo spagnolo *sencillo*) era di 160 forzati e 70 schiavi.

<sup>473</sup> *Ibidem*, cc. 646r-647r.

<sup>474</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2083, cc. n. nn., 24 agosto 1624.

di Venezia. L'età media era piuttosto elevata e si aggirava attorno ai 39 anni. Alcuni di questi condannati mantovani erano impiegati come remiganti sulle galee, come ad esempio Francesco Pino Pasquali di Mantova, di anni 20, condannato a 3 anni, imbarcato sulla galea *S. Carlo* dal 2 marzo 1622; o come Francesco Bozzi sempre di Mantova, di anni 30, condannato a beneplacito e imbarcato sulla galera *Santo Stefano* anch'egli dal 2 marzo 1622. Altri invece erano impiegati in compiti a terra: Giovanni Maria detto Alessandro Passinetti, di anni 46, serviva come cuoco al Bagno, mentre Polidoro d'Orlando di Cremona, di anni 42, fungeva da guardiano dello stesso Bagno<sup>475</sup>. In qualche caso era anche la Repubblica di Genova ad affidare pericolosi furfanti alle galere toscane. Nel giugno 1680 furono spediti a Pisa dalle carceri di Chiavari "tre famosi delinquenti"<sup>476</sup>.

La galera *Padrona* il 27 maggio 1690 aveva 327 galeotti, di cui 180 schiavi, 104 forzati, 10 buonavoglia "forzate" e 33 "libere" (terminologia usata in area spagnola). Tra i forzati 73 erano toscani (70%), 9 sud-diti pontifici, 6 liguri e il restante di diverse provenienze. Uno di questi, con nome islamico, era nato nel Mar Nero<sup>477</sup>.

Sui forzati toscani possediamo informazioni più precise. Di 52 condannati toscani imbarcati sulle galere dell'Ordine negli anni Ottanta del Cinquecento abbiamo aggregato i dati sulle provenienze, sui reati e sulle durate delle pene. Per quanto concerne le provenienze il 17% era originario di Firenze, il 21% non aveva l'indicazione, mentre il restante del campione era distribuito nelle diverse località della Toscana con una forte presenza delle zone attigue a Firenze e ad Arezzo. Sui reati non vi è nessun dubbio. Anche sulle galee toscane i più presenti erano i ladri (38,4%), poi via via tutti gli altri criminali. Infine la pena più applicata era quella a 2 anni (36,5%), seguita da quella a 3 anni (27%), segno di una preferenza in quel periodo per le pene brevi<sup>478</sup>. Fin qui i numeri, ma quasi sempre dietro un forzato c'era una

<sup>475</sup> La lista completa è pubblicata in L. LO BASSO, *Schiavi, forzati e buonavoglia* cit., pp. 223-226.

<sup>476</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 21r, 19 giugno 1680.

<sup>477</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 21.

<sup>478</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2132, scat. I, ins. 1.

storia fatta di sangue e di sofferenza. Jacopo di Sandro di Pescia – ad esempio – era stato condannato a 3 anni per aver tentato, assieme ad altri, di stuprare la sorella di un contadino. Belisario di Santa di Arcidosso era stato condannato a 3 anni nel 1579 “per aver usato una fanciulla di anni 7 fra le coscie”. Jacopo di Raffaello di Montevarchi aveva avuto una condanna a 10 anni il 21 gennaio 1588 per aver ucciso la moglie strozzandola. Qualcun altro si trovava in galera per questioni molto meno gravi, come i debiti: Bastiano di Battista di Firenze vi era stato inviato per non aver pagato un debito di £ 1.600.

Tra i forzati toscani la vicenda più celebre è senz’altro quella del musicista Aurelio Scetti, autore di un memoriale sugli anni trascorsi in galera<sup>479</sup>. Fiorentino di nascita, musico per conto del duca di Savoia, del duca di Nemours e della cappella dei Dieci a Milano, lo Scetti nel settembre 1565 venne processato e condannato per uxoricidio avvenuto nella propria casa di Arezzo nel mese di agosto di quell’anno.

A’ dì 20 agosto, essendo il sopradetto inquisito in casa sua, posta in Arezzo, insieme con la Caterina, figliuola di Andrea, di detto luogo et al presente sua moglie, di nottetempo, sendosi andati ambidue a dormire et in su le cinque hore di notte in circa, il prefato Aurelio, istigato da diabolico spirito, non havendo innanzi la divina potentia, prese un lucerniere [che] s’avea messo a canto con animo di commetter l’infradetto homicidio, con quello menò alla volta della testa della detta Caterina che diceva a canto a lui due colpi, con gran fracture di carne et sangue effusione, la quale levatasi a seder, non potendo parlar per esser sbalordita, il detto inquisito, avendo accanto un rasoio accattato per fare tale effetto, con quelli li segò da un canto il collo et d’uno altro colpo a traverso la bocca et non contento a quello che con esso la percosse et ferì per l’altre parti del corpo di dieci ferite et tagliature, tutte con incisione di carne et sangue effusione et sei sgraffiature, per le quali tutte ferite la prefata Caterina subito morì et la sua vita miserabilmente finì; il quale

<sup>479</sup> Il memoriale dello Scetti è conservato presso la Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia (ms. it. VI., 106 [5901]) ed è stato in parte pubblicato da A. Vecchi sulla “Rivista Marittima” (nn. 10-11, 1884). Recentemente ne è stata fatta una edizione critica da L. MONGA, *Galee toscane e corsari barbareschi. Il diario di Aurelio Scetti, galeotto fiorentino (1565-1577)*, Pisa, 1999.

inquisito, fatte tale homicidio, per una finestra di detta sua casa uscì et di poi saltò le mura di detta città d'Arezzo, per il quale salto ruppe la coscia dextra, così strascinandosi, s'ascose in un canneto lì vicino<sup>480</sup>.

Lo Scetti fu a quel punto arrestato e nel corso del mese successivo venne processato. Visto che si trattava di omicidio volontario premeditato, la pena prevista era quella di morte, ma grazie all'intervento di Cosimo I, con lettera degli Otto di Balìa, fu commutata nella galera a vita. Il 21 settembre lo Scetti fu trasferito nel carcere fiorentino delle Stinche, qui rimase fino al luglio del 1566, allorché venne trasferito a Pisa, dove restò, incarcerato nella torre dell'arsenale, fino al 13 novembre, quando "legato per il collo" fu trasferito a Livorno. Nel porto labronico – secondo la memoria dell'uxoricida – c'era la consuetudine che i capitani delle diverse galere si giocassero ai dadi "l'acquisto" dei nuovi forzati. Così accadde anche allo Scetti che fu quindi imbarcato sulla *Pisana* comandata da Antonio Morello<sup>481</sup>. Il musico fiorentino, grazie alla frattura che si era procurato scappando da Arezzo, fu utilizzato come rematore per poco tempo, mentre successivamente è probabile che servisse come *scrivanello* di bordo, in aiuto allo scrivano.

Anche in Toscana i forzati venivano fatti indebitare il più possibile, pare però in maniera meno marcata che a Venezia. Inoltre a Livorno in molte circostanze i *disferrati* – per utilizzare una terminologia veneta – scontavano il loro debito con lavori a terra: per operazioni di scavo nei fossi labronici, come operai nelle biscotterie o nell'Arsenale pisano<sup>482</sup>. L'esperimento di utilizzare i forzati nelle biscotterie, però, fallì ben presto. Secondo i dati forniti dal Commissario delle galere il 13 dicembre 1680, i forzati a Portoferraio riuscivano a macinare un sacco di grano in un giorno, mentre solitamente i buonavoglia ne macinavano uno in un'ora<sup>483</sup>. Nelle operazioni di scavo e pulizia dei fossi nascevano

<sup>480</sup> *Ibidem.*, p. 33, tratto dalle carte processuali conservate in A.S.A., *Atti criminali*, f. 418, cc. 13v-14r.

<sup>481</sup> *Ibidem.*, p. 42.

<sup>482</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 85r.

<sup>483</sup> *Ibidem.*, c. 113r.

sovente delle occasioni di fuga di massa. Il 26 febbraio 1682 il Commissario Gorrieri si lamentava del fatto che 24 forzati avevano tentato la fuga mentre lavoravano al fosso di S. Jacopo. La reazione dei soldati di guardia però era stata dura: 1 morto e 13 feriti, quasi tutti molto gravi. Il primo a pagare fu l'aguzzino Andrea Pollacco che fu immediatamente arrestato<sup>484</sup>.

L'elemento principale e peculiare delle galere toscane, alla pari di quelle maltesi, era come s'è detto la forte presenza di schiavi. Abbiamo già accennato al fatto che questa diversità rispetto agli altri stuoli *ponentini* era data dalla vocazione corsara delle flotte cavalleresche, nate e cresciute proprio per colpire gli interessi commerciali e militari dei barbareschi e dei turchi. Con la guerra di corsa la flotta toscana si assicurava un'importante fonte di autofinanziamento, oltre che di reperimento delle risorse umane. La forte presenza di schiavi permetteva all'amministrazione granducale di alleggerire la pressione giudiziaria sulla popolazione toscana e soprattutto non andava a sottrarre manodopera contadina al sistema mezzadrile<sup>485</sup>.

Recentemente, come nel caso dei Cavalieri di Malta, ci si è posti il problema della redditività della guerra corsara in relazione ai costi di gestione della flotta. Niccolò Capponi avanza seri dubbi in tal senso, sostenendo che inoltre la corsa continua precludeva qualsiasi accordo commerciale con la Sublime Porta<sup>486</sup>. In effetti a partire dagli anni Venti del Seicento i proventi della corsa erano molto diminuiti e in seno all'amministrazione toscana si avanzavano seri dubbi sulla possibilità di continuare a mantenere la flotta di galere. Nel 1626, ad esempio, il costo delle galere era di D 154.855, mentre l'introito era di D 2.461 £ 3:12:10 derivato dai bottini e D 11. 093 £ 1:3:4 incassato dalla vendita di schiavi e forzati. E ancora tra il 1653 e il 1664 la flotta costò D 652.760 £ 1:2:6 e l'introito fu di D 135.761 £ 2:9:5, tale da coprire solo

<sup>484</sup> *Ibidem*, c. 319.

<sup>485</sup> L. FRATTARELLI FISCHER, *Il bagno delle galere in "terra cristiana". Schiavi a Livorno fra Cinque e Seicento*, in "Nuovi Studi Livornesi", vol. VIII (2000), p. 69; della stessa idea è anche F. Angiolini.

<sup>486</sup> N. CAPPONI, *Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670)*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare cit.*, p. 131. Si veda anche dello stesso autore, *Un marte minore. Ferdinando II de' Medici e l'organizzazione militare Toscana (1621-1670)*, in corso di pubblicazione.

il 21% delle spese<sup>487</sup>. Se in quegli anni la corsa non rendeva più come una volta, aveva però sempre la sua valenza politica e soprattutto, pensiamo noi, alla pari del caso maltese serviva soprattutto ad assicurare all'ordine tutta quella serie di lasciti che in maniera indiretta fornivano ricchezza allo Stato e quindi alla flotta<sup>488</sup>. Prima però degli anni Trenta del XVII secolo la flotta toscana, secondo il parere di F. Angiolini, "è la grande protagonista della guerra di corsa mediterranea"<sup>489</sup>. Tra il 1563 e il 1693 le galere medicee catturarono circa 16.000 schiavi<sup>490</sup>. Nel periodo più florido, 1550-1610, la flotta rossocrociata, secondo l'inventario compilato dal Provveditore del porto di Livorno Sebastiano Balbiani, aveva catturato 76 galeotte, 7 galere, 2 galeoni, 67 caramusali, 8 navi, 25 garbi, 9.620 schiavi e aveva liberato 2.076 cristiani. Nello stesso arco di tempo le perdite toscane erano ammontate a 8 galere<sup>491</sup>.

Le campagne "mitiche" delle galere toscane furono molte e si possono leggere, ricche di particolari, nei lavori di G. Guarnieri e più recentemente di M. Gemignani, oltre che nelle numerose relazioni a stampa dell'epoca<sup>492</sup>. Tra queste ad esempio quella del 1602, guidata dall'Inghirami, aveva fruttato, secondo i calcoli del Commissario Risaliti, 111.700 scudi, di cui 58.000 pari al valore di 430 schiavi, 12.700

<sup>487</sup> *Ibidem*, pp. 134-135.

<sup>488</sup> Per i Cavalieri di Malta questo tipo di risposta è stata fornita da M. Fontenay in un suo noto articolo: *La place de la course dans l'économie portuaire* cit., pp. 1321-1348.

<sup>489</sup> F. ANGIOLINI, *L'Ordine di Santo Stefano e il Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, in *Ordens militares: guerra, religião, poder e cultura, Actas do III encontro sobre Ordens Militares*, Lisboa, 1999, vol 1, p. 50.

<sup>490</sup> F. ANGIOLINI, *Il Granducato di Toscana e il Mediterraneo* cit., p. 203 e Id., *Slaves and Slavery in Early Modern Tuscany (1500-1700)*, in "Italian History & Culture", n. 3 (1997).

<sup>491</sup> A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 145, c. 46v e c. 47r.

<sup>492</sup> La bibliografia di G. Guarnieri è vastissima: qui per semplicità rimandiamo alla sua opera maggiore, *I Cavalieri di Santo Stefano*, Pisa, 1960. I lavori di M. Gemignani sono tutti concentrati sul periodo a cavallo tra Cinque e Seicento e il più celebre è senz'altro la biografia dell'ammiraglio Iacopo Inghirami: M. GEMIGNANI, *Il Cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei granduchi di Toscana*, Pisa, 1996. Si veda inoltre Id., *L'attività navale del Sacro Militare Ordine di Santo Stefano P.M. nel primo trentennio del XVII secolo*, Roma, 2001 e numerosi articoli che però poco aggiungono alle due monografie citate. Sulle relazioni a stampa prodotte dall'amministrazione toscana dopo ogni impresa si veda il recente R. BERNARDINI, *Le relazioni a stampa delle imprese della marina stefaniana*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare* cit., pp. 53-66.



in merci, 8.000 da due galere di Alessandria, 30.000 da due navi e 3.000 scudi da oggetti diversi predati<sup>493</sup>.

La seconda crociera del 1605 riveste una speciale importanza sia perché fu particolarmente ricca, sia perché abbiamo ritrovato nelle carte mediche l'inventario dei 267 turchi catturati che ci fornisce uno spaccato sociale di notevole interesse. In quegli anni le galere stefania-  
ne stavano colpendo gli interessi turchi con scorrerie puntuali direttamente nelle acque dell'Egeo e della stessa Turchia. Il 21 agosto 1605 la flotta toscana agli ordini del solito Inghirami, composta dalla *Capitana*, dalla *Padrona*, dalla *Firenze*, dalla *Pisana*, dalla *San Giovanni* e dalla *Santa Maria*, salpò per il Levante con l'intenzione di attaccare una località dell'Anatolia. Il 31 agosto giunse a Messina e il 10 settembre era già in prossimità di Capo Matapan. Il 19, nei pressi del promontorio dei Sette Capi, attaccò un caramusale proveniente da Alessandria e diretto a Salonico. Il combattimento fu duro tanto che l'imbarcazione, assieme a circa cento uomini, colò a picco, mentre altri cento membri dell'equipaggio furono catturati<sup>494</sup>. Pochi giorni dopo furono catturati altri due caramusali e altri due furono presi il 26 dello stesso mese, fra Rodi e Scarpanto. A quel punto l'Inghirami, viste le ricche prede e i 317 schiavi, decise di tornare in patria<sup>495</sup>. La lista stilata a Livorno nell'ottobre 1605 comprendeva 267 uomini e 21 tra donne e bambini<sup>496</sup>. La nostra attenzione si è concentrata sugli uomini, tutti in grado di diventare rematori o per conto degli stessi toscani, o venduti a qualche altra marineria mediterranea. Dall'analisi dei dati è possibile ricavare la provenienza, il colore dei capelli e della barba, la statura, l'età, la professione e i segni particolari. Si trattava di uomini quasi tutti provenienti dal Levante, di cui il 23,8% anatolici e il 19,1% del Mar Nero. Molto più bassa la percentuale di greci: 6,3% (si trattava di uomini di Salonico e di Thira). Per quanto riguarda il colore dei capelli netta era la presenza di "neri" (43,4%), seguiti dai castani (29,5%).

<sup>493</sup> M. GEMIGNANI, *Il Cavaliere Iacopo Inghirami* cit., p. 87.

<sup>494</sup> *Ibidem*, pp. 126-128.

<sup>495</sup> Si veda anche la *Relazione del viaggio et presa delle galere della Religione di Santo Stefano dal dì XII d'agosto al 14 ottobre l'anno 1605*, Firenze, 1605.

<sup>496</sup> A.S.F., *Carte strozziane*, serie I, f. 148, cc. 236r-265v, "Lista degli schiavi catturati sui 5 caramusali e una barca".

Colore dei capelli	Numero	%
Nero	116	43,4
Castano	79	29,5
Senza indicazione	49	18,3
Biondo	10	3,7
Bianco	10	3,7
Rosso	3	1,4

Tabella 38

Il 60,2% degli schiavi sono descritti come alti, perciò abili al servizio del remo; il 15,7% è senza indicazione, il 15% risulta di statura media e solo il 9,1% è costituito da bassi. Per contro l'età media era abbastanza alta in relazione alla vendita come remiganti: 33,8 anni. Il più giovane – considerato comunque uomo e non bambino – era Sunbil Maometto, nero di 8 anni (sfruttabile come mozzo). I più anziani erano tre settantenni: Amat di Ali di Thira, mercante; Agì Maometto di Mostafà di Istanbul, alto con un segno di fuoco sul braccio destro, ricco mercante, e Mustafà di Usaino, basso, storpio alla mano sinistra, anch'egli mercante che però vuoi per l'età, vuoi per la storpiatura alla mano non poteva essere impiegato come galeotto. Interessante è anche l'indicazione delle professioni: il 72,6% si era dichiarato mercante, il 19,8% marinaio e il 9,2% svolgeva altri mestieri tra cui: scrivano, mozzo, *rais*, funzionario. Tra i mercanti 34 furono identificati come ricchi e addirittura 6 ricchissimi. Uno di questi, Agì di Ali di Amussa di Izmir, offrì immediatamente 2.200 scudi per il proprio riscatto. Tra i ricchissimi vi erano – ad esempio – Agì di Iussuf di Saffer di Istanbul di anni 60, castano, alto e con un neo pronunciato sul collo e Amussa di Mustafà di Adalia di anni 32, nero, alto, con poca barba e tre nei sulla parte destra del viso, definito come l'emiro dell'olio. Tra i catturati vi erano anche alcuni ebrei come Asser di Moises di Candia, di anni 35, bassa statura e "testa tignosa", e Israel di Isadral di Costantinopoli, di anni 45, capelli rossi, statura media e una ferita sulla spalla destra.

Un'altra celebre e fruttuosa campagna – sempre guidata dall'Inghirami – fu quella del 1616, nella quale cinque galere toscane catturarono, nel canale di Negroponte, la *Capitana* e la *Padrona* di Algeri di Murad Raís. Nell'occasione furono presi 216 schiavi e liberati 416 cristiani. Il valore delle prede, giunte a Livorno il 24 maggio, fu stimato dal Commissario Rucellai attorno ai 200.000 scudi<sup>497</sup>.

Al di là degli episodi, che sono molti e tutti ben narrati<sup>498</sup>, quel che appare importante sono i riflessi che l'afflusso cospicuo di schiavi provocava nella società livornese del tempo. Nella città labronica, infatti, per una migliore "conservazione" dell'elevato numero di schiavi, sotto l'amministrazione del granduca Ferdinando I si pensò di costruire un Bagno sul modello di quelli di Algeri o di Costantinopoli<sup>499</sup>. La costruzione, ubicata nella piazza dove attualmente si trova il palazzo del governo con la questura e l'Archivio di Stato, fu realizzata tra il 1599 e il 1601 con una spesa di circa 37.963 scudi. L'area occupava circa 6.000 mq. Nel bastione vi erano i quattro dormitori, ognuno dei quali destinato all'equipaggio di una galera; c'erano poi l'ospedale, la farmacia, i magazzini, la biscotteria, i forni, le cucine e gli uffici dell'amministrazione delle galere. La vita era scandita dalle uscite in mare della flotta. Di solito le ciurme venivano prelevate dal Bagno nei mesi di marzo o aprile e vi ritornavano ad ottobre o al più tardi a novembre, il tutto sempre regolato dal Commissario. Gli schiavi toscani – come tutti i loro colleghi di Ponente – erano riconoscibili immediatamente perché avevano la testa rapata con un piccolo ciuffo nel centro. Erano vestiti con camicie, calzoni, berretto e giubba, il tutto di colore rosso. Portavano un anello al piede che a bordo delle galere veniva attaccato a un tratto di catena da tre persone, con maniglie, perni e chiavetti<sup>500</sup>. All'interno del Bagno la vita era dura e si svolgeva secondo una gerarchia di tipo militare. Tutto era regolato dalla corruzione. Gli schiavi, per poter svolgere piccoli mestieri e per godere di maggio-

<sup>497</sup> M. GEMIGNANI, *Il Cavaliere Iacopo Inghirami* cit., pp. 267-271; R. BERNARDINI, *Le relazioni a stampa* cit., p. 60.

<sup>498</sup> Per la narrazione succinta di altri episodi si veda la trascrizione del "registro delle prede" di G. GUARNIERI, *I Cavalieri di Santo Stefano* cit., pp. 457-468.

<sup>499</sup> L. FRATTARELLI FISCHER, *Il Bagno delle galere* cit., p. 80.

<sup>500</sup> *Ibidem*, p. 71.

ri libertà, pagavano ai loro aguzzini e guardiani un “pizzo”. Chi non pagava doveva sottostare ai lavori più pesanti e alle angherie. In molti casi chi non reggeva la pressione psicologica del Bagno si suicidava. La gerarchia, basata sull’anzianità di servizio, vigeva nel Bagno come a bordo delle galere. A terra solitamente gli schiavi più anziani servivano nelle case dei Cavalieri e avevano anche il compito di ferrare i loro malcapitati compagni di sventura<sup>501</sup>. Uno schiavo – solitamente uno degli spallieri – era considerato il capo ed aveva l’onore e l’onere di fungere da “sindacalista” per conto della propria comunità. Infine vi era il “coggia”, con l’incarico di sovrintendere alle funzioni religiose che si svolgevano nella moschea interna al Bagno. Nella prima metà del Seicento all’interno del Bagno livornese vigeva quindi una sorta di tolleranza religiosa, vista anche la presenza di schiavi e forzati appartenenti a diverse confessioni. Questo clima di tolleranza venne pesantemente colpito nella seconda metà del Seicento dall’opera dei Cappuccini ai quali era stato affidato l’incarico di curare le anime del Bagno<sup>502</sup>.

Come potevano essere gli schiavi musulmani del XVII secolo? Vediamo l’aspetto di tre abili vogatori presenti nel Bagno labronico il 12 ottobre 1622, secondo la dettagliata descrizione dell’epoca, che fungeva da carta d’identità:

Mossoli di Giafer di Satalia, di anni 35, alta statura, pelo castagno, con un segno di peste nella testa banda dritta, un piccolo taglietto appresso a destra; predato a Cipro sopra una saicca vuota, di Annefa Raïs Abdlacaman schiavo di galere vecchie, travaglia al fanale.

Amane di Ali di Tunis di età di anni 37, alta statura, pelo negro olivastro, 5 gran segni di bottoni da fuoco nel braccio manco et un segno turchino nella congiuntura della mano destra; predato a Riomaggiore in Sardegna due anni or sono con Ami Corso, voga nella *Capitana* a 6 banchi di prua, posticcio.

Abdlacaman di Memet del Mar negro di età di anni 45, alta statura, pelo negro, più segni di ferite al capo, predato vicino Rodi già

<sup>501</sup> *Ibidem*, p. 82.

<sup>502</sup> *Ibidem*, pp. 85-86.

undici anni or sono sopra una saicca di Mostafà Raís. Voga nella *Santa Caterina* a 4 banchi di prua posticcio.  
Tutti li detti 3 schiavi hanno bella presenza sono belli homeni pieni di vesti formati e bel aspetto<sup>503</sup>.

Il potere di liberare gli schiavi era in mano al Commissario, il quale inoltre era l'unico al quale rivolgersi per il riscatto o per l'acquisto di un "uomo da remo"<sup>504</sup>. Il valore di uno schiavo variava a seconda dell'età, dello stato di salute, dello status e della congiuntura economica. Nel 1603 il prezzo ideale era indicato in 122 scudi d'oro<sup>505</sup>. Ma nel 1682, per Assano di Ussaino di Biserta di anni 28, castano, statura media, con due segni sulle braccia e un tatuaggio a forma di fiore nel braccio destro, predata nel Canal di Piombino nel 1675 sulla *Padrona* di Biserta, furono chiesti 500 scudi d'oro, poiché si trattava di un gianizzero<sup>506</sup>. L'anno successivo il Commissario delle galere stimò il valore di 81 schiavi di una galeotta predata in 53.100 pezze da otto reali. Il prezzo medio era stato calcolato attorno alle 400 pezze, mentre alcuni uomini dell'equipaggio erano stati valutati da 500 a 2.000 pezze; infine il *raís* venne valutato 3.000 pezze<sup>507</sup>.

Nella primavera del 1747, quando ormai le galere stefaniane erano in via di sparizione, e dopo la pace stipulata con l'Impero ottomano, fu ordinato il censimento degli schiavi presenti nel Bagno di Livorno, probabilmente in vista di una futura liberazione<sup>508</sup>. Si trattava di 249

<sup>503</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2083, cc. n. nn., 12 ottobre 1622. Altre descrizioni precise di questo tipo si possono trovare nelle liste degli schiavi che avevano lavorato alla costruzione del nuovo lazzeretto di Livorno del luglio 1779. In questo caso addirittura si evidenziavano anche le caratteristiche caratteriali e comportamentali dei singoli individui. Vediamo degli esempi: Macamed di Becanti di Algeri, di anni 42, schiavo dal 5 maggio 1766, sano, ha sempre lavorato, marinaio sodomita e ubriacone. Ecméd Labesi di Algeri, di anni 35, schiavo dal 5 maggio 1766, sano, ha sempre lavorato, marinaio inquieto e sussurratore. Sein Spagnolo di Algeri, di anni 47, schiavo anch'egli dal 5 maggio 1766, sano, ha sempre lavorato, marinaio buon lavoratore, ma tenta la fuga. A.S.L., *Governo Civile e Militare*, serie I, n. 20, cc. 81-82.

<sup>504</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 3, 30 aprile 1660.

<sup>505</sup> A.S.F., *Soprassindaci e Sindaci*, n. 405, c. 6v, 22 luglio 1603.

<sup>506</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 441r, 16 ottobre 1682.

<sup>507</sup> *Ibidem*, cc. 588r-591v.

<sup>508</sup> A.S.F., *Consiglio di Reggenza*, f. 853, 13 giugno 1747, documento analizzato e pubblicato da S. BONO, *Schiavi musulmani cit.*, pp. 185-187.

schiavi censiti a seconda della provenienza: Algeri, Tunisi, Tripoli, Impero ottomano, Marocco e rinnegati. Il valore complessivo era di 64.495 pezzi da otto reali, mentre il prezzo medio si aggirava sui 251 pezzi. L'età media era piuttosto alta: 49 anni; il più giovane ne aveva 19 e il più anziano 82. L'età di servizio in Toscana variava da un minimo di 2 anni ad un massimo di 45. Metà all'incirca era il frutto della corsa, mentre l'altra metà proveniva da acquisti effettuati sui diversi mercati. Tra i 128 uomini comperati il 53% giungeva dal mercato maltese, il 19,6% era stato comperato direttamente a Livorno, il 4% proveniva da Civitavecchia; vi era infine uno schiavo ottenuto mediante scambio.

Vista la presenza massiccia di schiavi l'amministrazione delle galere toscane, più di altre, doveva controllare il fenomeno delle ribellioni. Gli episodi nel corso dell'età moderna furono molti. Ne citiamo, a mo' di esempio, uno su tutti. Il 6 aprile 1612 scoppiò una rivolta sulla *Livornina* impegnata in quel periodo nei lavori a San Jacopo. Venne soffocata nel sangue: 40 schiavi furono uccisi negli scontri con i soldati e i restanti ribelli furono condannati a morte<sup>509</sup>.

La presenza dei buonavoglia a bordo delle galere toscane variò nel tempo. Abbiamo visto che nel secondo Cinquecento si attestava attorno al 17%, percentuale dunque ben distante da quelle veneziane, ma anche da quelle viste per Genova. Nelle le statistiche del 1612 i volontari addirittura spariscono, per tornare presenti in quelle degli anni Ottanta, dove però la percentuale oscillava tra l'8% e il 14%. Per gli anni Novanta, almeno per le galere *Capitana* e *Padrona*, abbiamo anche qualche dato sulle provenienze. La *Capitana* aveva 53 buonavoglia su 473 remiganti, perciò l'11,2%. Di questi ben il 62,2% erano forestieri: il dato perciò confermerebbe la tesi di F. Angiolini, secondo cui il sistema mezzadrile riusciva ad assorbire la quasi totalità della manodopera toscana. Sulla *Padrona* la presenza dei buonavoglia era ancora minore: 33 (10%) su 327, in questo caso però erano quasi tutti toscani<sup>510</sup>. In effetti nel sistema di reclutamento granducale non si parla di premi

<sup>509</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 470.

<sup>510</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 21,27 maggio 1690.

d'ingaggio e i salari non sembrano costituire delle attrattive tali da convogliare parte della manodopera agricola verso il mestiere del mare. Per l'inizio del Seicento il salario era di £ 10, più £ 18 per il vitto<sup>511</sup>, mentre negli anni Ottanta le cifre indicate nei documenti erano 1 scudo e £ 3, più 2<sup>1/2</sup> scudi per il vitto<sup>512</sup>. L'unico elemento certo è dato dal fatto che, come tutti i loro colleghi del Mediterraneo, i buonavoglia toscani rimanevano intrappolati nel sistema del debito. Per tornare alla libertà bisognava pagare, e questo non sempre riusciva semplice<sup>513</sup>.

Il costo di una galera – senza equipaggio – nel 1558 era di scudi 10.395:1:17:4, così suddiviso:

Parti di una galera	Costo in scudi
Scafo	4.864:6:19
Alberi e antenne	255
Sartiame	881:4:15
Ancore	274:2
Remi	204:1:10
Vele	782:6
Tende	274:6
Armeria	457:0:10
Artiglierie e munizioni	1.453:5:10
Diversi fornimenti	312:4:10
Suppellettili della cucina	44:1
Bandiere e fiamme	112:1:6
Diversi bisogni	352:2:16
Barili e botti	88:1
Schifo (scialuppa)	25
Figura di legno dorata	12
Totale galera	10.395:1:17:4

Tabella 39

<sup>511</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2132, ins. 4.

<sup>512</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099, c. 741r.

<sup>513</sup> *Ibidem*, c. 155r e c. 691r.

A queste somme andavano aggiunti circa 24.000 scudi per 240 tra schiavi e forzati, per un totale di 34.395:1:17:4. Inoltre ogni anno una galera veniva a costare 9.245:6 scudi, di cui 3.255:3 solo per la ciurma<sup>514</sup>. Negli anni Novanta il costo dello scafo della *San Francesco* fu pari a: 4.560 scudi (£ 31.920 con lo scudo a £ 7). Nel costo dello scafo il legname influiva per il 27,5%, la manodopera per il 32,8%<sup>515</sup>. Nella seconda metà del Seicento il costo annuale complessivo era salito a 15.847:4 scudi, di cui il 21% era costituito dalla spesa per i 230 uomini di ciurma semplice<sup>516</sup>.

Durante il Seicento le galere toscane, oltre alla corsa, si lanciarono in un'altra impresa in concorrenza con le unità genovesi: il commercio delle sete siciliane. Ogni estate le galee rossocrociate raggiungevano Palermo o Messina e là caricavano merci per conto terzi, dirette a Livorno, Genova e Marsiglia. Sono diverse le testimonianze dei Commissari, ai quali spettava l'incasso dei noli, in cui si evidenzia la spietata concorrenza che in Sicilia scoppiava con i colleghi genovesi<sup>517</sup>.

La flotta toscana, come la vicina genovese, era nata statale e tranne alcuni infelici esperimenti di appalto e di *asiento*, era rimasta tale, benché formalmente dipendesse dall'Ordine. In realtà, come detto, l'Ordine fu costretto a contribuire al mantenimento soltanto per un ventennio a metà Seicento, e solo in piccola parte. Tutta l'amministrazione però era regolata direttamente dai decreti del granduca che, d'altronde era anche il Gran Maestro dei cavalieri rossocrociati.

La più antica marina "cavalleresca" era però quella gerosolimitana, nata, cresciuta e organizzatasi quando i cavalieri risiedevano a Rodi. Persa l'isola greca, l'Ordine cercò una nuova sede in diversi luoghi (Roma, Viterbo, Nizza) e alla fine il papa Clemente VII e l'imperatore Carlo V concessero ai cavalieri l'arcipelago maltese come feudo impe-

<sup>514</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2131, 20 maggio 1558.

<sup>515</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, c. 879r.

<sup>516</sup> A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2130, ins. 7. Negli anni Ottanta la galera *Capitana* consumava: 66.898 libbre di pane, 122.065 di biscotto, 9.871 di fave, 26.472 di carne, 4.572 di olio e 2.400 di sale; 74.435 razioni di vino e 1.950 di aceto. A.S.F., *Soprassindaci e Sindaci*, f. 138.

<sup>517</sup> Si vedano i diversi esempi in A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2099.



riale. Inizialmente nella donazione era compresa la città di Tripoli, occupata però dai turchi nel 1551<sup>518</sup>. Da quel momento in poi Malta divenne un importante centro marittimo e corsaro del Mediterraneo, e le galere dei cavalieri furono costantemente una spina nel fianco della navigazione ottomana.

L'entità della flotta gerosolimitana era pari a quelle delle altre marinerie di secondo rango. Nel 1532 le galere erano quattro: *San Giovanni*, *Santa Croce*, *Santa Maria* e la *Capitana*. Con la seconda metà del secolo divennero prima cinque e poi sei nel 1582 e tali rimasero anche nella prima metà del secolo successivo<sup>519</sup>. Nel 1651 furono aumentate a sette<sup>520</sup> e finalmente divennero otto negli anni della guerra di Morea (1684-99). Con l'inizio del Settecento e con la nascita della squadra dei vascelli, la flotta delle galere venne limitata a cinque unità nel 1709 e infine, dopo il 1725, il numero si attestò sulle quattro unità<sup>521</sup>. La gestione della flotta – a partire dal 1596 – venne affidata alla Congregazione delle galere, mentre due anni più tardi il Gran Maestro favorì la nascita della Fondazione delle galere che permetteva ad ogni cavaliere di contribuire alla costruzione e all'armamento di una unità, sia in vita sia *post mortem*<sup>522</sup>. Questo punto differenzia un po' la gestione della flotta maltese dalle altre di Ponente, avvicinandola in un certo senso a quella turca.

Per quanto concerne il reclutamento e la gestione delle ciurme, il modello gerosolimitano si avvicina moltissimo a quello stefaniano (nato però dopo), nel quale l'elemento caratterizzante era la forte presenza di schiavi, mentre l'elemento diversificatore era una maggiore presenza di buonavoglia rispetto ai forzati. A tal proposito bisogna

<sup>518</sup> M. NANI MOCENIGO, *La marina della Religione di Malta*, in "Ateneo Veneto", CXXVIII, vol. 122 (1937), p. 71. Si vedano anche i recenti C. PETIET, *L'Ordre de Malte face aux turcs. Politique et stratégie en Méditerranée au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1996; J. M. WISMAYER, *The Fleet of the Order of St. John*, Malta, 1997. Sulle galere maltesi J. MUSCAT, *The Maltese Galley*, Malta, 1998 e sulla figura di un Gran Maestro M. SIRAGO, *Gregorio Carafa Gran Maestro dell'Ordine di Malta*, Taranto, 2001. Per ulteriori ricerche bibliografiche si rimanda altresì alle pubblicazioni del Centro Studi Melitensi di Taranto.

<sup>519</sup> R. DE LAUNAGUET, *Histoire des galères de Malte*, in *Quand voguaient les galères* cit., pp. 257-258.

<sup>520</sup> Nel 1644 le galere in servizio erano sei: *Capitana*, *San Giacomo*, *San Giuseppe*, *San Lorenzo*, *Santa Maria* e *Vittoria*. *Ibidem*, p. 260.

<sup>521</sup> M. FONTENAY, *Les galères de Malte 1530-1798*, in *Quand voguaient les galères* cit., p. 265.

<sup>522</sup> R. DE LAUNAGUET, *Histoire des galères de Malte* cit., p. 260.

anche considerare la condizione demografica dell'arcipelago maltese, che nel corso del Seicento ebbe una popolazione variabile tra le 40.000 e le 60.000 unità e una densità tra le più alte d'Europa<sup>523</sup>.

La galera maltese era pari a quelle delle altre marinerie di Ponente, mentre l'equipaggio presentava alcune varianti sia dal punto di vista numerico, sia sotto il profilo degli uomini. Le unità gerosolimitane, attrezzate per la guerra corsara, avevano un numero di uomini d'equipaggio più elevato rispetto alle "cugine" delle altre flotte. La *Capitana* poteva imbarcare nelle campagne corsare da un minimo di 475 uomini ad un massimo di quasi 500. Le stesse galere *sensiglie* superavano spesso le 350 persone. Per quanto poi concerne i ruoli risultano interessanti le notizie tratte da un documento conservato nell'Archivio di Stato di Torino<sup>524</sup>. La galera *Capitana*, esclusa la ciurma di 255 uomini, imbarcava un equipaggio così composto: 16 ufficiali, 6 consiglieri, 1 sottocomito di mezzania, 6 maestranze, 6 bombardieri, 1 aiutante, 4 timonieri, 62 marinai, 18 provieri, 30 moschettieri, 101 soldati, 1 armiere 1 sotto aguzzino e 2 barbierotti. Tra gli ufficiali vi è da notare la figura del padrone, il quale era in sostanza il secondo di bordo, scelto dal capitano e approvato dal Gran Maestro. Lo scrivano e l'aguzzino, al momento dell'imbarco, avevano l'obbligo di versare una cauzione (di 2.000 scudi il primo e di 1.000 il secondo) per gli eventuali errori compiuti nel corso del mandato. Il capitano, un po' come il suo collega sopracomito, soprintendeva all'alimentazione della ciurma, ma non aveva nessun altro interesse sulla galera. La carica durava due anni e la spesa complessiva ammontava a circa 12.000 scudi<sup>525</sup>. Tra gli ufficiali c'era il Maestro di sala, figura che non aveva

<sup>523</sup> Nel 1614 le isole di Malta e Gozo avevano 41.084 abitanti, saliti poi a 51.750 nel 1632 (K. J. BELOCH, *Storia della popolazione d'Italia* cit., pp. 108-111). Secondo M. Fontenay, nel periodo di Luigi XIV, l'arcipelago maltese aveva circa 60.000 abitanti (M. FONTENAY, *Les galères de Malte* cit., p. 265).

<sup>524</sup> A.S.T., A. Cor., *Sicilia, Materie militari*, categoria 3, mazzo 1, fasc. 19, "Capitoli estratti dal libro intitolato *Raccolta delle ordinazioni e consuetudini per il buon governo della squadra delle galere della Sacra Religione Gerosolimitana*".

<sup>525</sup> G. SCARABELLI, *La Marina degli "Hospitalari di S. Giovanni". Consuetudini di bordo agli inizi del XVIII secolo*, in *La penisola italiana e il mare* cit., p. 135; ID., *Vita quotidiana sulle galere dell'Ordine di Malta nel '700. La Caravana Marina di Fra' Francesco Antonio Mansi (1728-1729)*, Lucca, 1991. Cfr. A.S.F., *Mediceo del Principato*, f. 2077, cc. 772r-773r.

eguali nelle altre flotte, ad esclusione di una figura analoga sulle galee veneziane dei capi da mar. In sostanza si trattava di una sorta di cambusiere in capo, addetto al rifornimento dei viveri per tutti i membri dell'equipaggio, ciurma compresa. Inoltre sulle galere maltesi c'erano altri due ufficiali con nomi particolari: il *re* e il *cercamare*. Il primo era in pratica il comandante dei soldati, mentre il secondo aveva la sovrintendenza dell'avvistamento e delle artiglierie della galera<sup>526</sup>.

Detto dell'equipaggio e soprattutto degli ufficiali, soffermiamoci un poco sulla composizione delle ciurme. Secondo i dati fornitici da M. Fontenay le galere maltesi ebbero, soprattutto nel Seicento, percentuali alte di schiavi (56-70%) e basse di forzati (9-16%), oltretutto una buona quota di buonavoglia, sicuramente superiore rispetto ai cugini stefania-ni (18-29%).

La percentuale dei forzati è indubbiamente la più bassa in assoluto, così come la punta del 70% di schiavi del 1632 è la più alta, segno di una

Anno (n° di galere)	N° forzati (%)	N° buonavoglia (%)	N° schiavi (%)	Totale (%)
1576 (3)	200 (29)	293 (42)	200 (29)	693 (100)
1590 (6)	218 (15)	404 (29)	785 (56)	1.407 (100)
1632 (6)	175 (9)	387 (21)	1.284 (70)	1.846 (100)
1637 (6)	190 (11)	440 (25)	1.144 (64)	1.774 (100)
1669 (7)	340 (18)	400 (18)	1.450 (66)	2.190 (100)

Fonte: M. Fontenay, *Le galères de Malte 1530-1598* cit., 268.

Tabella 40

imponente attività corsara, che come ben ci ha spiegato Fontenay era svolta anche, se non soprattutto, da corsari privati con l'insegna dell'Ordine<sup>527</sup>. Ma scendiamo nel dettaglio delle singole unità del 1632<sup>528</sup>:

<sup>526</sup> M. NANI MOCENIGO, *La marina della Religione di Malta* cit., p. 74.

<sup>527</sup> P. FALCONE, *Una relazione di Malta nella fine del Cinquecento*, in "Archivio Storico di Malta", IV (1932), pp. 29-51; M. FONTENAY, *La place de la course* cit., pp. 1321-1347; ID., *Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les Chevaliers de Malte dan le "corso" Méditerranéen au XVII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'Histoire moderne et contemporaine"; ID., *L'esclave galérien dans la Méditerranée des temps modernes*, in *Figures de l'esclave au Moyen Âge et dans le monde moderne*, a cura di H. BRESCH, Paris, 1996, pp. 115-143; ID., *Les missions des galères de Malte, 1530-1798*, in *Guerre et commerce en Méditerranée, IX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, a cura di M. VERGÉ-FRANCESCHI, Paris, 1991, pp. 103-121; ID., *Les derniers feux du corso chrétien à Malte, 1679-1798*, in *Méditerranée mer ouverte*, 2 voll., Malta-Aix-en-Provence, 1997, pp. 209-226; C. VASSALLO, *Corsairing to Commercio. Maltese Merchants in XVIIIth Spain*, Malta, 1997.

<sup>528</sup> Nel 1632 furono censiti 55.541 abitanti di cui 1.933 erano schiavi (1.284 galeotti e 649

Galere	N°buonavoglia	N° forzati	N° schiavi	Totale
Capitana	93	22	262	377
Padrona	73	27	188	288
San Carlo	52	24	205	281
Sant'Antonio	61	25	226	312
San Giovanni	53	41	191	285
San Paolo	55	26	212	293
Totale	387	175	1.284	1.846

Fonte: M. Fontenay, *Les galères del Malte 1530-1798* cit., p. 275.

Tabella 41

Un'altra importante differenza, rispetto alla flotta stefaniana, era data dalla possibilità del Gran Maestro di armare direttamente delle galere. Nel 1590 erano due – una *Capitana* e una *Padrona* – la prima con 224 uomini (74 buonavoglia, 42 forzati e 108 schiavi) e la seconda con 239 (76 buonavoglia, 47 forzati e 116 schiavi)<sup>529</sup>.

Vista l'imponente presenza di schiavi, le autorità maltesi dovevano garantirsi da eventuali ribellioni. Quando le galere soggiornavano alla Valletta per la sosta invernale, a bordo di ciascuna di esse rimanevano soltanto una trentina di rematori fra schiavi e forzati, mentre i restanti venivano trasferiti nel Bagno. Inoltre esisteva una fregata armata appositamente per la guardia del porto<sup>530</sup>. Più che altrove, poi, gli schiavi erano soggetti ad una ferrea disciplina. Erano vietati tutti i movimenti liberi, la vendita di alimentari, l'affitto di botteghe o abitazioni. Gli schiavi – sempre dotati di un anello da mezza libbra alla caviglia – anche se di proprietà dello Stato, potevano lavorare al servizio domestico dei cavalieri, dietro compenso di 18 tarì al mese<sup>531</sup>. Sul mercato degli schiavi si possono trarre numerosi dati dal lavoro di M. Fontenay compiuto sui registri della Quarantena del porto di Malta<sup>532</sup>. Tra il 1654 e il 1693 la media annuale degli arrivi di schiavi

domestici), cioè il 3,5% della popolazione. Cfr. M. FONTENAY, *Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di S. Giovanni*, in "Quaderni storici", n. 107 (2001), p. 395.

<sup>529</sup> M. FONTENAY, *Les galères de Malte 1530-1798* cit., p. 274; sulla statistica si veda anche C. TRASELLI, *Una statistica maltese del XVI secolo*, in "Economia e storia", 1966, pp. 474-480.

<sup>530</sup> A.S.T., A. Cor., *Sicilia, Materie militari*, categ. 3, marzo 1, fasc. 19.

<sup>531</sup> *Ibidem*.

<sup>532</sup> M. FONTENAY, *Il mercato maltese degli schiavi* cit., p. 396.

condotti da corsari fu di 268 individui. Nel periodo 1723-1797 la media scese sensibilmente e si attestò attorno alle 125 persone. In totale – secondo Fontenay – tra XVII e XVIII secolo giunsero a Malta 35-40.000 schiavi. Tra il 1659 e il 1663 furono vendute sulla piazza maltese 546 persone per un totale di 78.533 scudi. Il prezzo medio di un uomo – pronto per la galea – era di 144 scudi. Un poco di più, 152 scudi, valevano gli ebrei, mentre gli schiavi di colore provenienti dal centro Africa valevano in media 100 scudi. Per contro le donne di colore erano le più care: 161 scudi di media. Nella seconda metà del Settecento vi fu in generale un rincaro dei prezzi. Un uomo turco valeva mediamente 191 scudi, un ebreo 540, un nero 101, una donna turca 236, una donna ebrea 161 scudi. In generale il prezzo medio passò dai 144 scudi del Seicento ai 208 del secolo successivo<sup>533</sup>. Il costo maggiore delle donne era giustificato dal fatto che se ne catturavano di meno, e che sovente nella vendita era compreso il prezzo di uno o più bambini. Per le nubili il prezzo variava a seconda dell'età e della bellezza. Al mercato degli schiavi di Malta partecipava spesso anche un rappresentante dell'Ordine, incaricato di acquistare uomini da mettere al remo delle galere. Di solito gli acquisti di questo tipo avvenivano al prezzo calmierato di 137 scudi<sup>534</sup>. Per quanto riguarda poi le provenienze, tra i 430 schiavi venduti nel periodo 1659-1662 il 57% era turco, il 31% era del Maghreb, l'8% era del Medio Oriente e un 4% aveva provenienze diverse. Tra il 1767 e il 1785 furono venduti 676 schiavi, di cui il 50% libici, il 27% tunisini, l'8,5% turchi, il 7% egiziani, il 4% mediorientali, il 2 % di marocchini e l'1,5% algerini<sup>535</sup>.

Prima di chiudere vorremmo attirare l'attenzione, anche nel caso maltese, sulla questione dei costi di gestione e degli introiti. La flotta maltese, non potendo contare su una vasta popolazione e su un consistente gettito fiscale, doveva basarsi soprattutto sulle entrate derivanti dalle attività corsare. Nel 1631 il mantenimento delle galere costò 166.000 scudi, ai quali bisogna aggiungere altri 13.000 per il Bagno e

<sup>533</sup> *Ibidem*, pp. 397-398.

<sup>534</sup> *Ibidem*, p. 402.

<sup>535</sup> *Ibidem*, p. 408.

per l'arsenale.<sup>536</sup> Il costo della *Capitana*, varata il 19 marzo 1708 sotto la direzione di frà don Girolamo Montolin, fu di 11.225:3:18 scudi, mentre la *sensiglia*, varata il 28 marzo 1711 sotto la direzione di frà Pietro d'Aulnay, costò 8.644:3:3 scudi. Qualche decennio prima (1667) la galera detta *Gagliarbois* venne a costare 7.714 scudi, mentre per la *Capitana* del 1663 si spesero 12.000 scudi. In quegli anni per sette galere la spesa annua di mantenimento ammontava a 7.413:1:14 scudi, all'incirca il costo per la fabbricazione di una galera nuova<sup>537</sup>. La copertura dei costi assicurata dalla guerra corsara non era però sufficiente. Tra il 1660 e il 1662 la corsa maltese fruttò 620 schiavi, 12.700 piastre, pari a 480.000 scudi, cioè 160.000 all'anno. M. Fontenay si è chiesto come potesse l'Ordine spendere tali somme per colpire l'Islam, considerato che l'introito non bastava nemmeno al mantenimento della flotta. E ha risposto che da un lato l'attività corsara delle galere manteneva un buon numero di abitanti dell'isola; d'altro lato la lotta per la "sacra religione" faceva sì che ai cavalieri giungessero commende dalla nobiltà di tutta Europa, per una somma che si aggirava sui 700-800.000 scudi annui<sup>538</sup>.

<sup>536</sup> M. FONTENAY, *La place de la course* cit., p. 1332.

<sup>537</sup> Tra i diversi stipendi dell'equipaggio segnaliamo quello dei buonavoglia di 1:6 scudi al mese, mentre ai vogavanti si davano in più 6 tari al mese. A. S.T., A. Cor., *Sicilia, Materie militari*, categ. 3, mazzo 1, fasc. 19.

<sup>538</sup> M. FONTENAY, *Les galères de Malte 1530-1798* cit., p. 275.

## 7. Le galere sabaude e pontificie

Tradizionalmente la storiografia sabauda fa risalire il debutto della flotta da guerra al periodo e alle iniziative di Emanuele Filiberto. In effetti, il nucleo della squadra permanente del ducato nacque all'incirca a metà del XVI secolo. Le prime iniziative marittime dei Savoia però risalgono alla crociata del Conte Verde, Amedeo VI, nel biennio 1366-1367, quando per la prima volta venne ostentato lo stendardo azzurro sabauda. Con il 1388 il richiamo del mare portò i Savoia ad acquisire l'importante Contea di Nizza, dove nel corso del secolo successivo si svilupparono sia le attività commerciali, sia quelle militari. Nel 1426 fu riattivato l'antico "dritto di Villafranca" e nel 1431 si hanno le prime notizie in merito all'esistenza di due galee ducali preposte alla difesa costiera<sup>539</sup>. Dopo alcuni decenni di crisi, nel 1460, il duca Ludovico decise di acquistare una nuova galea che si trovava sotto sequestro a Villafranca. Fu pagata 2.700 fiorini moneta di Nizza e il comando fu dato a Carlo di Lascaris conte di Ventimiglia e signore di Briga. Tra il 1527 e il 1529 a Villafranca e Sant'Ospizio, in attesa di una sistemazione definitiva, furono ospitati i cavalieri di San Giovanni, i quali si fecero costruire, nel locale cantiere, due galere: la *San Giacomo* e la *San Filippo*.

La nascita effettiva della squadra permanente dello Stato sabauda risale però al periodo di Emanuele Filiberto. Il duca "Testa di ferro", dopo aver ricostituito il proprio dominio territoriale, si dedicò anche alla creazione di una marina da guerra efficiente. Tre galere parteciparono onorevolmente alla Lega Santa e alla battaglia di Lepanto, agli ordini dell'ammiraglio Carlo Provana di Leinì. In quell'occasione nacque l'idea di seguire le orme della Toscana e di Malta, e di affidare la squadra delle galere al nuovo Ordine cavalleresco dei Santi Maurizio e Lazzaro. Le due galere prescelte furono la *Piemontese* e la *Margherita* e il comando venne concesso ad Andrea Provana di Leinì, figlio di

<sup>539</sup> C. Tixi, *Le origini della Marina sabauda. Appunti per la storia e la politica navale sino al ducato di Emanuele Filiberto*, in "Bollettino dell'Aidmen", n. 15 (1995), pp. 7-9.

Carlo “eroe” di Lepanto. La prima uscita in mare sotto le nuove insegne avvenne nell'estate 1573, agli ordini del vice ammiraglio Marco Antonio Galleani. Le due galere sabaude nel corso della crociera ebbero occasione di catturare diversi legni islamici e di condurre in cattività un discreto numero di uomini<sup>540</sup>. Sulle galere sabaude di quegli anni la più lucida e precisa descrizione è quella dell'ambasciatore veneziano Giovanni Morosini letta in Senato nel corso del 1570. Nel resoconto il Morosini per prima cosa sottolineava le velleità di armamento marittimo del duca, che in accordo con la Spagna avrebbe dovuto armare fino a 20 unità, mentre in realtà le galere in servizio a Villafranca erano solo tre:

due delle quali vanno con quattro uomini per remo, e la Capitana, che è la terza, la quale è di venticinque banchi, è più grande assai delle altre e va con cinque uomini per remo, usando loro armar tutte le galere con un remo solo per banco, credendo che in quel modo vadano più forte per la ragion che dicono, che la virtù unita suol crescere, come disunita si sminuisce. E veramente queste galere del signor duca si possono nominar tra le migliori di ponente, perché io le ho vedute vogar con quelle della Signoria di Genova, e con quelle del signor Giovanni Andrea Doria, che sono riputate eccellentissime, e non solo sono andate del pari, ma piuttosto hanno avanzato di qual cosa in poco spazio, talché in molto si può credere, che averiano anco fatto di più<sup>541</sup>.

Descritte le galere, il Morosini si soffermava sul mantenimento delle ciurme.

Tratta sua eccellenza [il duca di Savoia] le ciurme di queste sue galere, come quello che n'ha poche, eccellentemente, dando oltre le minestre, nei giorni ordinari, trentasei once di pane per cadauno, dove il signor Giovanni Andrea Doria non ne dà più di trenta; per il che il galeotto oltre il suo bisogno ha pane che gli avanza, il quale

<sup>540</sup> A. D. PERRERO, *Prima carovana dei Cavalieri della Sacra Religione e Milizia dei SS. Maurizio e Lazzaro*, in “Curiosità e ricerche si storia subalpina”, IV (1874), pp. 112-140.

<sup>541</sup> *Relazioni di ambasciatori cit.*, vol. XI, pp. 187-189.



può vendere a chi più gli piace, e delli denari comprarsi dell'altre cose; e comprano per il più il vino, il quale in quelle parti si ha per buonissimo mercato, tanto che sono rari quelli che bevano mai acqua. Oltre questi hanno quasi tutti essi forzati anco dell'altri denari; perché quando non sono impediti nel navigare fanno tutti qualche mestiero e tra gli altri calzette di riguardo delle quali cavano ogni anno molti denari: e nell'ultima andata a Nizza di sua eccellenza, dov'io mi ritrovai seco, non fu alcuna di quelle sue galere che non vendesse calzette alli cortigiani per centoventi o cento-cinquanta scudi d'oro almeno cadauna<sup>542</sup>.

Dal punto di vista gestionale la flotta sabauda, fin dalla sua creazione, fu organizzata secondo il sistema dell'appalto o locazione d'opera<sup>543</sup>. In sostanza, così come avveniva in molti Stati mediterranei dell'epoca, il duca dava in gestione le sue galere per un periodo determinato ad un privato, con una mercede annua calcolata ad hoc per il mantenimento delle stesse unità. Il conduttore era tenuto a servire il duca e a conservare in ordine le galere per poi restituirle a fine mandato.

Per comprendere meglio il funzionamento di questo sistema ci serviamo dei capitoli accordati a Pietro Giorgio Serveto nel 1609 per il triennio successivo<sup>544</sup>. In essi si parla di "locazione o sia accensamento": il conduttore si obbligava a prendere in custodia le galere e a

<sup>542</sup> *Ibidem*.

<sup>543</sup> L'appalto, oggi regolato dall'articolo 1655 del codice civile, anticamente rientrava come *locatio operis* nel contratto di locazione. Secondo la vigente normativa, dunque, l'appalto è il contratto col quale una parte (appaltatore) assume, con organizzazione dei mezzi necessari e con gestione a proprio rischio, l'obbligazione di compiere per l'altra (committente o appaltante) un'opera o un servizio verso un corrispettivo in denaro (*Enciclopedia del diritto*, vol. II, Milano, 1958, *appalto*, p. 629). "Nel caso in cui la *res* sia locata affinché il conduttore vi espliciti un servizio, il locatore è obbligato a consegnare al conduttore la *res* in ordine alla quale il servizio deve essere effettuato. Il locatore è altresì obbligato a pagare la mercede al conduttore per il lavoro o il servizio prestato. Il conduttore è obbligato ad eseguire il lavoro o servizio affidatogli, e a questo riguardo risponde per la sua *imperitia* valutata, probabilmente per criterio della colpa; nella ipotesi che il conduttore possa avvalersi dell'opera degli ausiliari egli risponde anche della loro *imperitia*. Il conduttore è obbligato altresì a restituire al locatore la *res* che questi gli ha consegnato. Al riguardo il conduttore è responsabile per la custodia". Cfr. *Novissimo digesto italiano*, diretto da A. AZARA e E. EULA, vol. IX, Torino, 1975, p. 995.

<sup>544</sup> A.S.T., A. Cam., *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, mazzo 2.

custodirle fino alla riconsegna. La responsabilità delle persone e delle cose ricadeva sul conduttore soltanto in caso di “mal governo”. La fornitura del materiale di bordo e dei forzati spettava allo Stato. Il conduttore era tenuto ad avere a bordo nei mesi estivi almeno 60 tra ufficiali e marinai, riducibili poi a 20 durante i mesi invernali. La ciurma prevista era di almeno 192 remiganti sistemati a quattro per banco, vestiti, alimentati e curati a spese del conduttore, che aveva inoltre la gestione della condotta dei forzati da Torino a Villafranca. Il costo mensile di ogni galeotto era di uno scudo d’oro e mezzo<sup>545</sup>, mentre quello dei soldati era di 4 scudi d’oro. Tutti i galeotti imbarcati oltre il numero previsto erano a carico dell’appaltatore, il quale però, per il loro mantenimento, poteva attingere agli eventuali guadagni dei noli o delle prede, e comunque a fine mandato era autorizzato a chiedere il rimborso allo Stato. Il mantenimento dei buonavoglia era di competenza del conduttore. Il Serveto però, entrando in servizio, doveva pagare al conte Da Passano, suo predecessore, le somme anticipate ai buonavoglia che nel corso del servizio si erano indebitati nei confronti del proprio comandante, un po’ come accadeva a Venezia, dove però questo sistema si era istituzionalizzato con la vendita delle ciurme mediante transazione privata.

Nell’archivio dell’Ospedale Mauriziano di Torino esiste un altro contratto di accensamento, stipulato con il marchese di Urfé il 4 ottobre 1619, che può aiutarci a comprendere meglio il meccanismo dell’appalto. Si davano in gestione tre galere per il solito triennio, con un numero di ufficiali e di marinai pari a quello indicato nel contratto del Serveto, e si specificava:

Sarà anche obbligato detto Provveditore di tenere le chiurme di dette galere ben vestite, governate et ben trattate sin al numero di duecento per ogni galera et le rationi di detti huomeni di chiurme s’intendono che siano di 28 once di biscotto mercantile buono et

<sup>545</sup> Alla ciurma si davano giornalmente 28 once di biscotto, composto da  $\frac{3}{4}$  di frumento e  $\frac{1}{4}$  di segale; tre volte alla settimana si dava la minestra composta da 3 once di riso e uno staro di fave (peso di Nizza) e a seconda dell’attività lavorativa si concedevano razioni supplementari di vino, aceto, olio e pane fresco. *Ibidem*.

ben conditionato per ogni huomo il giorno oltre l'altre pietanze et rinfrescamenti si ordinari, che straordinari. E di più obbligato a far condurre tutti li forzati che saranno condannati alle galere a sue spese da Torino a Villafranca al modo solito, sarà inoltre obbligato esso Provveditore per più pronta spedizione della condotta de' galeotti, sborsare tutto il dinaro, che suole esser a carico nostro per detta condotta, conforme alli mandati di nostra Camera et gli sarà detto dinaro rimborsato in fine d'ogni anno mediante la restituzione di detti mandati et debite giustificazioni<sup>546</sup>.

La somma sborsata dallo Stato era di 27.000 scudi da fiorini 13<sup>1/2</sup> l'uno di Piemonte. Oltre a ciò al conduttore spettava 1/3 dei noli, mentre gli altri 2/3 spettavano uno all'equipaggio e uno allo Stato. Le prede invece spettavano per intero a quest'ultimo. Qualora le galere avessero navigato d'inverno, l'amministrazione avrebbe dato in più al Provveditore 300 scudi al mese per ciascuna galera.

Anche nel caso sabauda, la gestione in appalto cessò con lo schiudersi del XVIII secolo, durante il regno di Vittorio Amedeo II, che come il vicino Luigi XIV trasformò la squadra delle galere in una più moderna flotta nazionale<sup>547</sup>.

Per quanto concerne la composizione delle ciurme e il reclutamento dei galeotti, la piccola flotta sabauda seguiva il modello francese, basato in larga misura sull'impiego dei forzati. La galera *Delfina* – acquistata dalla stessa Francia nel 1563 – era per intero ciurmata di condannati francesi, tranne nove turchi di cui due rinnegati<sup>548</sup>. Dieci anni più tardi le due galere in servizio sotto lo stendardo dei Santi Maurizio e Lazzaro, agli ordini del viceammiraglio Marc'Antonio Galleano, avevano ciurme a maggioranza forzata. La *Piemontese* aveva 140 forzati (70,3%) e 59 schiavi (29,7%), mentre la *Margherita* aveva 144

<sup>546</sup> A.S.O.M., *Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, Galere*, fasc. 19, 4 ottobre 1619, "Capitoli per la provvisione e manutenzione di tre galere accensate al Signor marchese d'Urfé".

<sup>547</sup> Per le vicende e l'organizzazione della flotta sabauda del Settecento mi permetto di rinviare a L. LO BASSO, *La Marina da guerra di casa Savoia* cit., pp. 147-178.

<sup>548</sup> Sull'acquisto delle due galere francesi *La Delfina* e *La Fede* si veda A.S.T., A. Cam., *Camera dei Conti*, art. 232, mazzo 1, fasc. 1, "Conto dei denari del capitano Moretta per l'acquisto di galere del re di Francia 1561-1563". Sulla composizione della ciurma si veda invece A.S.T., A. Cam., *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, mazzo 1-2, cc. 6v-14v.

forzati (71,3%) e 58 schiavi (28,7%). Su entrambe non vi è traccia di buonavoglia<sup>549</sup>. Nel 1581 le proporzioni continuavano ad essere le stesse: sulla *Capitana* detta *La Religione* trovavano posto 135 forzati (68,8%) e 61 schiavi (31,2%), mentre sulla *Margherita* vi erano 143 condannati (73,3%) e 52 forzati (26,7%). Tra i 135 forzati della *Capitana* vi erano 40 francesi, 41 sudditi sabaudi e 54 stranieri, tra cui 4 zingari<sup>550</sup>. Nel 1594 le galere in servizio erano sempre due: *Capitana* e *Margherita*. Dai loro inventari si possono ricavare i dati sulle ciurme, formate complessivamente da 300 forzati e 130 schiavi. Dall'elenco dei forzati è possibile ricavare le provenienze, la durata delle pene e altri dati relativi ai decessi, alle fughe e alle liberazioni. Per quanto concerne le provenienze, esse sono rappresentate nella seguente tabella:

Provenienze	Numero	%
Stato sabauda	214	71,3
Stati italiani	35	11,7
Resto d'Europa	32	10,7
Zingari	6	2
Senza indicazione	13	4,3

Tabella 42

Tra i sudditi sabaudi il 90% circa proveniva dal Piemonte, mentre tra gli altri italiani spicca il 51,4% di sudditi del Ducato di Milano. Tra gli stranieri i più presenti erano naturalmente i francesi (65,6%), seguiti poi da spagnoli, tedeschi e svizzeri.

Per quanto riguarda la durata delle condanne (vedi tabella 43), risalta il dato sulle presenze di forzati senza nessuna indicazione, segno di un "reperimento" di galeotti forzoso e al limite della legalità.

<sup>549</sup> A.S.O.M., *Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, Galere*, fasc. 38.

<sup>550</sup> A.S.T., A. Cam., *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, mazzo 1-2, cc. 8v-11v e sgg.

Durata della pena	Numero	%
Senza indicazione	80	26,7
A beneplacito	10	3,4
In prestito	2	0,6
A vita	69	23
10 anni	23	7,7
8 anni	1	0,3
7 anni	4	1,3
6 anni	3	1
5 anni	75	25
4 anni	4	1,3
3 anni	28	9,4
1	1	0,3

Tabella 43

Nel corso del 1581 – infine – erano stati liberati 52 galeotti (17,3%), ne erano deceduti 32 (10,7%) e ne erano fuggiti soltanto 2 (0,6%).

Molto interessanti sono anche i dati relativi agli schiavi. Dei 130 presenti a bordo delle due unità, la stragrande maggioranza proveniva dal Levante (80,8%), mentre pochi erano i nordafricani (14,6%). L'età media si aggirava sui 30 anni e il 67,6% era stato catturato in mare. Più basse le percentuali degli acquistati (17,7%) e dei donati (13,1%). Rispetto ai forzati, gli schiavi islamici venivano liberati con minor frequenza (2,3%), fuggivano con più facilità (5,4%) e resistevano maggiormente alle fatiche (la mortalità si aggirava sul 7,7%).

Nel 1609 le galere sabaude erano tre (*Capitana*, *Padrona* e *Margherita*) e secondo l'inventario compilato due anni più tardi avevano una ciurma complessiva di 641 galeotti di cui 371 forzati (57,8%), 154 schiavi (24%) e 116 buonavoglia (18,2%)<sup>551</sup>. Nel 1617 le galere erano sempre tre e le ciurme ammontavano a 613 uomini, di cui 326 forzati (53,1%), 236 schiavi (38,4%) e 51 buonavoglia (8,5%)<sup>552</sup>. Tra il 1609 e il 1617 era aumentato decisamente il numero degli schiavi, in misura direttamen-

<sup>551</sup> *Ibidem*, c. 16r.

<sup>552</sup> *Ibidem*, mazzo 1-1.

te proporzionale alle catture effettuate in mare. Altri schiavi – come detto – potevano essere facilmente reperiti sui diversi mercati mediterranei. A tal proposito abbiamo i dati sugli schiavi acquistati nel decennio 1582-1592: 72 uomini comperati da diversi soggetti privati, soprattutto francesi. Il prezzo di ogni schiavo variava tra i 32 scudi pagati a monsignor Poglione il 28 agosto 1584 e gli 80 dati al duca di Medina il 16 marzo 1582<sup>553</sup>. Molto più alte erano le somme chieste per i riscatti, mediamente superiori ai 100 scudi se si trattava di uomini integri fisicamente. Nel caso contrario il prezzo della libertà scendeva. Ad esempio il 24 ottobre 1586 fu riscattato Absalia di Gerba figlio di Mamet per soli 22 scudi, vista l'età di 65 anni e i gravi problemi alla vista. Negli stessi anni venne riscattato anche Mustafà di Costantinopoli detto Drogot, storpio alla mano destra, per soli 20 scudi.

Con la seconda metà del Seicento anche nello Stato sabaudo fu deciso l'abbandono del sistema dell'appalto per una più moderna gestione statale della guerra marittima. Nello stesso periodo, in una anonima memoria, si suggeriva il modo migliore per ciurmare una galera. In linea teorica bisognava adottare il sistema genovese che prevedeva 1/3 di forzati, 1/3 di schiavi e 1/3 di buonavoglia. Per i forzati e i buonavoglia – secondo l'anonimo memorialista – sarebbero bastati i sudditi piemontesi, mentre per il reperimento degli schiavi si consigliava la "corsa" in Levante e l'acquisto a Livorno e a Malta<sup>554</sup>.

Nel 1720 le galere in servizio erano quattro, mentre durante la guerra di successione austriaca tornarono ad essere soltanto tre. La squadra delle galere fu radiata nel 1762-1763, anche se non definitivamente. Vent'anno dopo, infatti, un po' per i costi e un po' per la poca utilità, l'amministrazione sabauda tornò ad armare alcune mezze galere al posto delle fregate<sup>555</sup>.

Le galere sabaude in genere venivano costruite nella darsena di Villafranca, oppure potevano essere acquistate a Genova<sup>556</sup>. Il costo di

<sup>553</sup> *Ibidem*, mazzo 1-2, cc. 105v-107v.

<sup>554</sup> A.S.T., A. Cor., *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, mazzo 3, fasc. 36, "Memoria per la chiurma di una galera".

<sup>555</sup> L. LO BASSO, *La Marina da guerra di casa Savoia* cit., pp. 149-154.

<sup>556</sup> Nel 1596 – ad esempio – la *Capitana* era stata fatta costruire a Genova, mentre la

mantenimento variava decisamente fra il periodo estivo e quello dello sciverno. Dalle già citate carte dell'archivio dell'Ospedale Mauriziano ricaviamo i costi mensili di una galera alla fine del Cinquecento. Per l'alimentazione, comprendente biscotto, pane fresco, minestra di riso, carne fresca, formaggio, sardine, frutta, olio, vino e aceto, si spendevano 1.089:9:2 fiorini. Per gli stipendi la spesa ascendeva a 603:6 fiorini. Aggiungendo tutte le altre spese, tra le quali il vestiario, le tende, le vele, il sartame e i consumi di munizioni e medicinali si arriva ad un totale di 2.346:9:3 fiorini, pari a 552 scudi (la *Capitana* costava 602 scudi). Nel periodo invernale, invece, la spesa mensile scendeva a scudi 327:3:2<sup>557</sup>.

Per il Seicento abbiamo i dati anche in lire di Piemonte. Il costo complessivo di una galera ordinaria di 26 banchi era di £ 157.703:15, di cui £ 24.000 per lo scafo, £ 6.800 per gli alberi e le antenne, £ 10.200 per il sartame, £ 6.800 per le vele, £ 7.650 per il tendale di damasco, £ 45.200 per 88 schiavi al costo di 120 pezze da otto reali ciascuno, £ 13.200 per 88 buonavoglia e £ 2.300 per 89 forzati. Il solo costo della ciurma pesava per il 38,5%, mentre lo scafo rappresentava soltanto il 15,2% dell'intero costo<sup>558</sup>.

Con l'inizio del Cinquecento anche lo Stato Pontificio dovette organizzare una piccola squadra di galere a difesa del proprio litorale<sup>559</sup> e, in linea con quello che accadeva presso gli altri Stati, decise di delegarne la gestione al privato per abbattere i costi di costruzione e di mantenimento. Il contratto del 15 settembre 1511 stipulato dalla Camera Apostolica con il capitano Giovanni da Biassa non specificava

*Margherita* era di produzione nizzarda, così come la nuova galera il cui scafo era costato 3.968 scudi. A.S.T., A. Cam., *Camera dei Conti*, art. 52, par. 13, marzo 1-2, cc. 237r-238r.

<sup>557</sup> A.S.O.M., *Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro, Galere*, fasc. 39.

<sup>558</sup> A.S.T., A. Cor., *Città e Contado di Nizza, Porto di Villafranca*, marzo 3, fasc. 29.

<sup>559</sup> In generale sulla marina pontificia, oltre ai lavori del Guglielmotti segnaliamo: A. TAJANI, *La Marina pontificia dalle origini al 1870*, in "Rivista nautica", 1929 e R. LEFÈVRE, *La marina militare pontificia*, in "Rivista Marittima", LXXXI, n. 3 (1948), pp. 451-468. Inoltre risulta utile il panorama storiografico offerto da C. MANCA, *La storiografia marittima sullo Stato pontificio della Chiesa*, in *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea*, Napoli, 1986, pp. 73-93 e L. PALERMO, *La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)*, in *La storiografia marittima in Italia e Spagna* cit., pp.253-268.

però se le galee e i brigantini da armare fossero di proprietà dello Stato o dello stesso capitano, perciò in questa fase risulta difficile assimilarlo alla locazione d'opera o all'*asiento- noleggio*. In ogni caso la Camera Apostolica assegnava al capitano la riscossione del dritto del 2% che si riscuoteva su tutte le merci in transito nei porti e nelle spiagge romane, e in cambio pretendeva il controllo delle coste e la difesa dagli attacchi dei pirati (o corsari) barbareschi. La ciurma era per metà a carico del capitano e per l'altra metà costituita da condannati a morte dello Stato, la cui pena veniva commutata in quella della galea<sup>560</sup>. Maggiori informazioni possediamo sul contratto stipulato con Paolo Vettori di Firenze il 12 dicembre 1523. Si davano in gestione 2 galee e 2 brigantini per la guardia delle coste romane tra Terracina e il Monte Argentario dietro compenso di 8.000 ducati (1 ducato = 10 giulii) annui, pagabili in rate trimestrali anticipate. Il conduttore non poteva svolgere traffici privati e al momento della stipula del contratto doveva rilasciare idonea sicurtà di 1.500 scudi. Oltre al corrispettivo in denaro la Camera Apostolica rilasciava all'appaltatore anche il solito dritto del 2% sulle merci transitanti, e per la prima volta l'uso della Rocca Nuova di Civitavecchia con annesso il diritto d'ancoraggio<sup>561</sup>. Negli anni seguenti il pontefice si affidò alle galere di Andrea e poi di Antonio Doria, rimandando ancora di qualche anno la nascita di una vera e propria squadra "nazionale". Fu soltanto dopo Lepanto, durante il pontificato di Sisto V, che lo Stato Pontificio mise in mare una discreta flotta di galere e soprattutto organizzò attorno ad essa un adeguato apparato burocratico e fiscale.

Nel 1587 il papa Sisto V nominava una speciale Congregazione delle galere con l'incarico di armare 10 galere e di trovare i denari necessari al loro mantenimento<sup>562</sup>. La prima forma di finanziamento fu un'ulteriore emissione di titoli del debito pubblico, e per tale scopo fu creato un nuovo monte denominato *S. Bonaventura*, dal nome della nuova galera

<sup>560</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, vol. 1, Firenze, 1876, pp. 94-117.

<sup>561</sup> *Ibidem*, pp. 244-258.

<sup>562</sup> F. PIOLA CASELLI, *La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento*, in *La penisola italiana e il mare cit.*, p. 98; A. GUGLIELMOTTI, *La squadra permanente della Marina Romana. Storia dal 1573 al 1644*, Roma, 1882, pp. 23-24.



*Capitana* varata soltanto quattro mesi prima. Il monte però era stato creato non solo per finanziare la flotta, ma anche per il restauro di chiese e per altre opere pubbliche. Il capitale era di 400.000 scudi, l'interesse del 10% e la gestione venne affidata ai banchieri di fiducia dell'epoca: Pinelli, Lopez e Giustiniani<sup>563</sup>. Nel frattempo la flotta venne allestita. La *Capitana* – varata il 2 aprile 1588 – fu l'ultima grande imbarcazione costruita dai cantieri romani sul Tevere ai piedi dell'Aventino; da quel momento in poi ogni attività cantieristica venne spostata a Civitavecchia. Oltre alla *Capitana*, il cui comando venne affidato al capitano Lorenzo Castellani di Roma, la squadra comprendeva le seguenti unità:

*Padrona (San Francesco)* costruita a Civitavecchia e comandata dal capitano Fulvio Pasio di Bologna;

*Santa Ferma* costruita a Civitavecchia e comandata dal capitano Alessandro Pierbenedetti di Camerino;

*Santa Barbara* acquistata dai privati e comandata da capitano Gabriele Simonetti di Iesi;

*San Giorgio* anch'essa costruita da privati e comandata dal capitano Giampaolo Orsini di Roma;

*Felice* comprata in Toscana e comandata dal capitano Giulio Landino di Bologna;

*Pisana* comprata in Toscana e comandata dal capitano Muzio Frangipani di Roma;

*Santa Maria* comprata a Genova agli ordini del capitano Pietro Baglioni di Perugia;

*Santa Lucia* anch'essa di provenienza genovese capitanata da Virginio Spoleti di Terni;

*San Gennaro* comprata a Napoli e comandata dal capitano Tarquinio dell'Osso di Ravenna<sup>564</sup>. Tra gli altri membri della nuova marina pontificia vi erano Bartolomeo Crescenzo in qualità di idrografo e il nobile di poppa Pantero Pantera, entrambi autori di due celebri trattati di nautica dell'inizio del Seicento<sup>565</sup>.

<sup>563</sup> F. PIOLA CASELLI, *La flotta pontificia* cit., pp. 98-99.

<sup>564</sup> A. GUGLIEMOTTI, *La squadra permanente* cit., p. 29.

<sup>565</sup> Si tratta della *Nautica mediterranea* (1602) del Crescenzo e dell'*Armata navale* (1614) del Pantera.

I soli titoli del debito pubblico però non potevano finanziare l'enorme sforzo compiuto per mettere in mare le dieci galere. Il pontefice allora emanò il 23 gennaio 1589 la bolla *In quantas rerum* con la quale s'imponeva un sussidio annuale di 102.500 scudi di moneta, pari a 90.000 scudi d'oro per il mantenimento della squadra. La nuova tassa, ben presto denominata delle galee, venne ripartita tra le varie province e tra le principali città dello Stato. L'accoglienza – come era facile aspettarsi – non fu buona a giudicare dai dati presentati alla Camera Apostolica il 3 ottobre 1589 dai depositari camerale Castellino e Pinelli, riassunti nella tabella 45<sup>566</sup>:

Contribuente	Importo dovuto (scudi)	Importo incassato (scudi)	Residuo (scudi)
Marca	12.000	7.380	4.620
Romagna	12.000	7.380	4.620
Umbria	12.000	6.500	5.500
Patrimonio	5.874	5.496	378
Campagna	6.126	3.069	3.057
Bologna	12.000	3.500	8.500
Roma	12.000	3.500	8.500
Ancona	1.800	-	1.800
Fermo	1.800	-	1.800
Ascoli	1.200	-	1.200
Fano	1.200	-	1.200
Decima sul clero	12.000	500	11.500
Entrate di Benevento	3.000	500	4.500
Revisori delle spedizioni	4.500	673	3.827
Ufficio dei Sensali	3.500	1.750	1.750
Totale	102.500	30.868	71.632

Tabella 44

Viste le difficoltà l'imposta fu ritoccata verso il basso nel 1591 (51.784 scudi) e poi successivamente fissata a 45.607 scudi nel 1599, anno in cui però si aggiunsero 35.000 scudi imposti alle chiese napoletane. Nel corso del Seicento la somma variò e talvolta era decisamente superiore al fabbisogno della flotta. Così accadde nel 1664, anno in cui l'imposta ammontava a 90.000 scudi, mentre il costo delle galere era

<sup>566</sup> F. PIOLA CASELLI, *La flotta pontificia* cit., p. 100; A.S.R., *Camerale I*, vol. 1570. Si veda anche M. CARVALE-A. CARACCILO, *Lo Stato pontificio da Martino V a Pio IX*, vol. XIV, Torino, 1978, p. 392.

pari a 37.167 scudi<sup>567</sup>. Per il triennio 1594-96 è possibile ricavare sia i costi complessivi della squadra sia quelli delle singole unità. La spesa triennale per le 5 galere fu di 194.897 scudi, cioè all'incirca 65.000 annui. Ogni unità veniva perciò a costare circa 13.000 scudi annui, che fanno 1.100 scudi al mese. Il 45% delle uscite era rappresentato dagli stipendi dell'equipaggio, il 28% dal vitto, il 18% dall'attrezzatura, il 6% dai medicinali, il 2% dalle armi e l'1% dal vestiario<sup>568</sup>.

Nonostante si fossero trovati i finanziamenti, rimaneva insoluto il problema di come gestire la flotta. Nei primi anni del Seicento furono avanzate almeno tre ipotesi. La prima, suggerita dal duca Carlo di Gonzaga, era di organizzare un ordine cavalleresco – sul modello melitense e stefaniano – che si sarebbe chiamato della Concezione e che avrebbe avuto la sua base operativa sull'isola di Ponza. La seconda proposta – avanzata dal cardinale Cesi – era di affidare la squadra pontificia ai cavalieri di Malta dietro un compenso forfetario e con la fornitura dei condannati; ma tale proposta, inoltrata al Gran Maestro, venne da lui categoricamente rifiutata. Non rimaneva che tornare alla soluzione dell'appalto e per far ciò bisognava “trovare un personaggio al cui rischio e pericolo stia il costante mantenimento della squadra per determinata somma minima in concorrenza di ogni altro; e concedere a lui l'amministrazione economica di tutta la flotta”<sup>569</sup>. Questo appalto era definito comunemente *assento* e così viene codificato dallo stesso Guglielmotti, che peraltro rifiutava il termine appalto, mentre S. Bono lo definisce “capitolato d'appalto per la gestione dei servizi”<sup>570</sup>:

Nel proprio significato dei marinai *assento* esprime specie di contratto tra persone private e ministri pubblici, coll'obbligo a questi di pagare una certa somma, ed a quelli di mantenere un certo numero di navigli all'uso militare, secondo i patti convenuti fra loro. Non si diceva noleggio, perché il contratto non riguardava

<sup>567</sup> *Ibidem*, p. 102. In Romagna tra il 1610 e il 1619 fu riscossa dall'appaltatore delle imposte Pietro Capponi una tassa delle galere di 5.341 scudi. B.M.C., *Archivio Morosini-Grimani*, b. 339.

<sup>568</sup> *Ibidem*.

<sup>569</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La squadra permanente* cit., pp. 184-188.

<sup>570</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 191.

locazione temporanea e mercantile, ma servizio militare e permanente. Non dicevasi appalto, perché il privato contraente invece di pagatore era pagato; non condotta, perché egli stesso sovente non era il comandante.<sup>571</sup>

In effetti, se guardiamo al sistema di appalto delle gabelle, l'*assento* è un appalto rovesciato, ma come tale rientra sempre nella *locatio operis*, che nella odierna terminologia si chiama comunemente appalto.

Nel 1606 ottennero l'appalto il cardinale Scipione Borghese e il suo luogotenente Papirio Bussi di Viterbo, già cavaliere di Santo Stefano e nobile di poppa. Nel 1609 subentrò Alessandro del Monte, che però lasciò dopo poco per mettersi al servizio del re di Spagna. L'anno successivo il prescelto fu Francesco Centurione figlio di Giorgio, futuro doge della Repubblica. Il contratto del Centurione, a dimostrazione della bontà del suo servizio, durò fino al 1620<sup>572</sup>. Rispetto agli *assenti* precedenti quello del nobile genovese risulta essere più complesso e articolato. Vediamo alcuni dettagli. L'accordo era stato firmato per il mantenimento di 5 galere (*Capitana, Padrona, San Bastiano, Santa Lucia e San Pietro*) a 63.000 scudi annui da pagarsi in rate bimestrali anticipate. All'interno del contratto si specificava il numero dei membri degli equipaggi sia d'estate, sia d'inverno con i relativi salari. Le ciurme complessivamente ammontavano a 1.400 uomini, di cui almeno

<sup>571</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La squadra permanente* cit., p. 189.

<sup>572</sup> *Ibidem*, pp. 191-198. Francesco Centurione figlio primogenito di Giorgio q. Domenico e di Ippolita Spinola, era nato a Genova nella seconda metà del XVI secolo e e morì nella stessa città nel 1654. Si distinse come finanziere e come comandante delle galere pontificie. Introdotto alla corte papale da Giacomo Serra, protesoriere di Paolo V, ottenne ben presto l'incarico di luogotenente delle galere nel 1609. L'anno successivo, grazie all'appoggio dello stesso cardinale Serra, otteneva l'appalto delle 5 galere per un triennio. Tra il 1612 e il 1614 partecipò a diverse imprese nelle acque siciliane e maltesi, tanto che ottenne il prolungamento dell'*assento* per altri 6 anni. Nel 1615, da buon comandante genovese, incassò 8.400 scudi dai noli del trasporto delle sete siciliane. Il contratto cessò il 30 ottobre 1620, e dopo aver riconsegnato le galere il Centurione rientrò a Genova il 25 settembre 1621, in tempo per vedere l'elezione al dogato del padre Giorgio. Negli anni seguenti si occupò soprattutto di questioni finanziarie in particolare con la stessa corte romana, dove intratteneva ottimi rapporti con la famiglia Barberini. Di tendenze filo-francesi, prima di morire aveva criticato aspramente il comportamento spagnolo nei confronti della Repubblica. (Voce di A. LERCARI, *Dizionario Biografico dei Liguri*, vol. III, Genova, 1996, pp. 237-241).

130 buonavoglia. Il Centurione, oltre alla mercede, poteva contare sulla riscossione degli eventuali noli e sulla quarta parte delle prede<sup>573</sup>.

Il 31 ottobre 1620 scadeva il secondo mandato del Centurione e il 6 novembre, davanti ai testimoni illustri don Carlo Doria duca di Tursi e il cardinale Zappata, veniva firmato il nuovo contratto di appalto con Alessandro Pallavicini, il quale però non fece in tempo a prendere il comando della squadra, perché morì il 28 gennaio seguente<sup>574</sup>.

Il sistema dell'appalto durò fino al 1644, quando la squadra passò direttamente alle dipendenze della Camera Apostolica fino al 1670. Si trattò però di un periodo eccezionale, dettato dall'impegno nelle operazioni militari per la difesa di Candia. Con il 1670 si riprese ad appaltare le galere, seguendo a grandi linee i contratti anteriori al 1644. I primi conduttori furono i fratelli Torre, seguiti poi dal genovese Filippo Pini e dal romano Antonio Papi, il quale portò a termine il mandato nel 1682<sup>575</sup>. Nel maggio di quell'anno subentrò il marchese Paolo Emilio Malaspina di Ascoli che stipulò un contratto quadriennale per il mantenimento di 5 galee per la somma di 58.000 scudi annui. Al Malaspina era concesso il titolo di Governatore delle galere e l'uso della Rocca di Civitavecchia. L'unica novità di questo contratto era l'obbligo imposto al conduttore di far costruire almeno uno scafo di galea ogni anno<sup>576</sup>. Tra il 1686 e il 1687 il carico della flotta ricadde nuovamente sullo Stato, dopodiché fu stipulato un nuovo contratto con Antonio Papi. Per la prima volta non era previsto un compenso forfetario, ma il corrispettivo era calibrato in base al servizio prestato. Si davano quindi 8.000 scudi mensili per la navigazione

<sup>573</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La squadra permanente* cit., pp. 207-222.

<sup>574</sup> *Ibidem*, pp. 254-275.

<sup>575</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La squadra ausiliaria della Marina romana. Storia dal 1644 al 1699*, Roma, 1883, p. 371. Dello stesso autore vi sono anche: *Storia della Marina pontificia nel Medio Evo dal 728 al 1499*, Firenze, 1871; *Storia delle fortificazioni nella spiaggia romana risarcite e accresciute dal 1560 al 1570*, Roma, 1880; *Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto*, Firenze, 1862 e *Gli ultimi fatti della squadra romana da Corfù all'Egitto. Storia dal 1700 al 1807*, Roma, 1884.

<sup>576</sup> *Ibidem*.

ordinaria, 9.000 per quella straordinaria e 4.000 per i periodi di disarmo. Infine veniva confermato l'obbligo di far costruire una nuova galea all'anno, per il quale l'*assentista* riceveva un contributo di 3.000 scudi<sup>577</sup>.

In materia di ciurme la scelta pontificia si allineava al gruppo della flotte a maggioranza "forzata", benché naturalmente vi fossero anche le altre canoniche categorie. "È composta la ciurma di tre ordini di persone: di sforzati, di schiavi, e di buonavoglia, i quali, si conoscono dai segni che portano"<sup>578</sup>: così spiegava il capitano Pantera nel suo celebre scritto del 1614.

Gli sforzati son quelli, che dai tribunali della giustitia sono stati condannati per in loro delitti a vogar in galea a tempo limitato, o a vita, e non lasciano uscir mai di galea, né di catena per qualsivoglia occasione, fin che non hanno finito il tempo della loro condannazione. Il loro officio è vogare, cucir le vele, le tende, i vestiti della ciurma, e far altri servizi, che occorrono nella galea [...]. Tra gli sforzati quelli che son condannati per poco tempo, non sogliono riuscir molto bene, ma quelli che sono condannati per lungo tempo, o a vita, riescono molto buoni, tanto al remo, quanto ad ogni altro servitio e perciò devono essere accarezzati, et se ben trattati, specialmente nel principio del servizio, perché, passato il primo anno, cominciando ad assuefarsi alle fatiche e ai disagi della galea, durano poi assai. Sono distinti dagl'altri con questo segno, che portano il capo et la barba tutta rasa. Hanno per loro vitto trenta oncie di biscotto ogni giorno, e l'acqua, et la minestra alternativa l'inverno, cioè un giorno sì, et un giorno no, et quando si naviga, ogni dì, mentre stanno nei porti. La minestra è di tre oncie di fava, condita con un quarto d'oncia di oglio per ciascuna testa, et non si da, quando si naviga, perché non aggravi la ciurma in tempo che deve essere agilissima e più atta alla fatica, e perché mentre si camina, non si può far ben la cucina in galea. Hanno la razione della carne et del vino quattro volte l'anno, cioè per le feste del Natal del Signore, per la Pasqua di resurretion, per la festa

<sup>577</sup> *Ibidem*, p. 443.

<sup>578</sup> P. PANTERA, *L'Armata navale* cit., p. 130.

della Pentecoste et per il Carnevale, et son vestiti dalla corte, cioè col denaro del Principe<sup>579</sup>.

Nel 1511 – come detto – i forzati pontifici costituivano una forza straordinaria e improvvisata, visto che si trattava di ex condannati a morte la cui pena era stata commutata. Dal 1523, invece, è certo che si trattasse di condannati alla galea, segno evidente dell'introduzione di questa pena nell'ordinamento penale romano, tanto che i forzati costituivano l'elemento principale delle ciurme delle galee pontificie. Nel 1655 – ad esempio – su 1.512 remiganti, 1.207 erano forzati (79,8%), contro 191 schiavi (12,6%) e 114 buonavoglia (7,6%)<sup>580</sup>. Percentuali che – a giudicare dai dati pubblicati da S. Bono – rimasero pressoché costanti anche nel corso del secolo successivo. Nel 1726 i galeotti erano complessivamente 1.937, di cui 1.372 forzati (70,8%), 475 schiavi (24,5%) e 90 buonavoglia (4,7%)<sup>581</sup>.

La seconda categoria era ovviamente quella degli schiavi.

Gli schiavi sono quei Turchi che si pigliano, o si comprano, e sono di tre sorti, cioè Mori, Turchi e Negri. I Mori sono i migliori, et tra loro ottimi quelli che si pigliano sopra le fuste o sopra i bregantini, o galeotte o galee o sopra altri vascelli da corso, i quali, per haver fatto l'habito ne i patimenti et nelle fatiche del mare et del remo; sono migliori de gl'altri, et sono perfetti vogatori: ma sono per natura talmente superbi, bestiali, traditori e sediziosi, che bisogna osservar bene i loro andamenti, come di gente, che alcune volte si è condotta sino ad ammazzare i patroni. I Turchi non sono buoni, né atti al remo, né alle fatiche come i Mori, ma sono ben più mansueti et più docili, tra i quali riescono meglio quelli che si pigliano in mare et nelle fuste, et nelli altri vascelli da remo, che quelli che si pigliano in terra o ne i vascelli di vela quadra, che sono quasi tutti mercanti o passeggeri avvezzi in terra alle commodità. I Negri sono peggiori di tutti et muoiono la maggior parte di pura malinconia. Alli schiavi, oltre il servizio del remo, tocca far l'acqua, la legna, et tutte l'altre fatiche di terra, che bisognano alle galee et aiu-

<sup>579</sup> *Ibidem*, pp. 130-131.

<sup>580</sup> A. GUGLIEMOTTI, *La squadra ausiliaria* cit., p. 142.

tar la maestranza a lavorare. Si conoscono da gl'altri per la ciocca di capelli, che portano nella sommità della testa, essendo nel resto tutti rasi. Hanno il vitto et il vestito, come gli sforzati<sup>582</sup>.

Nel 1588 il papa Sisto V, dovendo armare la nuova flotta di 10 galee, fu costretto a lanciarsi in quello scomodo ed odioso, per un pontefice, mercato internazionale degli schiavi<sup>583</sup>. Come abbiamo visto già per altre realtà, una buona fonte di approvvigionamento erano i Balcani. Il papa richiese ai famigerati uscocchi circa 2.000 morlacchi e altri 130 schiavi tentò di acquistare a Malta. Altri acquisti venivano fatti, di tanto in tanto, dagli stessi capitani della marina romana, allorché capitavano a Messina, a Napoli, a Genova o nella stessa Malta. Il prezzo poteva variare tra i 94 e i 171 scudi. In diverse occasioni ci si rivolgeva a uomini di fiducia come Francesco Centurione che, nel 1629, cedette alla marina pontificia 15 schiavi per 1.550 scudi; oppure come il cavalier frà Tomaso Villagi che acquistò a Malta 11 uomini al prezzo di 100 scudi ciascuno<sup>584</sup>. Con le guerre di Candia e di Morea gli acquisti si intensificarono soprattutto nei mercati levantini, dove i capitani pontifici acquistavano remiganti direttamente dai corsari privati o magari dagli stessi cavalieri di Malta o di Santo Stefano, più attivi nel catturarli in mare<sup>585</sup>. Ogni tanto gli schiavi potevano essere

<sup>581</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 182.

<sup>582</sup> P. PANTERA, *L'Armata navale* cit., p. 131.

<sup>583</sup> Sulla schiavitù a Roma e nello Stato Pontificio in generale si veda: A. BERTELOTTI, *La schiavitù pubblica e privata in Roma durante tutto il secolo XVII*, in "Archivio storico artistico archeologico e letterario della città e della Provincia di Roma", V (1879), pp. 193-210; ID., *La schiavitù nello Stato Pontificio durante tutto il secolo XVII*, in "Rassegna settimanale", n. 64 (1879); ID., *La schiavitù a Roma dal secolo XVI al XIX*, in "Rivista di discipline carcerarie", XVII (1887); I. GIORGI, *Paolo III e la schiavitù in Roma nel secolo XVI*, Roma, 1879; W.H. RUDT DE COLLEBERG, *Le baptême des musulmans esclaves à Rome aux XVII<sup>e</sup> siècles*, in "Mélanges de l'école française de Rome. Italie et Méditerranée", CI (1989), pp. 9-181 e pp. 519-670; C. LODOLINI TIPPUTI, *Esclaves barbaresques sur les galères pontificales*, in "Revue d'Histoire maghrébine", nn. 61-62 (1991), pp. 95-134.

<sup>584</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., pp. 115-116. Un po' più alti rispetto alle quote di mercato erano i prezzi dei riscatti. Nel 1627 Ametto di Ali di Gerba – imbarcato sulla galera *San Pietro* – si era riscattato per poco più di 262 scudi, mentre Ibrahim del Marnegro ne aveva sborsati 210. (A.S.R., *Soldatesche e galere*, n. 388, Conti straordinari, "conto della Regia Camera Apostolica per le galere di Nostro Signore con Horatio Saminiati pagatore dalli 21 marzo 1627 al 20 marzo 1628").

<sup>585</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 118.



chiesti in prestito oppure presi in affitto. Nel 1669 – ad esempio – la flotta romana ottenne 100 schiavi in prestito per la campagna estiva dalla marina napoletana, mentre gli acquisti e il noleggiamento dai privati erano di uso comune sin dal XVI secolo. Nel primo caso il prezzo era calmierato – 100 scudi nel 1723 – mentre nel secondo caso la somma veniva contrattata di volta in volta con i singoli privati<sup>586</sup>.

Tra il 1682 e il 1692 la Camera Apostolica acquistò 149 schiavi, di cui 147 comprati a Livorno e 2 in Levante. In totale si spesero più di 12.288 scudi e il prezzo medio fu di circa 100 scudi ciascuno. Nel decennio 1708-18 gli acquisti furono 133 e il prezzo medio fu di 77,6 scudi. Nella seconda metà del XVIII secolo, non solo gli acquisti diminuirono, ma in diverse circostanze fu la marina pontificia a vendere i propri schiavi. Nel 1758 ne furono venduti 165 ai cavalieri di Malta al prezzo di 6.230 scudi<sup>587</sup>. Nel 1720 i musulmani in servizio erano 257, di cui 154 originari delle tre Reggenze barbaresche (Algeri, Tunisi e Tripoli), rappresentanti all'incirca il 60%. I restanti erano per il 33% originari del Levante e per il 7% del Marocco<sup>588</sup>. Nel 1789 gli schiavi della flotta erano rimasti 50, di cui la metà tunisini, mentre ancora nel 1794 ne risultavano presenti una dozzina<sup>589</sup>.

A Civitavecchia<sup>590</sup>, come in tutte le altre città portuali in cui risie-

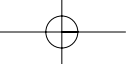
<sup>586</sup> *Ibidem*, p. 119 e pp. 324-325. Nel 1633 il principe Mario Chigi noleggiò 33 suoi schiavi per 4 mesi estivi al prezzo di 480 scudi. *Ibidem*, pp. 158-159. In molte occasioni gli schiavi noleggiati servivano nei ruoli dei buonavoglia e la paga era naturalmente incassata dai padroni.

<sup>587</sup> *Ibidem*, p. 120.

<sup>588</sup> *Ibidem*, p. 181.

<sup>589</sup> *Ibidem*, pp. 189-191.

<sup>590</sup> Sul porto di Civitavecchia e sulla difesa delle coste si vedano: F. CERASOLI, *Stato e armamento delle torri delle spiagge romane ed adriatiche (anni 1625-1631)*, in "Rivista Marittima", XXIV (1891), I, pp. 461-486, II, pp. 251-268; C. CALISSE, *Storia di Civitavecchia*, Firenze, 1898; A. ZERI, *I porti del litorale romano*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma, 1905, pp. 227-310; G. TOMASSETTI, *Le torri della spiaggia romana nell'anno 1567*, in *Scritti di Storia della filologia ed arte*, Napoli, 1908, pp. 255-259; A. VALLARINO, *Il porto di Civitavecchia nel passato, nel presente e nell'avvenire*, Civitavecchia, 1932; L. SANDRI, *L'organizzazione difensiva fra Civitavecchia e Orbetello ed una relazione di Mons. Felice Peraldi del 1834*, Roma, 1936; O. MONTENOVESI, *La difesa del litorale romano dal secolo XVI al XVIII*, Roma, 1939; P. ATTUONI, *Civitavecchia, il porto e la città*, Roma, 1958; G. M. DE ROSSI, *Torri costiere del Lazio*, Roma, 1971; V. VITALINI SACCONI, *Gente, personaggi e tradizioni a Civitavecchia dal Seicento all'Ottocento*, Civitavecchia-Roma, 1982.



devano delle galere, gli schiavi organizzarono durante i mesi di “scioverno” una serie di traffici: la vendita delle castagne, del vino, del formaggio, della carne, del tabacco che però disturbava non poco i commercianti cristiani del luogo. Nel 1719 gli schiavi pagavano comunque una sorta di tassa di 15 baiocchi alla settimana per l’affitto di alcune baracche presso la darsena. Nel 1726 l’amministrazione pontificia – su istanza dei negozianti locali – decise di demolire le baracche e di porre fine a questi commerci, ma vista l’entrata pressoché fissa di circa 310 scudi annui, la preventivata soppressione non avvenne. Due anni più tardi il papa Benedetto XIII, deciso a chiudere la questione, ordinò lo sgombero, ma ancora una volta il divieto durò poco<sup>591</sup>.

A bordo delle galee pontificie vi erano anche i buonavoglia:

Quelli, che si chiamano buonevoglie, o sono sforzati, che dopo aver fornito il tempo della condannagione, per esser debitori del Principe, sono tenuti in catena, et vogano, sinché pagano i debiti, et sono molti disposti al remo, et ad ogni altro servitio della galea, o sono vagabondi, che, o per vivere, o per giocare, vendono la libertà con obbligo di servire in una galea, et tra questi sono ottimi gli spagnoli, et i napoletani<sup>592</sup>.

Secondo il Guglielmotti il buonavoglia era:

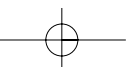
un giovane robusto e sano, stretto dal bisogno, o dai debiti, o dal giuoco, o da qualunque (anche onesta) ragione, pognamo [sic] di soccorrere i genitori o di dotare una sorella; in somma chiunque voleva denaro per questi tempi, purché fosse robusto e giovane, egli poteva trovare banco aperto di sicura e pronta riscossione in qualunque città marittima, ove stanziavano galee<sup>593</sup>.

Nel momento del reclutamento percepivano un premio d’ingaggio, dopodiché spettava loro un salario mensile di 2 scudi, più il vitto per un valore di altri 2 scudi. Secondo il capitano Pantera le buonevoglie

<sup>591</sup> S. BONO, *Schiavi musulmani* cit., p. 345.

<sup>592</sup> P. PANTERA, *L’Armata navale* cit., p. 131.

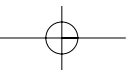
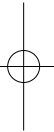
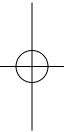
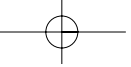
<sup>593</sup> A. GUGLIELMOTTI, *La guerra dei pirati* cit., vol I, p. 298.

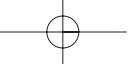


oltra che servono bene portano anco beneficio alla ciurma, spendendo il soldo, che hanno con utilità universale nelle istesse galere dove servono. Fanno anco in terra tutti i serviti, come gli altri schiavi, et quando si combatte, se l'occasione lo ricerca, si sferrano, et s'armano, acciocché comabattano, et alcune volte da questa sorte d'huomini si sono riusciti notabili serviti. Però procurino i capitani d'haverne molti, et gli trattengano quanto più possano, acciocché non si partano. Si sferrano il giorno, et si lasciano uscir di galea senza buona guardia, et la sera si rimettano in catena. Si distinguono dagli altri per i mostacchi non rasi, che portano per segno, essendo nel resto rasi come gli altri<sup>594</sup>.

Perciò come in tutte le marinerie la tendenza era quella di indebitare il più possibile i buonavoglia, con lo scopo di vincolarli al servizio. Uno dei metodi comuni era l'addebito del vestiario, che sulle galee pontificie costava all'incirca 6 scudi, pari cioè a tre mesi di salario. O volontariamente o con il sistema del gioco, era abbastanza facile trovare uomini da remo anche nello Stato Pontificio, a conferma di quanto abbiamo visto riguardo alle altre flotte italiane dell'età moderna.

<sup>594</sup> P. PANTERA, *L'Armata navale* cit., pp. 131-132.

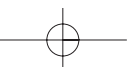




## Conclusioni

Alla fine di un lavoro così articolato e ricco di documentazione risulta difficile – per l'autore stesso – tracciare delle linee interpretative per future ricerche e risulta altresì arduo tracciare delle conclusioni che abbiano la pretesa di aggiungere qualcosa a quanto già ampiamente scritto.

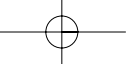
Sono due i filoni di studio che si sono intersecati nel testo: da una parte i diversi sistemi di organizzazione e gestione delle flotte di galere da parte dei diversi Stati dell'età moderna, dall'altra i mezzi per reperire e reclutare i rematori, elemento primario delle stesse flotte. Per quanto riguarda il primo punto abbiamo visto come nel corso dell'antico regime sia stato lento e faticoso il processo di "statalizzazione" dell'esercizio del potere marittimo: intendendo questo processo come un'evoluzione dell'uso della forza. Per tutto il corso del Cinque e Seicento in diverse realtà europee (Spagna e Francia, solo per citare gli Stati più importanti) si è continuato a delegare ai privati l'esercizio della guerra. Nel mondo iberico si è compiuta una scelta che coinvolgeva anche il settore economico-finanziario. Scegliere i genovesi, infatti, non significò soltanto acquisire le galere doriane e il sapere tecnico-marittimo delle genti di Liguria, ma anche, se non soprattutto, portare dalla propria parte i banchieri-finanzieri-mercanti più capaci e talvolta rapaci, mi sia concesso il termine, dell'intero panorama europeo. Legame che ha dato vita, come è noto, al *Siglo de los Genoveses* del quale però sfuggono ancora la durata e l'entità. La Francia, invece, fino a Richelieu e Mazzarino (che ebbe il coraggio di provare a portare dalla propria parte i genovesi) delegò la gestione delle esigue forze navali ad alcuni esponenti della nobiltà provenzale, giungendo alla formazione di una vera e propria armata marittima soltanto nel secolo del Re Sole. In entrambe le realtà (così come in altre più piccole: Stato Pontificio, Stati sabaudi, ecc.) si ricorse perlopiù al sistema dell'appalto, in area ispano-italiana chiamato *asiento*. Il sistema prevedeva che le galere fossero di proprietà del Principe, ma che il mantenimento e la



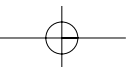
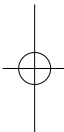
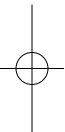
gestione dovessero spettare ad un privato. In caso di cattiva condotta il re aveva la possibilità di togliere questo potere ai privati per avocarlo a se stesso. Il vantaggio era costituito dal risparmio che la formula dell'appalto consentiva alle casse di Stato. Per contro il rischio era che spesso gli appaltatori, interessati più al proprio guadagno che al buon funzionamento della flotta, gestivano in malo modo l'impresa causando malcontento e spreco. L'alternativa era il noleggio (sempre chiamato *asiento*) di galere di proprietà privata. Questo sistema, particolarmente amato dai genovesi che va letto nell'ottica delle speculazioni economico-finanziarie che gli stessi fecero nella penisola iberica si esaurì quando i patrizi della Superba preferirono dedicare le loro fatiche ad altre attività. Curiosamente gli stessi nobili genovesi già dal 1559 diedero alla Repubblica una piccola flotta gestita però totalmente dallo Stato, anticipando in questo le maggiori potenze dell'epoca.

Per contro la flotta veneziana, tradizionalmente vista come il primo esempio di armata marittima completamente statale, lasciava nel corso del Seicento largo spazio alla gestione privata. Le galere della Serenissima appartenevano allo Stato, ma la loro gestione era lasciata – così come avveniva nel medioevo – in buona parte ai singoli comandanti, tutti rigorosamente appartenenti al patriziato di Venezia. La carriera marittima militare di un nobile marciano era legata in maniera indissolubile alla sua ricchezza e alle sue capacità, diremmo noi, manageriali. Gestire una galera o una galeazza poteva tramutarsi in fortuna politica ed economica oppure in sventure e tracolli finanziari. Lo snodo cruciale di questo sistema era rappresentato dalla gestione delle ciurme di libertà che, nonostante il nome, erano di proprietà personale del comandante. In questo modo, però, egli poteva contare su un manipolo di professionisti del remo, i quali garantivano il buon funzionamento della galera. Paradossalmente proprio a questi "uomini da remo" la storiografia veneziana non ha dedicato il giusto spazio, preferendo di gran lunga i condannati, celebrati dall'opera di Cristoforo da Canal, la cui fortuna storiografica ha distorto, e non poco, la realtà dei fatti.

Nei sistemi delle marinerie di Ponente, ad esclusione di Genova, si



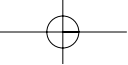
è preferito puntare sui forzati e sugli schiavi. Solo nell'area ligure si usava armare le galere con un sostanzioso utilizzo di rematori buona-voglia (si veda anche l'esperimento delle galee di libertà a metà del XVII secolo). Proprio su questa considerazione vorrei concludere. Benché durante il Cinquecento si fossero largamente utilizzati uomini "di catena" (condannati dalla giustizia o schiavi), l'idea più antica, secondo cui il buon funzionamento delle galee era legato alla manodopera salariata, rimase e venne perseguita in maniera superiore rispetto a quanto noi storici abbiamo pensato e considerato fino ad oggi.



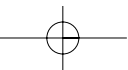
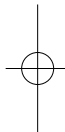
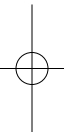
## *Abbreviazioni*

- A.D.G.G. = Archivio Durazzo Giustiniani di Genova  
A.D.P. = Archivio Doria-Pamphilj di Roma  
A.G.S. = Archivo General de Simancas  
A.N.P. = Archives Nationales de Paris  
A.P.M. = Archives du Palais Princier de Monaco  
A.S.A. = Archivio di Stato di Arezzo  
A.S.B. = Archivio di Stato di Bologna  
A.S.C.G. = Archivio Storico del Comune di Genova  
A.S.C.T. = Archivio Storico del Comune di Taggia  
A.S.F. = Archivio di Stato di Firenze  
A.S.G. = Archivio di Stato di Genova  
A.S.I. = Archivio di Stato di Imperia  
A.S.L. = Archivio di Stato di Livorno  
A.S.Lu. = Archivio di Stato di Lucca  
A.S.N. = Archivio di Stato di Napoli  
A.S.O.M.T. = Archivio Storico dell'Ospedale Mauriziano di Torino  
A.S.R. = Archivio di Stato di Roma  
A.S.Sp. = Archivio di Stato di La Spezia  
A.S.T. = Archivio di Stato di Torino  
    A. Cor. = Archivio di Corte; A. Cam. = Archivio Camerale  
A.S.Ts. = Archivio di Stato di Trieste  
A.S.V. = Archivio di Stato di Venezia  
    P.T.M. = Provveditori da Terra e da Mar  
A.S.Vi. = Archivio di Stato di Vicenza  
B.C.B. = Biblioteca Civica Berio di Genova  
B.C.Be. = Biblioteca Civica Bertoliana di Vicenza  
B.M.C. = Biblioteca del Museo Civico Correr di Venezia





B.N.F. = Biblioteca Nazionale di Firenze  
B.N.M. = Biblioteca Nazionale Marciana di Venezia  
B.Q.S. = Biblioteca Querini Stampalia di Venezia  
B.U.G. = Biblioteca Universitaria di Genova  
S.A.S.S.R. = Sezione di Archivio di Stato di San Remo



## Tavola delle unità di misura e delle monete<sup>1</sup>

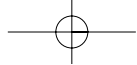
Parlando di monete bisogna definire un *sistema monetario* che può essere inteso come il complesso delle norme che regolano l'uso della moneta metallica in un certo paese.

Gli elementi fondamentali di un sistema monetario sono tre:

- 1) la *moneta di conto*, cioè l'unità fondamentale di misura dei valori, che normalmente è corredata di una serie di multipli e sottomultipli per misurare il valore con la maggiore precisione possibile; ogni Stato ha una propria *unità di conto*, che rappresenta il simbolo monetario della sua sovranità.
- 2) Le *monete effettive*, ossia i pezzi di metallo fabbricati nella zecca, che vengono usati come mezzo di scambio e deposito di valore ed il cui complesso costituisce il circolante o stock metallico.
- 3) Il *legame tra le due specie di monete*, ossia il valore in unità di conto delle monete effettive.

In questa tavola si riportano alcune unità di misura e monete degli Stati trattati nel testo.

<sup>1</sup> Con la collaborazione di Claudio Marsilio.



## Castiglia<sup>2</sup>

1 Real<sup>3</sup> = 34 maravedís<sup>4</sup>

*Real de a ocho* (plata)<sup>5</sup> = 8 reales = 272 maravedís

*peso de oro*<sup>6</sup> = 16 reales = 544 maravedís

1 *pezzo da 8 reali* = 1/2 *peso de oro*

(272 m<sup>7</sup> = 544/2 m)

*peso* (ensayado) o *peso de mina* = 450 maravedís<sup>8</sup>

1 peso = 13 \_ reales = 450 maravedís

1 peso = 450 m = 1,2 ducati (1 ducato + 1/5)

*ducado*<sup>9</sup> = 375 maravedís<sup>10</sup>

*escudo*<sup>11</sup> = 350 maravedís<sup>12</sup> (1535-1565)

= 400 m (1566-1609)

= 440 m (dopo 1609)<sup>13</sup>

*Vellón*<sup>14</sup> = moneta frazionale<sup>15</sup>

<sup>2</sup> *Maravedí* = moneta di conto.

<sup>3</sup> Detto anche *de plata antigua* nel XVIII sec. Nel 1686 raggiunse i 34 maravedís e nel 1737 il suo corso legale era ormai di 85.

<sup>4</sup> Calcolati in argento.

<sup>5</sup> Comunemente chiamato nelle fonti italiane *pezzo da 8 reali*, e in quelle spagnole *peso de a ocho reales*. In seguito (XVIII sec.) viene anche indicato come *dollaro messicano* poiché la produzione era ormai in buona parte affidata alle zecche delle colonie spagnole.

<sup>6</sup> In pratica il multiplo del *pezzo da 8 reali*, ma in questo caso la moneta è d'oro.

<sup>7</sup> Nel 1686 il suo valore venne fissato a 512 maravedís e nel 1737 ne valeva 680.

<sup>8</sup> Pari a 42,29 gr. d'argento.

<sup>9</sup> Anteriormente era una moneta d'oro coniatata, in epoca moderna è un'unità di conto.

<sup>10</sup> Calcolati in argento.

<sup>11</sup> Moneta aurea coniatata dal 1535.

<sup>12</sup> Calcolati in argento.

<sup>13</sup> Per il periodo 1620-1660 si può impostare una tabella comparativa di valori approssimativi delle monete coniate più diffuse:

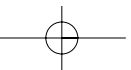
*Ducado* (375 m) = 1,333 reales de a ocho

*Escudo* (oro, 340 m) = 1,25 reales (plata) = 10 reales (vellón)

*Real* (plata, 275 m) = 0,8 escudos = 0,75 ducados

<sup>14</sup> Anteriormente una lega argento/rame, successivamente soltanto rame.

<sup>15</sup> Le monete di *vellón* coniate più diffuse erano:



## Catalogna-Aragona<sup>16</sup>

1 lira (lliura) = 20 soldi (sous)

1 soldo = 12 denari (diners)

1 lira = 240 denari

### ORO<sup>17</sup>

*Dobla de dos cares*<sup>18</sup> (doppio ducato)

*Ducat (escut o mig trentí)*

*Florí*<sup>19</sup> (mezzo ducato)

*onzen*<sup>20</sup>

### ARGENTO

*Real (croat)*<sup>21</sup>

*Mig real*<sup>22</sup>

*sisé*<sup>23</sup>

### RAME

*Ardit*<sup>24</sup>

*menut*<sup>25</sup>

*Real* (34 m)

*Cuartillo* (8 m)

*Cuarto* (4 m)

*Octavo* (2 m)

<sup>16</sup> Il *Consejo de Aragón* si riuniva a Madrid e controllava gli affari della Catalogna, Aragona, Valencia e della Sardegna. A differenza della Castiglia che usava come moneta di conto il *maravedí* la Catalogna era nel sistema della lira: i conti venivano tenuti in *lire, soldi e denari*.

1 lira (lliura) = 20 soldi (sous)

1 soldo = 12 denari (*diners*)

1 lira = 240 denari

<sup>17</sup> Monete coniate dalla zecca di Barcellona fino al 1640.

<sup>18</sup> Moneta detta anche *trentí* perché quotata 30 *reales* (60 *soldi*). Nel 1614 il valore passò a 70 *soldi*, ma nel 1618 il cambio venne fissato a 66 *soldi* (33 *reales*).

<sup>19</sup> Dal 1614.

<sup>20</sup> Così detto perché valeva 11 *reales*. Equivalenza a 1/3 del *trentí*.

<sup>21</sup> Valeva 2 *soldi*.

<sup>22</sup> = 1 soldo.

<sup>23</sup> Cambiato a 1/2 di soldo (6 denari).

<sup>24</sup> = 2 denari.

<sup>25</sup> = 1 denaro.

**Tabella di conversione delle monete  
catalane-castigliane**

Castiglia	Catalogna
<i>1 real</i> <sup>26</sup>	<i>2 sous</i>
<i>1 ducado</i>	<i>22 sous</i>
<i>1 escudo (escut )</i>	<i>26 sous</i>
<i>1/2 real</i>	<i>1 sou</i>
<i>10 reales</i>	<i>1 lliura</i>

***misure itinerarie***

12 pulgadas = 1 pie

16 dedos = 1 pie

4 palmos = 1 pie

3 pies = 1 vara

1 vara = 0,84 m

***unità di peso***

4 cuartas = 1 onza

16 onzas = 1 libra<sup>27</sup>

32 onzas = 1 libra<sup>28</sup>

4 libras = 1 arrelde

25 libras = 1 arroba

4 arrobas = 1 quintal

<sup>26</sup> Equivale anche al *real* catalano.

<sup>27</sup> 1 libra = 0,460 kg.

<sup>28</sup> Per la carne.

## *Napoli*

1 ducato<sup>29</sup> = 5 tarì = 100 grana<sup>30</sup>

### ORO

*Piastra* = 6 ducati

*Doppia* = 3 ducati

*Scudo* = 1 1/2 ducati

### ARGENTO

*Ducato*<sup>31</sup>

*Tarì*

*Carlino*<sup>32</sup>

*Grana*

*Tornese*

*Cavallo*

### ***sistema metrico***

Palmo = 12 once

Oncia = 5 minuti

Minuto = 12 punti

Passo = 7 palmi

Canna (per stoffa) = 8 palmi

Pertica (per ponti e strade) = 10 palmi<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Equazione fondamentale dell'unità di conto napoletana.

<sup>30</sup> 1 tarì = 20 grana = 40 tornesi

1/2 tarì = 1 carlino

1 carlino = 1/2 tarì = 10 grana = 20 tornesi

1 grana = 12 cavalli = 2 tornesi

1/2 grana = 6 cavalli = 1 tornese

<sup>31</sup> 1 ducato napoletano = 0,833 ducato castigliano (1575)

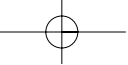
= 0,7675 (1592)

= 0,8356 (1608)

= 0,6926 (1620)

<sup>32</sup> 1 carlino = 1/2 tarì = 10 grana = 20 tornesi

<sup>33</sup> In diverse località si usa il braccio.

***misure itinerarie***

Miglio = 1000 passi

Passo = 7 palmi

Palmo = 0,263670 m

Canna = 2,109360 m

***misure per aridi***

Tomolo = 3 palmi cubici = 8 stoppelli = 24 misure

Stoppello = 3 misure

Tomolo = 0,553189 ettolitri

Misure = 2,304954 litri

***misure per liquidi***

Barile = 60 caraffe

12 barili = 1 botte = 523,5 l

2 botti = 1 carro

Barile = 43,625029 litri

Caraffa = 0,727083 litri

***misure per vino***

Soma = numero variabile di caraffe

***misure per olio***

(sempre misurato a peso – solo per il commercio al minuto l'olio veniva misurato a capacità: 1 salma = 16 staia; 1 staia = 10 1/3 rotoli = 96 misurelli)

Salma = 16 staia = 147,31 kg.

Stagio = 10,333 rotoli = 9,207 kg.

***unità di peso***

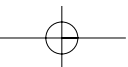
Cantaro = 100 rotoli = 89,099722 kg

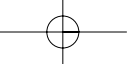
Carro = 36-48 tomoli

Tomolo = 30-40 rotoli = 26,73-35,64 kg<sup>34</sup>

Rotolo = 33 1/3 onces = 1000 trappesi = 0,890997 kg

<sup>34</sup> Per la carne.





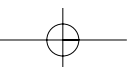
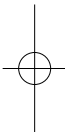
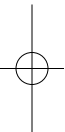
Oncia = 30 trappesi = 26,73 gr.

Libbra = 12 oncie = 320,76 gr.

Trappeso = 0,890997 gr.

Acino = 1/20 trappese = 0,045 gr.

Sterlino = 1/20 oncia = 1/360 libbra = 0,891 gr.





## *Sicilia*

1 oncia<sup>35</sup> = 30 tari

1 tari<sup>36</sup> = 20 grani

### *unità di peso*

Cantaro (ca.) = 100 rotoli (kg. 79,342)

Rotolo (ro.) = 30 once (gr. 793,42)

Oncia (on.) = gr. 26,447

### *misure di capacità per aridi (grano)*

Salma (sl.) = 20 tomoli (hl. 3,43)

Tomolo (to) = 4 mondelli (l. 17,15)

### *misure di capacità (liquidi - vino)*

Salma (slm.) = 8 quartare (l. 72,68)

### *misure di lunghezza*

Canna (can.) = 8 palmi (m. 2.064)

### *misure di superficie*

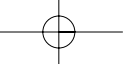
Salma = mq. 22310,91

<sup>35</sup> Equazione fondamentale dell'unità di conto.

<sup>36</sup> 1 oncia = 30 tari = 3600 denari

1 tari (tari è una moneta argentea conosciuta) = 20 grani = 120 denari

1 grano = 6 denari



## Monaco

Fino al 1641 i conti si tenevano in *fiorini* di Nizza.<sup>37</sup>

Dopo il 1641 i conti si tengono in *lire* di Francia<sup>38</sup>.

### ORO

*Pistola*<sup>39</sup> (10 lire)

*Mezza pistola*

*Doppia pistola*

### ARGENTO

*Scudo*<sup>40</sup> (3 lire)

*Mezzo scudo* (30 soldi)

*Quarto di scudo* (15 soldi)

### RAME

*Pezzetta*<sup>41</sup> (3 soldi)

*Mezza pezzetta*

*Soldo*

*Mezzo soldo* (cavallo)

<sup>37</sup> 1 fiorino = 12 grossi

1 grosso = 8 patacche

1 fiorino = 96 patacche

Nel 1640 vengono coniate il fiorino d'argento del valore di 12 grossi, il mezzo fiorino, pezzo da 2 grossi, pezzo da 4 petacchi e pezzo da 2 petacchi.

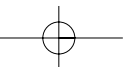
<sup>38</sup> 1 *lira* = 20 *soldi*

1 soldo = 12 denari

<sup>39</sup> Titolo della pistola: 0,917. Peso della pistola: 6,70 g

<sup>40</sup> Titolo: 0,917. Peso dello scudo: 27,20 g

<sup>41</sup> Fino al 1720, dopo vale 6 soldi.



## *Malta*

### ORO

*Zecchino* = 4 *scudi* e 3 *tari*

### ARGENTO

*Cinquino*<sup>42</sup> d'argento

### RAME

*picciolo*<sup>43</sup> di rame

#### ***unità di misura lineari***

Pollice (polso) = 2,183 cm

Palmo = 12 pollici = 26,2 cm

Canna = 8 palmi = 209,6 cm

#### ***unità di peso***

Oncia = 0,0265 kg

1 rotolo = 30 onces = 0,794 kg

1 cantaro o quintale = 100 rotoli = 79,4 kg

#### ***unità di capacità (solidi)***

Tomolo = 18,2 l.

Salma = 16 tomoli = 291 l.

<sup>42</sup> 2 *cinquini* = 1 *carlino*

2 *carlini* = 1 *tari*

12 *tari* = 1 *scudo*

15 *tari* = mezzo pezzo

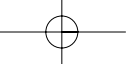
30 *tari* = 1 pezzo

<sup>43</sup> 6 *piccioli* = 1 grano

5 grani = 1 *cinquino*

2 *cinquini* = 1 *carlino* = 10 grani

2 *carlini* = 1 *tari* = 20 grani



***unità di capacità (liquidi)***

Pinta = 0,2142 l.

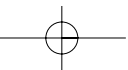
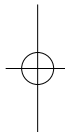
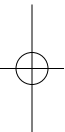
Terzo = 2 pinte = 0,284 l.

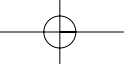
Quartuccio = 4 terzi = 1,27 l.

Quartara = 4,75 quartucci = 5,14 l.

Giarra = 2 quartare = 10,8 l.

Barile = 4 giarre = 43,2 l.





## Nizza<sup>44</sup>

1 lira = 20 soldi = 240 denari

### ORO

*Doppie*<sup>45</sup>

*Mezza doppia*<sup>46</sup>

*Doppia nuova*<sup>47</sup>

*Zecchino dell'Annunziata*<sup>48</sup>

### ARGENTO

*Scudo*<sup>49</sup>

*Pezzo da 5 soldi*<sup>50</sup>

### *misure di lunghezza*

Trabucco = 12 palmi = 3,14 m.

Canna = 8 palmi = 2,09 m.

Palmo = 12 pollici = 0,26 m.

Pollice = 0,02 m.

### *misure di capacità (aridi)*

Carica = 4 sestieri = 161,75 l.

Sestiere (staro) = 2 emine = 40,43 l.

Emina = 2 quartieri = 20,21 l.

Quartiere = 10,10 l.

<sup>44</sup> In Piemonte l'unità di conto era la lira (1 lira = 20 soldi = 240 denari). A Nizza fino al secolo XVII si usava anche contabilizzare in fiorini (1 fiorino = 12 grossi).

<sup>45</sup> Di Maria Cristina (1641), di Madama Reale (1676), di Vittorio Amedeo II (1682), di Savoia (1691), di Carlo Emanuele III (1733).

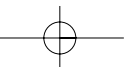
<sup>46</sup> Di Carlo Emanuele III (1734).

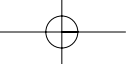
<sup>47</sup> Di Carlo Emanuele III (1741).

<sup>48</sup> Del 1744.

<sup>49</sup> Di Vittorio Amedeo II (£ 6).

<sup>50</sup> Di Carlo Emanuele III.





***misure di capacità (liquidi)***

Carica = 2 barili = 94,35 l.

Barile = 60 pinte = 47,17 l.

Pinta = 0,78

***unità di peso***

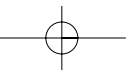
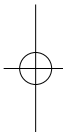
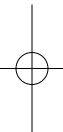
Cantaro = 6 rubbi = 46,74 kg.

Rubbo = 10 rotoli = 7,79 kg.

Rotolo = 2.5 libbre = 0,77 kg.

Libbra = 12 onces = 0,31 kg.

Oncia = 0,02 kg.



*Genova*<sup>51</sup>

1 lira = 20 soldi = 240 denari

ORO<sup>52</sup>

*Scudo*<sup>53</sup>

*Pistola*<sup>54</sup>

*Cinque pistole*<sup>55</sup>

*Quadrupla*<sup>56</sup>

*Zecchino*

*Mezzo zecchino*

*Quarto di zecchino*

<sup>51</sup> I conti della Repubblica di Genova si tenevano in lire da 20 soldi da 12 denari ciascuno. Nel 1602 lo scudo coronato valeva 4 lire e 10 soldi ed era valutato alla pari con lo scudo d'oro. Dal 1602 in poi però le due monete ebbero sempre quotazioni diverse. Nel 1637 lo scudo d'argento valeva £ 5:19, mentre quello d'oro £ 7:4:6. La quotazione dello scudo d'argento del 1602 fu assunta dalle Compere di S. Giorgio come riferimento costante nel conteggio delle paghe e dei luoghi, anche quando in effetti lo scudo valeva molto di più. Questa, dunque, fu denominata lira di numerato. Il reale valore dello scudo d'argento andò modificandosi nel corso del Seicento. Nel 1659 la sua quotazione era già salita a £ 6:10, mentre nel 1675 fu fissata a £ 7:12 e mantenuta stabile fino al 1741. Quest'ultima era la cosiddetta lira di banco, cioè si trattava della quotazione che la Casa di S. Giorgio dava ai diversi depositi di tipo bancario. Infine esisteva la lira di fuori banco, quella cioè dell'effettiva circolazione. La permanenza della lira di banco permetteva agli investitori di operare sempre sulla base della stessa quotazione indipendentemente dal reale valore dello scudo, che dipendeva dal peso e dal titolo e dal rapporto con la lira. Nel 1679, ad esempio, si ebbe la giusta quotazione, poiché lo scudo pesava 36,700 grammi e la lira 4,823, perciò il rapporto era di 7,60, giusto il valore fissato nel 1675 di £ 7:12. Nel corso del Settecento il valore dello scudo si modifierà ancora: £ 8:16 tra il 1741 e il 1755, £ 9:10 fino al 1792 e £ 9:16 successivamente a quella data.

<sup>52</sup> A titolo di esempio si riportano alcune quotazioni di monete straniere sul mercato genovese nel 1615:

ORO doppia di Spagna = £ 10 - scudo (o ducato) = £ 4 - doppia d'Italia = £ 9.16

ARGENTO pezzo da 8 reali = £ 3.4 - reale = £ 0.8

<sup>53</sup> Ecco alcune quotazioni per il XVII secolo:

1645/48: £ 7.12—/ 7.15—

1649: £ 7.16—

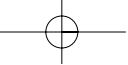
1650/51: £ 8—/ 8.2—

1652/56: £ 8.6—/ 8.8—

<sup>54</sup> Dal 1694.

<sup>55</sup> Dal 1641.

<sup>56</sup> Da 4 pistole (coniate nel 1720).



*Doppia (genovina)<sup>57</sup>*

*Mezza genovina*

*Quarto di genovina*

*Genovina nuova<sup>58</sup>*

ARGENTO

*Doppia genovina<sup>59</sup>*

*Genovina*

*Mezza genovina*

*Doppio scudo d'argento<sup>60</sup>*

*Scudo d'argento<sup>61</sup>*

*Mezzo scudo (mezza genovina)*

*Scudo di S. Giovanni Battista<sup>62</sup>*

*Doppia madonnina<sup>63</sup>*

*Madonnina*

*Nuovo scudo di S. Giovanni Battista<sup>64</sup>*

<sup>57</sup> = 100 lire.

<sup>58</sup> Quotata nel 1781 a lire 96 f.b.

<sup>59</sup> Lire 18 f.b.

<sup>60</sup> Lire 19 f.b.

<sup>61</sup> Così quotato a metà Seicento:

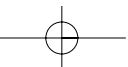
1646/48: £ 6.8—/ 6.10—

1649/55: £ 6.12—/ 6.16—

<sup>62</sup> O Scudo di banco a lire 4 di banco o a Lire 5 f.b.

<sup>63</sup> Lire 2 f.b.

<sup>64</sup> Del 1790 a lire 8 f.b.





### Quotazioni dello scudo d'oro<sup>65</sup>

anno	soldi
1591	85
1592	88
1593	"
1594	"
1595	"
1596	90
1597	"
1598	"
1599	"
1600	90
1601	"
1602	"
1603	"
1604	"
1605	"
1606	"
1611	104;105; 106; viene ridotto 95
1612	105; 106.6
1613	96; 124.19
1614	96; 125; 101; 102
1615	105.2
1616	109
1617	109; 110
1618	110
1619	111; 112
1620	112
1621	"
1622	112; 114; 115
1623	116 (primi 9 mesi); 117
1624	117 (primi 3 mesi); 121
1625	120 (primi 6 mesi); 121
1626	122 (primi 6 mesi); 122.6
1627	122.6
1628	123 (primi 3 mesi);123.6 (secondi 3 m.); 126
1629	128 (primi 6 mesi); 129
1630	129 (primi 9 mesi); 130

<sup>65</sup> A.S.C.G., *Manoscritti Brignole Sale*, 107.B.10.

Le due tabelle riportano la quotazioni dello scudo d'oro e d'argento sulla piazza di Genova.

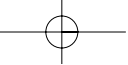
1631	130 (primi 9 mesi); 132
1632	133
1633	135 (primi 6 mesi); 137
1634	137 (primi 9 mesi); 138
1635	139 (primi 6 mesi); 140
1636	140( primi 3 mesi); 143 (altri 3); 144.6
1637	144 (primi 9 mesi); 145
1638	145 (primi 9 mesi); 146
1639	146.6 (primi 6 mesi); 147
1640	146.6 (primi 6 mesi); 147
1641	148
1642	"
1643	"
1644	150
1645	152
1646	157 (primi 9 mesi); 155
1647	155
1648	"
1649	156
1650	160
1651	162
1652	166
1653	166 (primi 9 mesi); 168
1654	168
1655	"
1656	"
1657	169
1658	174
1659	"
1660	"
1661	174
1662	"
1663	"
1664	175
1665	"
1666	176
1667	"
1668	"

### *Quotazioni dello scudo d'argento<sup>66</sup>*

1599	90
1600	"
1601	"
1602	90
1603	"
1604	"
1605	92
1606	"
1607	"
1608	94
1609	94; 95; 96
1610	94; 95; 96
1611	100; 102; 90
1612	90; 92
1613	92; 94
1614	94; 96
1615	94 (primi 3 mesi); 96
1616	98 (primi 3 mesi); 100
1617	100 (primi 9 mesi); 102
1618	102
1619	102 (primi 6 mesi); 104
1620	104
1621	104
1622	104
1623	107 (primi 3 mesi); 108
1624	108; 109
1625	108
1626	108 (primi 3 mesi); 110
1627	111
1628	112 (primi 9 mesi); 113
1629	113
1630	114 (con grida)
1631	115; 116; 118
1632	118
1633	"
1634	118

<sup>66</sup> 1563: prima coniazione dello Scudo d'argento (senza corona) a £ 4- (80 soldi) - 30.12.1593 nuda coniazione, con peso maggiore a £ 4.8 (5.88)

1635	"
1636	"
1637	118 (primi 6 mesi); 119
1638	119 (primi 6 mesi); 120
1639	120
1640	120
1641	"
1642	"
1643	122
1644	"
1645	"
1646	128; 130; 132; 130 (con grida)
1647	130
1648	"
1649	130; 132
1650	132; 134
1651	136; 137
1652	137
1653	137; 136 (con grida)
1654	136
1655	136 (con grida)
1656	138
1657	140
1658	"
1659	140
1660	"
1661	144
1662	"
1663	"
1664	"
1665	"
1666	"
1667	"
1668	"
1669	146
1670	148
1671	148 (per grida)
1672	148 (per grida)



***misure di lunghezza***

Lega marittima = 5556,03 m.  
 Miglio marittimo genovese = 1734,32 m.  
 Miglio genovese = 1486,56 m.  
 Cannella = 12 palmi = 2,97 m.  
 Palmo = 12 once = 0,24 m.  
 Goa (gua) = 3 palmi  
 Oncia = 12 linee = 0,02 m.  
 Canna<sup>67</sup> = 2,48 m.

***misure di capacità (aridi)***

Mina = 4 staie = 8 quarte = 90.89 Kg. = 116,53 l.  
 Quarta = 12 gombette = 14,56 l.

***misure di capacità (vino)***

Mezzarola = 2 barili = 159,0 l.  
 Barile = 90 amole = 79,50 l.  
 Terzarolo = 60 amole = 53 l.  
 Quartarolo = 45 amole = 39,75 l.  
 Amola = 4 quarti = 0,88 l.  
 Quarto = 0,22 l.

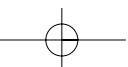
***misure di capacità (olio)***

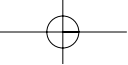
Barile = 4 quarti = 65,47 l.  
 Quarto = 32 quarteroni = 16,36 l.  
 Quarterone = 6 misurette = 0,51 l.  
 Misuretta = 0,08 l.

***unità di peso (grosso)***

Pesata = 5 cantari = 238,24 Kg.  
 Cantaro = 6 rubbi = 47,64 Kg.  
 Rubbo = 25 libbre = 7,94 Kg.  
 Rotolo = 1.5 libbre = 0,47 Kg.  
 Libbra = 12 once = 0,31 Kg.  
 Oncia = 8 ottavi = 0,02 Kg.  
 Ottavo = 0,003 Kg.

<sup>67</sup> Per le stoffe.





***unità di peso (sottile)***

Cantaro = 6 rubbi = 47,51 Kg.

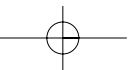
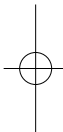
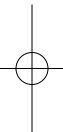
Rubbo = 25 libbre = 7,91 Kg.

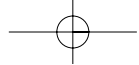
Rotolo = 1.5 libbre = 0,47 Kg.

Libbra = 12 once = 0,31 Kg.

Oncia = 8 ottavi = 0,02 Kg.

Ottavo = 0,003 Kg.





## Livorno<sup>68</sup>

1 lira = 20 soldi = 12 crazie<sup>69</sup>

### ORO

*Pezza della rosa d'oro*<sup>70</sup>

### ARGENTO

*Pezza della Rosa*

*Testone*<sup>71</sup>

*Giulio*<sup>72</sup>

<sup>68</sup> La moneta di conto di Livorno è la stessa di Firenze ed è la Lira toscana da 20 soldi o 12 crazie.

1 crazia = 4 quattrini

1 soldo = 12 denari = 3 quattrini

1 quattrino = 4 denari.

A Livorno, fino al 1837, I conti si tenevano, oltre che in lire toscane, divise in moneta buona e moneta lunga, in pezze da otto reali. Questa moneta, detta anche pezza della rosa, livornina o tallero, era la principale unità di conto usata nelle operazioni commerciali. Era moneta di conto, ma anche moneta d'argento effettiva coniata per la prima volta dal granduca Ferdinando II nel 1665 (gr. 25,237 d'argento) poi successivamente riconiata nel 1700 e nel 1707 da Cosimo III. La pezza da otto reali equivaleva a lire toscane 5:13:14.

<sup>69</sup> Dal 1738 il *giulio* viene sostituito dal *paolo*:

1 lira = 20 soldi = 60 quattrini = 241 denari

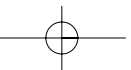
1 soldo = 3 quattrini

1 quattrino = 4 denari

<sup>70</sup> Coniata sotto Cosimo III nel 1717 del valore di lire 23.

<sup>71</sup> Detto anche pezzo da 3 giulii (=24 crazie).

<sup>72</sup> Da 8 crazie.



## Venezia<sup>73</sup>

1 lira = 20 soldi = 240 denari

### ORO

*Scudo*

*Mezzo scudo*<sup>74</sup>

*Ozella*<sup>75</sup>

*Doppio zecchino*<sup>76</sup>

*Zecchino*

*Mezzo zecchino*

*Quarto di zecchino*

*Ducato*

*Doppia*

### ARGENTO

*Scudo*<sup>77</sup>

*Ducato*<sup>78</sup>

*Ducato*<sup>79</sup>

*Scudo*<sup>80</sup>

*Tallero*<sup>81</sup>

*Lirazza*<sup>82</sup>

<sup>73</sup> Le unità di conto erano diverse a seconda della natura delle operazioni. Nelle *contrattazioni minute* si contava solitamente in *lire veneziane di piccoli*, formate da 20 soldi da 12 denari ciascuno. Nella *contabilità pubblica* si usava il *ducato effettivo* (detto anche *di zecca*, d'argento o di valuta corrente). Questa era una moneta ideale che era suddivisa in 24 *grossi*, il cui tasso di cambio a £ 6 e 4 soldi fu fissato per la prima volta nel 1455 e successivamente confermato.

<sup>74</sup> 1<sup>1/2</sup> ozella da 6 zecchini.

<sup>75</sup> Da 4 zecchini.

<sup>76</sup> Da 2 zecchini.

<sup>77</sup> Detto della Croce.

<sup>78</sup> Detta *Giustina*, da £ 11 piccole.

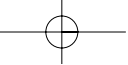
<sup>79</sup> Da £ 8 piccole.

<sup>80</sup> Da £ 10 piccole.

<sup>81</sup> Usato nel commercio del Levante, quotato £ 10 piccole.

<sup>82</sup> Da 30 soldi, con i suoi sottomultipli: 15 soldi; 10 s.; 5 s.





RAME

*Soldo*<sup>s3</sup>

*Bessone*

***misure di lunghezza***

Miglio veneto = 1738,674 m.  
 Pertica grande = 2,086409 m.  
 Passo = 5 piedi = 1,738674 m.  
 Pertica piccola = 1,564807 m.  
 Braccio da lana = 0,683396 m.  
 Braccio da seta = 0,638721 m.  
 Piede = 12 once = 0,347735 m.  
 Oncia = 12 linee = 0,028978 m.  
 Linea = 10 decimi = 0,002415 m.  
 Decimo = 0,000241 m.

***misure di volume***

Passo cubo=125 piedi cubi = 5,256 m<sup>3</sup>.  
 Piede cubo= 0,042048 m<sup>3</sup>.

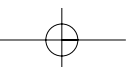
***misure di capacità (aridi)***

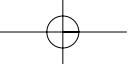
Moggio = 4 staia = 333,26 l.  
 Staio = 2 mezzeni = 83,317 l.  
 Mezzeno = 2 quarte = 41,65 l.  
 Quarta = 4 quarteroli = 20,82 l.  
 Quarterolo = 5,20 l.

***misure di capacità (liquidi)***

Burchio = 60 botti = 45070,20 l.  
 Botte = 10 mastelli = 751,17 l.  
 Anfora = 4 bigonce = 8 mastelli = 600,93 l.  
 Bigoncia = 2 mastelli = 150,23 l.  
 Mastello = 7 secchie = 75,117 l.  
 Barile = 6 secchie = 24 bozze = 64,38 l.  
 Secchia = 4 bozze = 10,73 l.  
 Bozza (boccale) = 4 quartucci = 2,68 l.

<sup>s3</sup> Con il suo sottomultiplo il mezzo soldo (detto *bessino*).





Quartuccio = 4 gotti = 0,6 l.

Gotto = 0,16 l.

***unità di peso (grosso)***

Migliaio = 1000 libbre

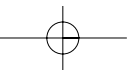
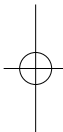
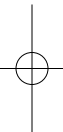
Centinaio = 100 libbre = 47,699 kg.

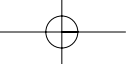
Libbra (grossa) = 12 once = 0,4769 kg.

Oncia = 192 carati = 0,0397 kg.

Carato = 4 grani = 0,000207 kg.

Grano = 0,000052 kg.

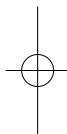
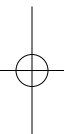




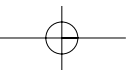
## *Stato Pontificio*

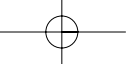
ORO

*scudo romano da 10 giuli*<sup>s4</sup>



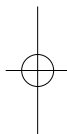
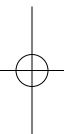
<sup>s4</sup> Composto da 100 *baiocchi*, che a loro volta si suddividavano in 5 *quattrini da 2 denari* ciascuno.



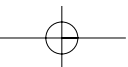


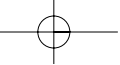
## *Costantinopoli*

Piastre (gurush o grush) = 40 para = 120 aspri<sup>85</sup>



<sup>85</sup> Veniva anche contabilizzata la borsa d'oro (chis) = 30.000 piastre.  
borsa d'argento = 500 piastre  
juc = 10.000 aspri = 833 1/3 piastre.





## Francia

1 lira<sup>86</sup> (*livre tournois*) = 20 soldi = 240 denari

### ORO

*Scudo d'oro*<sup>87</sup>

*Maille d'oro*

*Doppia di Enrico*

*Enrico d'oro*

*Mezzo Enrico*

*Doppio scudo*

*Mezzo scudo*

*Lys d'oro* (1640)

*Luigi d'oro da 10 lire*

*Mezzo Luigi*

*Luigi d'oro da 12 lire* (1652)

*Lys d'oro da 7 lire* (1655)

*Ducato di Strasburgo* (1687)

*Luigi del Sole da 20 lire* (1709)

*Luigi di Noailles* (1716)

*Doppio Luigi o Croce di Malta* (1718)

*Luigi d'oro da 15 lire*

*Doppio Luigi* (1720)

*Doppio Mirlinton da 54 lire* (1723)

*Luigi Mirlinton da 27 lire*

*Doppio Luigi da 48 lire* (1726)

*Luigi da 24 lire*

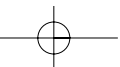
*Mezzo Luigi*

*Doppio Luigi da 48 lire* (1786)

*Luigi nuovo da 24 lire.*

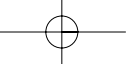
<sup>86</sup> La lira tornese divenne l'unità di conto a partire dal 1602.

<sup>87</sup> Detto *scudo del sole*. Nel 1602 era quotato £ 3.4.



## ARGENTO

*Testone (1513)**Grosso**Grande Bianco**Liard**Doppia tornese**Denaro tornese**Dozzina**Franco o testone (1575)**Pezzo da 6 bianchi**Mezzo scudo**Quarto di scudo**Mezzo quarto di scudo**Scudo bianco**Scudo bianco da 3 franchi (1641)**Mezzo scudo bianco**Quarto di scudo bianco**Scudo bianco detto Luigi d'argento**Pezzo da 20 soldi**Pezzo da 10 soldi**Pezzo da 2 soldi**Lys d'argento (1655)**Scudo delle Fiandre e suoi sottomultipli**Scudo delle tre corone (1709)**Scudo di Navarra (1718)**Lira d'argento (1719)**Scudo da 6 lire (1720)**Scudo nuovo (1726)**Scudo piccolo da 3 lire.*



### *misure di lunghezza*

Poste = 8575,761001 m.  
 Lieue marine = 3 milles marines o 360 noeuds = 5554,754284 m.  
 Lieue moyenne = 4872,591478 m.  
 Lieue française = 4420,414991 m.  
 Lieue de poste = 4287,880501 m.  
 Mille de poste = 2143,940250 m.  
 Mille marin = 1851,584761 m.  
 Encablure = 100 toises = 194,903659 m.  
 Noeud = 15,429873 m.  
 Toise = 6 pieds = 1,949037 m.  
 Brasse marine = 5 pieds = 1,624197 m.  
 Pas ordinaire = 0,812099 m.  
 Pas militaire = 0,649679 m.  
 Pied = 0,324839 m.  
 Palme = 0,029326 m.

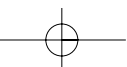
### *misure di volume*

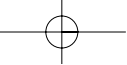
Grand cent = 300 pieds cubes = 10,283181 m<sup>3</sup>.  
 Toise cube = 7,403890 m<sup>3</sup>.  
 Tonneau de mer = 42 pieds cubes = 1,439645 m<sup>3</sup>.  
 Pied cube = 0,034277 m<sup>3</sup>.

### *misure di capacità*

*Per il grano e altri aridi*

Muid de blé = 12 setiers = 1873,195666 l.  
 Setier = 2 mines o 12 boisseaux = 156,099639 l.  
 Mine = 2 minots o 6 boisseaux = 78,049819 l.  
 Minot = 3 boisseaux = 39,024910 l.  
 Boisseau = 4 quart = 13,008303 l.  
 Quart = 4 litron = 3,252076 l.  
 Litron = 0,813019 l.





***per i liquidi***

Tonneau = 576 pintes = 536,439273 l.

Muid = 288 pintes = 268,219636 l.

Feuillette = 144 pintes = 134,109818 l.

Quartant = 72 pintes = 67,054909 l.

Pinte = 0,931318 l.

***pesi***

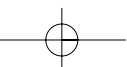
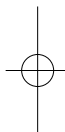
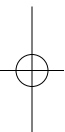
Tonneau de mer = 979,011693 Kg.

Millier = 10 quintaux 489,505847 Kg.

Charge = 3 quintaux = 146,851754 Kg.

Quintal = 100 livres = 48,950585 Kg.

Livre = 0,489506 Kg.





*Bibliografia e fonti della tavola  
delle unità di misura e monete*

Archivio di Stato di Bologna, *Archivio Pallavicini*, serie II, n. 60, copia-lettere di Marco Centurione, lettera del 7.04.1615.

Archivio Storico del Comune di Genova, *Manoscritti Brignole Sale*, 107.B.10.

R. BONNEY, *The King's Debts. Finance and Politics in France, 1589-1661*, Oxford, 1981.

J.C. BOYAJIAN, *Portuguese Bankers at the Court of Spain, 1626-1650*, New Brunswick (New Jersey), 1983.

M. T. BOYER-XAMBEAU, G. DELEPLACE, L. GILLARD, *Banchieri e principi. Moneta e credito nell'Europa del Cinquecento*, Torino, 1991.

A. CALABRIA, *The Cost of Empire. The Finances of the Kingdom of Naples in the Time of Spanish Rule*, Cambridge, 1991.

C. CHARLET-J.L. CHARLET, *Les monnaies des Princes souverains de Monaco*, Monaco, 1997.

L. DE ROSA, *I cambi esteri del Regno di Napoli dal 1591 al 1707*, Napoli, 1955.

A. DOMÍNGUEZ ORTIZ, *Política y hacienda de Felipe IV*, Madrid, 1983.

J. H. ELLIOTT, *The Revolt of the Catalans. A Study in the Decline of Spain, 1598-1640*, Cambridge, 1984 (1963).

ID., *Il miraggio dell'impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo alla decadenza*, Roma, 1991.

ID., *La Spagna Imperiale. 1496-1716*, Bologna, 1982.

J. GENTIL DA SILVA, *Banque et crédit en Italie au XVIIe siècle*, Paris, 1969.

E. GRENDI, *I Balbi. Una famiglia genovese fra Spagna e Impero*, Torino, 1997.

G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, 1971.

ID., *Moneta, credito e banche in Europa: un millennio di storia. Dispense per il corso di Storia della moneta e della banca*, a.a. 1999-2000, Facoltà di Economia, Università degli Studi di Genova.

ID., *Profilo di storia economica dell'Europa dal Medioevo all'Età Contemporanea*, Torino, 1993.

- G. GIACCHERO, *Il Seicento e le compere di S.Giorgio*, Genova, 1979.
- O. GIL FARRÉS, *Historia de la moneda española*, Madrid, 1959.
- E.J. HAMILTON, *American Treasure and Price Revolution in Spain, 1501-1650*, Cambridge (Mass.), 1934. (rist. New York 1965).
- ID., *War and Prices in Spain, 1651-1800*, Cambridge (Mass.), 1947.
- J.I. ISRAEL, *The Dutch Republic and the Hispanic World, 1606-1661*, Oxford, 1982.
- H. KAMEN, *Spain in the Later Seventeenth Century, 1665-1700*, London, 1980.
- F.C. LANE-R.C. MUELLER, *Money and Banking in Medieval and Renaissance Venice. Coins and Moneys of Accounts*, Baltimore, 1985.
- L. LO BASSO, *In traccia dei legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, 2002.
- J. LYNCH, *Spain under the Habsburgs*, 2 voll., Oxford, 1965-1969.
- G. MANDICH, *Formule monetarie veneziane del periodo 1619-1650*, in *Studi in onore di Armando Sapori*, vol. 2, Milano, 1957.
- A. MARTINI, *Manuale di metrologia ossia misure pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino, 1883.
- F. MATEU Y LLOPIS, *La moneda española*, Barcelona, 1946.
- G. MUTO, *Le finanze pubbliche napoletane tra riforme e restaurazione (1520-1634)*, Napoli, 1990.
- E. NERI, *Uomini d'affari e di governo tra Genova e Madrid (secc. XVI - XVII)*, Milano, 1989.
- I. ORSINI, *Storia delle monete dei granduchi di Toscana*, Firenze, 1756.
- G. PESCE, *Le monete genovesi. 1139-1814*, Milano, 1963.
- P. ROCCA, *Pesi e misure antiche di Genova e del genovesato*, Genova, 1871.
- G. SCARABELLI, *Vita quotidiana sulle galere dell'Ordine di Malta nel '700. La Caravana Marina di Fra' Francesco Mansi (1728-1729)*, Lucca, 1991.
- H. SIEVEKING, *Studio sulle finanze genovesi nel medioevo e in particolare sulla Casa di S.Giorgio*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXXV (1906).
- R. A. STRADLING, *Europe and the Decline of Spain*, London, 1981.
- M. ULLOA, *La Hacienda Real de Castilla en el reinado de Felipe II*, Madrid, 1986.
- A. P. USHER, *Early History of Deposit Banking in Mediterranean Europe*, Cambridge (Mass.), 1943.

## *Ringraziamenti*

Alla fine di ogni lavoro si è sempre in debito nei confronti di quanti ti hanno aiutato, e nel mio caso queste persone sono molte.

Un ringraziamento speciale va a Giovanni Assereto per i preziosi consigli e per la fiducia dimostratami nel corso degli ultimi sei anni, e ad Alberto Tenenti che purtroppo non ha fatto in tempo a leggere questo lavoro, sul quale, ne sono certo, avrebbe avuto molte cose da dire.

Grande riconoscenza vorrei esprimere a: Giorgio Politi per il supporto scientifico e psicologico, Claudio Marsilio per avermi chiarito molti problemi di natura economico-finanziaria e Guido Candiani per avermi aiutato costantemente durante le ricerche a Venezia.

Nella speranza di non dimenticare nessuno, un grazie di cuore va a tutti coloro che mi hanno fornito indicazioni archivistiche e bibliografiche di fondamentale importanza – F. Angiolini, M. Bondioli, V. Borghesi, N. Capponi, A. Conzato, E. Demo, L. Frattarelli Fischer, L. Gatti, P. Giacomone Piana, M. Giordano, A. Lercari, G. Levi, C. Maccagni, V. Mandelli, C. Mangio, M. Marcarelli, A. Mozzato, R. Mueller, G. Penzo, P. Palumbo, C. Povo, G. Rebor, A. Secco, V. Tigrino, C. Tixi, F. Trivellato, F. Vianello, A. Zannini – e al personale degli archivi e delle biblioteche che ho frequentato.

Infine, vorrei ringraziare tutta la mia famiglia per la pazienza infinita con cui ha sopportato questa quadriennale navigazione.

Bibliografia<sup>1</sup>

- ALESSI-PALAZZOLO G., *Pene e "remieri" a Napoli tra Cinque e Seicento. Un aspetto singolare dell'illegalismo d'ancien régime*, in "Archivio Storico per le province napoletane", XV (1976).
- ÁLVAREZ NOGAL C., *El factor general del Rey y las finanzas de la monarquía hispánica*, in "Revista de Historia Económica", XVII/3 (1999).
- ÁLVAREZ NOGAL C., *Los banqueros de Felipe IV y los metales preciosos americanos*, Madrid, 1997.
- ANDERSON R.C., *Naval War in the Levant 1589-1853*, Liverpool, 1952.
- ANGIOLINI F., *I Cavalieri e il Principe. L'Ordine di Santo Stefano e la società toscana in età moderna*, Firenze, 1996.
- ID., *Il Granducato di Toscana e il Mediterraneo dopo Lepanto*, in *Sardegna, Spagna e Stati italiani nell'età di Filippo II*, atti del convegno internazionale di studi storici nel IV centenario della morte di Filippo II, Cagliari 5-7 novembre 1998.
- ID., *L'arsenale di Pisa tra politica ed economia: continuità e mutamenti (secoli XV-XVIII)*, in *Arsenali e città nell'Occidente europeo*, a cura di E. CONCINA, Roma, 1987.
- ID., *L'Ordine di Santo Stefano e il Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, in *Ordens militares: guerra, religião, poder e cultura, Actas do III encontro sobre Ordens Militares*, Lisboa, 1999.
- ID., *L'Ordine di Santo Stefano, i Toscani e il mare*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001), Pisa, 2001.
- ID., *Politica, società e organizzazione militare nel principato mediceo: a proposito di una "Memoria" di Cosimo I*, in "Società e storia", IX (1986).
- ID., *Slaves and Slavery in Early Modern Tuscany (1500-1700)*, in "Italian History & Culture", n. 3 (1997).
- ARVIEUX (D') L., *Mémoires du chevalier d'Arvieux*, 6 voll., Paris, 1735.
- ASSERETO G., *Le metamorfosi della Repubblica. Saggi di storia genovese tra XVI e XIX secolo*, Savona, 1999.
- ATTUONI P., *Civitavecchia, il porto e la città*, Roma, 1958.

<sup>1</sup> Per i riferimenti precisi ai numeri delle pagine degli articoli si rimanda alle note nel testo.

- AYMARD M., *Chiourmes et galères dans la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*, in *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, a cura di G. BENZONI, Firenze, 1974.
- ID., *De la traite aux chiourmes: la fin de l'esclavage dans la Sicile moderne*, in "Bulletin de l'Institut Historique belge de Rome", XLIV (1974).
- ID., *La leva marittima*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. TENENTI-U. TUCCI, Roma, 1991.
- BAFFICO O., *Contributo allo studio dei costi di trasporto: i noli della seta dal Mezzogiorno a Genova nel secolo XVI*, in "Atti della Società ligure di Storia patria", n.s., XIX/1 (1979).
- BAMFORD P.W., *Fighting Ships and Prisons (The Mediterranean Galleys of France in the Age of Louis XIV)*, Minneapolis, 1973.
- ID., *The Procurement of Oarsmen for French Galleys 1660-1748*, in "American Historical Review", 1959.
- Banchi pubblici, banchi privati e monti di pietà nell'Europa preindustriale. Amministrazioni, tecniche operative e ruoli economici*, "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XXXI (1991).
- BARONTI G., *La morte in piazza. Opacità della giustizia, ambiguità del boia e trasparenza del patibolo in età moderna*, Lecce, 2000.
- BAUER LANDAUER I., *La Marina española en el siglo XVI*, Madrid, 1921
- BELHAMISSI M., *Histoire de la marine algérienne (1516-1830)*, Alger, 1986.
- ID., *Les captifs algériens et l'Europe chrétienne*, Alger, 1988.
- BELOCH K.J., *Storia della popolazione d'Italia*, Firenze, 1994.
- BELTRAMI D., *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padova, 1954.
- BENASSAR B. E L., *I cristiani di Allah*, Milano, 1991.
- BENASSAR B., *Valladolid au siècle d'or: une ville de Castille et sa campagne au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1967.
- BENZONI G., *Antonio Barbaro o l'esasperazione individualistica*, in *Una famiglia veneziana nella storia: i Barbaro*, Venezia, 1996.
- BERBRUGGER L.A., *De l'esclavage musulman en France*, in "Revue Africaine", I (1856-57).
- BERENGO M., *L'Europa delle città*, Torino, 1999.
- BERNABÒ B., *Placidia Doria Spinola una dama genovese tra Liguria, Lunigiana e Regno di Napoli*, Pistoia, 2002.
- BERNARD A., *Le logiche del profitto. Schiavi e società a Siviglia nel Seicento*, in "Quaderni Storici", n. 107 (2001).

- BERNARDINI R., *Le relazioni a stampa delle imprese della marina stefaniana, in L'Ordine di Santo Stefano e il mare, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001)*, Pisa, 2001.
- BERNARDINI R.-ZAMPIERI L., *Bibliografia antica e moderna sull'Ordine e sui Cavalieri di Santo Stefano nella Toscana dei Lorena*, Roma, 1992.
- BERNARDY A., *L'ultima guerra turco-veneziana, 1714-1718*, Firenze, 1902.
- BERTI M., *La storiografia marittima sulla Toscana (1984-1999)*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, a cura di A. DI VITTORIO E C. BARCIELA LÓPEZ, Bari, 2001.
- BERTOLOTTI A., *La schiavitù a Roma dal secolo XVI al XIX*, in "Rivista di discipline carcerarie", XVII (1887).
- ID., *La schiavitù nello Stato Pontificio durante tutto il secolo XVII*, in "Rassegna settimanale", n. 64 (1879).
- ID., *La schiavitù pubblica e privata in Roma durante tutto il secolo XVII*, in "Archivio storico artistico archeologico e letterario della città e della Provincia di Roma", V (1879).
- BESTA F.-VENTURA A. (a cura di), *Bilanci generali*, 4 voll., Venezia, 1903-12 e Padova, 1972.
- BIANCO F., *Carnia. Organizzazione comunitaria e strutture economiche nel sistema alpino*, Pordenone, 2000.
- BITOSI C., *Il governo dei magnifici. Patriziato e politica a Genova fra Cinque e Seicento*, Genova, 1990.
- BOERIO G., *Dizionario del dialetto veneto*, Venezia, 1856, (ristampa anastatica Firenze, 1998).
- BOLOGNA M (a cura di), *Archivio della famiglia Sauli di Genova (L')*, Genova, 2000.
- BONDIOLI M.-BURLET R., *Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys*, in *The age of the Galley. Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*, London, 1995.
- BONO S., *I corsari barbareschi*, Torino, 1964.
- ID., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani fra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, 1993.
- ID., *Forniture dall'Italia di schiavi musulmani per le galere francesi (1685-1693)*, in *Scritti in memoria di Paolo Minganti*, Cagliari, 1983.
- ID., *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, 1999.

- BORGHESI V. (a cura di), *Vita del Principe Giovanni Andrea Doria scritta da lui medesimo*, Genova, 1997.
- BORGHESI V., *Informazioni sulle galee di Andrea Doria nelle carte strozziane (1552)*, in "Miscellanea storica ligure", n. 1 (1970).
- ID., *Il Magistrato delle Galee (1559-1607)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, 1973.
- ID., *Le galere del Principe Giovanni Andrea Doria (1540-1606)*, in *Navi di legno*, Trieste, 1998.
- ID., *Navi e marinai della Repubblica di Genova nel Seicento*, in *Corsari "turchi" e barbareschi in Liguria*, Atti del 1° Convegno di studi (Ceriale, 7-8 giugno 1986), Albenga, 1987.
- BORNATE C., *I negoziati per attirare Andrea D'Orta al servizio di Carlo V*, in "Giornale Storico e Letterario della Liguria", XVIII/2 (1942).
- BORRELLI G., LANARO P., VECCHIATO V. (a cura di), *Il sistema fiscale veneto. Problemi e aspetti XV-XVIII secolo*, Verona, 1982.
- BOUREL DE LA RONCIÈRE C., *Histoire de la Marine française*, 6 voll., Paris, 1899-1932.
- BOYER-XAMBEAU M.T.-DELEPLACE G.-GILLARD L., *Banchieri e Principi. Moneta e credito nell'Europa del Cinquecento*, Torino, 1991.
- BRANCACCIO G., "Nazione genovese". *Consoli e colonia nella Napoli moderna.*, Napoli, 2001.
- BRAUDEL F., *Civiltà e Imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, 1986.
- ID., *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, III, *I tempi del mondo*, Torino, 1982
- ID., *Scritti sulla storia*, Milano, 2001.
- BRÉARD V.C., *La navigation des galères du Ponant, de Rochefort à Rouen*, Rouen, 1893.
- BRIGNOLE SALE A.G., *Congratulatione fatta a' Serenissimi Collegi della Serenissima Repubblica di Genova pel nuovo armamento delle galee da un cittadino zelante habitante in Napoli*, Genova, 1642.
- BUIA C., *La criminalità a Sanremo alla fine del XVII secolo*, tesi di laurea della facoltà di Giurisprudenza, Università di Genova, relatore V. Piergiovanni, a.a. 1978-79.
- BURLET R.-ZYSBERG A., *Le travail de la rame sur les galères de France vers la fin du XVII<sup>e</sup> siècle*, in "Neptunia", 164 (1986).

- C. MANCA, *Uomini per la corsa. Rapporti di classe e condizioni sociali nelle città marittime dopo Lepanto*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, 1982.
- CADENAS Y VINCENT (DE) V., *El protectorado de Carlos V en Génova. La 'condotta' de Andrea Doria*, Madrid, 1977.
- CALABRIA A., *Finanzieri genovesi nel Regno di Napoli nel Cinquecento*, in "Rivista Storica Italiana", CI, fasc. III (1989).
- CALCAGNO G.C., *Armamento pubblico e magistrature marittime a Genova nei secoli XVI e XVII*, in *La Storia dei genovesi*, vol. VI, Genova, 1985.
- ID., *La navigazione convogliata a Genova nella seconda metà del Seicento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, 1973.
- ID., *Note sui tempi di viaggio delle galere genovesi nel Seicento*, in *Studi di storia della scienza e della tecnica*, Genova, 1981.
- CALEGARI M., *La manifattura genovese della carta (sec. XVI-XVIII)*, Genova, 1986.
- CALISSE C., *Storia di Civitavecchia*, Firenze, 1898.
- CALVINI N., *Statuti comunali di Diano (1363)*, Diano M., 1988.
- ID., *Statuti comunali di San Remo*, San Remo, 1983.
- CAMPODONICO P., *Andrea Doria*, Genova, 1997.
- CANDIANI G., *Conflitti di intenti e di ragioni politiche, di ambizioni e di interessi nel patriziato veneto durante la guerra di Candia*, in "Studi veneziani", n.s. XXXVI (1998).
- ID., *Francia, Papato e Venezia nella fase finale della guerra di Candia*, in "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", tomo CLII (1993-94).
- CANEVA G., *L'ultimo comando in mare di Ippolito Centurione e l'epidemia delle galee genovesi nel 1684-85*, in "Quaderni ligustici", n. 126 (1964).
- ID., *La flotta permanente della repubblica di Genova (1559-1797)*, in "Genova", n. 6 (1964).
- ID., *La "Spetiarìa" delle galee genovesi*, in "Quaderni della Associazione ligure di archeologia e storia navale", n. 11 (1960).
- CAPPELLI A., *Cronologia, Cronografia e Calendario perpetuo*, Milano, 1998.
- CAPPELLONI M.L., *Vita del Principe Andrea Doria descritta da M. Lorenzo Cappelloni con un compendio della medesima vita*, Venezia, 1568.



- CAPPONI N., *Strategia marittima, logistica e guerra navale sotto Ferdinando II de' Medici (1621-1670)*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001), Pisa, 2001.
- CARANDE R., *Carlo V e i suoi banchieri*, Genova, 1987.
- CARAVALE M.-CARACCILO A., *Lo Stato pontificio da Martino V a Pio IX*, Torino, 1978.
- CASANOVA G., *Storia della mia vita*, 2 voll., Roma, 1999.
- CASELLA L., *I Savorgnan o delle piccole corti*, in *"Familia" del principe e famiglia aristocratica*, a c. di C. MOZZARELLI, Roma, 1988, vol. 2.
- CECI G., *Commercio di schiavi a Napoli*, in *"Napoli nobilissima"*, XV (1906).
- CERASOLI F., *Stato e armamento delle torri delle spiagge romane ed adriatiche (anni 1625-1631)*, in *"Rivista Marittima"*, XXIV (1891).
- CESSI R., *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in *"Nuovo Archivio Veneto"*, n.s. 27 (1914).
- CIANO C., *Santo Stefano per mare e per terra. La guerra mediterranea e l'Ordine dei Cavalieri di Santo Stefano dal 1563 al 1716*, Pisa, 1985.
- CIPOLLA C.M., *Conquistadores, pirati, mercatanti. La saga dell'argento spagnuolo*, Bologna, 1996.
- ID., *Il governo della moneta a Firenze e Milano nei secoli XIV-XVI*, Bologna, 1990.
- COINDREAU R., *Les Corsaires de Salé*, Paris, 1948.
- COLMERIO M., *Historia de la economía política en España*, Madrid, 1965.
- COLOCCI A., *Sullo studio della tsiganologia in Italia*, Perugia, 1912.
- CONTENTO A., *Il censimento della popolazione sotto la Repubblica veneta*, in *"Nuovo Archivio veneto"*, XIX-XX (1900).
- CONZATO A., *Per un profilo della nobiltà friulana nel Cinquecento: tra permanenza e partenza*, in *"Studi Veneziani"*, n.s. XLI (2001).
- COSTANTINI C., *Aspetti della politica navale genovese nel Seicento*, in *"Miscellanea storica ligure"*, II, n. 1 (1970).
- ID., *La Repubblica di Genova*, Torino, 1986.
- COZZI G., *Religione, moralità e giustizia a Venezia: vicende della magistratura degli Esecutori contro la bestemmia (secoli XVI-XVII)*, in *"Ateneo Veneto"*, vol. 29 (1991).
- ID., *Repubblica di Venezia e Stati italiani. Politica e giustizia dal secolo XVI al secolo XVII*, Torino, 1982.

- COZZI G.-KNAPTON M.-SCARABELLO G., *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, Torino, 1992.
- CROCE B., *La vita infernale delle galere*, in *Varietà di storia letteraria e civile*, serie seconda, Bari, 1949.
- DA CANAL C., *Della Milizia Marittima*, a cura di M. NANI MOCENIGO, Roma, 1930.
- DAN P., *Histoire de Barberie et de ses corsaires*, Paris, 1649.
- DAY J.-ANATRA B.-SCARAFFIA L., *La Sardegna medioevale e moderna*, Torino, 1984.
- DE CARO G., *Anton Giulio I Brignole Sale*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XIV.
- DE POMPEIS G.M., *Di due collegi eretti in Napoli per la conversione degli infedeli orientali*, in "La Scienza e la Fede", LVIII (1865).
- DE ROSSI G.M., *Torri costiere del Lazio*, Roma, 1971.
- DEARDEN S., *A Nest of Corsairs: the Fighting Karamânlis of the Barbary Coast*, London, 1976.
- DELLEPIANE R., *Annotazioni sull'ordinamento militare genovese nei primi decenni del Seicento*, Tesi di laurea della Facoltà di Scienze Politiche, relatore E. GRENDI, Università degli Studi di Genova, a.a. 1975-76.
- DENY J.-LAROCHE J., *L'expédition en Provence de l'armée de mer du Sultan Suleyman sous le commandement de l'Amiral Khair al-Dîn Pacha dit Barberousse*, in "Turcica", (1969).
- DESHAYES DE COURMENIN, *Voyage de Levant fait par le commandement du Roy en l'année 1621*, Paris, 1624.
- DEVOULX A., *La marine de la régence d'Alger*, in "Revue africaine", 1869.
- Dizionario del diritto comune dell'avvocato Marco Ferro*, vol. II, Venezia, 1847.
- Dizionario di Marina Medievale e Moderno*, Roma, 1937.
- Dizionario etimologico italiano*, Firenze, 1975, 5 voll.
- DOMINGUEZ ORTIZ A., *La esclavitud en Castilla durante la Edad Moderna*, in *Estudios de Historia social de España*, Madrid, 1952.
- DORIA G., *Conoscenza del mercato e sistema informativo: il know-how dei mercanti-finanzieri genovesi nei secoli XVI e XVII*, in *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, 1995.
- ID., *Investimenti della nobiltà genovese nell'edilizia di prestigio (1530-1630)*, in *Nobiltà e investimenti a Genova in Età moderna*, Genova, 1995.

- DOUMERC B., *Le galere di mercato*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. TENENTI E U. TUCCI, Roma, 1991.
- DUMONT J., *Voyages en France, en Italie, en Allemagne, à Malte et en Turquie*, 4 voll., La Haye, 1699.
- DURO FERNÁNDEZ C., *Armada Española*, 9 voll., Madrid, 1972.
- EARLE P., *Corsairs of Malta and Barbary*, London, 1970.
- ELLIOT J.H., *Il miraggio dell'Impero. Olivares e la Spagna: dall'apogeo al declino*, Roma, 1991.
- EMERIT M., *L'essai d'une marine marchande barbaresque au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Cahiers de Tunisie", n. 11 (1955).
- Enciclopedia del diritto*, vol. II, Milano, 1958.
- ETONTI M.-ROSSI F., *La popolazione nel Dogado veneto nei secoli XVII e XVIII*, Padova, 1994.
- EVANS R.J., *Rituals of Retribution. Capital Punishment in Germany 1600-1987*, Oxford, 1996.
- FALCONE P., *Una relazione di Malta nella fine del Cinquecento*, in "Archivio Storico di Malta", IV (1932).
- FASANO GUARINI E., *Au XVI<sup>e</sup> siècle: comment naviguent les galères*, in "Annales E.S.C.", 1961.
- FAVERO G.-MORO M.-SPINELLI P.-TRIVELLATO F.-VIANELLO F., *Le anime dei demografi. Fonti per la rilevazione dello stato della popolazione di Venezia nei secoli XVI e XVII*, in "Bollettino di demografia storica", n. 15 (1992).
- FELLONI G., *Asientos, juros y ferias de cambio desde el observatorio genoves (1541-1675)*, in G. FELLONI, *Scritti di Storia Economica*, vol. 1, Genova, 1999.
- ID., *Finanze statali, emissioni monetarie ed alterazioni della moneta di conto in Italia nei secoli XVI-XVIII*, in G. FELLONI, *Scritti di Storia Economica*, vol. 1, Genova, 1999.
- ID., *Gli investimenti finanziari genovesi tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, 1971.
- ID. (a cura di), *Moneta, credito e banche in Europa: un millennio di storia*, Genova, 1997.
- FIRPO L.(a cura di), *Relazioni di ambasciatori al Senato. Francia (1600-1656)*, vol VI, Torino, 1975.

- FIRPO L.(a cura di), *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Costantinopoli (1590-1793)*, vol. XIII, Torino, 1984
- FIRPO L.(a cura di), *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Savoia (1496-1797)*, vol. XI, Torino, 1983.
- FIRPO L.(a cura di), *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Spagna (1497-1598)*, vol. VIII, Torino, 1981.
- FISCHER G., *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa 1415-1830*, London, 1957.
- FLINN M., *il sistema demografico europeo: 1500-1820*, Bologna, 1983.
- FONTENAY M., *Chiourmes turques au XVII<sup>e</sup> siècle*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, 1982.
- ID., *Corsaires de la foi ou rentiers du sol? Les Chevaliers de Malte dan le "corso" Méditerranéen au XVII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'Histoire moderne et contemporaine", (1988).
- ID., *Il mercato maltese degli schiavi al tempo dei Cavalieri di S. Giovanni*, in "Quaderni Storici", n. 107 (2001).
- ID., *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des ports barbaresques*, in "Annales E.S.C.", n. 43 (1988).
- ID., *Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen au XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècles*, in "Les Cahiers de Tunisie", 157-158 (1991).
- ID., *L'Empire ottoman et les risque corsaire au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'Histoire moderne et contemporaine", XXXII (1985).
- ID., *L'esclave galérien dans la Méditerranée des temps modernes*, in *Figures de l'esclave au Moyen Âge et dans le monde moderne*, a cura di H. BRESCH, Paris, 1996.
- ID., *Les derniers feux du corso chrétien à Malte, 1679-1798*, in *Méditerranée mer ouverte*, 2 voll., Malta-Aix-en-Provence, 1997.
- ID., *Les galères de l'Islam*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1991.
- ID., *Les galères de Malte 1530-1798*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1991.
- ID., *Les missions des galères de Malte, 1530-1798*, in *Guerre et commerce en Méditerranée, IX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*, a cura di M. VERGÉ-FRANCESCHI, Paris, 1991.
- FORCHERI G., *Navi e navigazione a Genova nel Trecento: il Liber gazarie, Bordighera*, 1974.
- FOURNIER J., *Un marché de turcs pour les galères royales (1685)*, in "Bulletin Historique et Philologique", XVI (1901).

- FRANCHINA A., *Un censimento di schiavi nel 1565*, in "Archivio Storico Siciliano", s. II, XXXII (1907).
- FRANCO SILVA A., *La esclavitud en Sevilla y su tierra a fines de la Edad Media*, Sevilla, 1979.
- FRATTARELLI FISCHER L., *Il bagno delle galere in "terra cristiana". Schiavi a Livorno fra Cinque e Seicento*, in "Nuovi Studi Livornesi", vol. VIII (2000).
- GAID G., *L'Algérie sous les Turcs*, Alger, 1991.
- GARLAND D., *Pena e società moderna. Uno studio di teoria sociale*, Milano, 1999.
- GATTI L., *L'Arsenale e le galee. Pratiche di costruzione e linguaggio tecnico a Genova tra Medioevo ed età Moderna*, Genova, 1990.
- ID., *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, 1999.
- GEMIGNANI M., *Il Cavaliere Iacopo Inghirami al servizio dei granduchi di Toscana*, Pisa, 1996.
- ID., *L'attività navale del Sacro Militare Ordine di Santo Stefano P.M. nel primo trentennio del XVII secolo*, Roma, 2001.
- GENTIL DA SILVA J., *Banque et crédit en Italie au XVII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1969, 2 voll.
- GEREMEK B., *Il pauperismo nell'età preindustriale (secoli XIV-XVIII)*, in *Storia d'Italia*, vol. 5\*, *I documenti*, Torino, 1973.
- ID., *Uomini senza padrone: poveri e marginali tra medioevo ed età moderna*, Torino, 1992.
- GHILINO S., *Un banchiere del '600: Stefano Balbi. Affari di Stato e fiere dei cambi*, Genova, 1996.
- GIACCHERO G., *Il Seicento e le Compere di San Giorgio*, Genova, 1979.
- GIACOMONE PIANA P., *La marina genovese*, in *Uniformi delle Marine Militari italiane nel Seicento e Settecento*, Roma, 1995.
- ID., *His Majesty's Galleys. Navi e marinai italiani nella Royal Navy del tardo Seicento*, in "Notiziario Modellistico", 1 (1997).
- ID., *L'esercito e la marina della Repubblica di Genova dal trattato di Worms alla pace di Aquisgrana (1743-1748)*, in *Genova, 1746: una città di antico regime tra guerra e rivolta*, Genova, 1998, vol. II.
- GIOFFRÉ D., *Il mercato degli schiavi a Genova nel secolo XV*, Genova, 1971.
- GIORGI I., *Paolo III e la schiavitù in Roma nel secolo XVI*, Roma, 1879.

- GLETE J., *Navies and Nations 1500-1860*, 2 voll., Stockholm, 1993.
- GOODMAN D., *El poderío naval español. Historia de la armada española del siglo XVII*, Barcelona, 2001.
- GOODMAN D., *Spanish naval power, 1589-1665: reconstruction and defeat*, Cambridge, 1997.
- GRAMMONT (DE) H., *Histoire d'Alger sous la domination turque*, Paris, 1887.
- GRAMSCI A., *Quaderni del carcere, Quaderno 25, Ai margini della storia (storia dei gruppi sociali subalterni)*, Torino, 1977.
- GRANDCHAMP P., *Documents concernant la course dan la régence de Tunis de 1764 à 1769 et de 1783 à 1843*, in "Cahiers de Tunisie", 1957.
- Grande dizionario italiano dell'uso*, ideato e diretto da T. DE MAURO, Torino, 2000, 6 voll.
- GRAVIÈRE (DE LA) J., *Les derniers jours de la marine à rames*, Paris, 1885.
- GRENDI E., *Andrea Doria, uomo del Rinascimento*, in E. GRENDI, *La Repubblica aristocratica dei genovesi. Politica, carità e commercio fra Cinque e Seicento*, Bologna, 1986.
- ID., *Introduzione alla storia moderna della Repubblica di Genova*, Genova, 1976.
- ID., *Un'alternativa genovese verso il 1725: galere o navi da guerra? (costi comparativi e alimentazione)*, in *Studi di storia navale*, Firenze, 1975.
- GUARNIERI G., *I Cavalieri di Santo Stefano*, Pisa, 1960
- GUGLIEMOTTI A., *Gli ultimi fatti della squadra romana da Corfù all'Egitto. Storia dal 1700 al 1807*, Roma, 1884.
- ID., *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, Firenze, 1876.
- ID., *La squadra ausiliaria della marina romana. Storia dal 1644 al 1699*, Roma, 1883
- ID., *La squadra permanente della marina romana. Storia dal 1573 al 1644*, Roma, 1882.
- ID., *Marcantonio Colonna alla battaglia di Lepanto*, Firenze, 1862.
- ID., *Storia della marina pontificia nel Medio Evo dal 728 al 1499*, Firenze, 1871.
- ID., *Storia delle fortificazioni nella spiaggia romana risarcite e accresciute dal 1560 al 1570*, Roma, 1880.
- GUICCIARDINI F., *Storia d'Italia*, Torino, 1971.
- GUILMARTIN J.F., *Gunpowder and Galleys*, Cambridge, 1974.

- HATZOPOULOS D., *La dernière guerre entre la République de Venise et l'Empire ottoman (1714-1718)*, Montréal, 1999.
- HEERS J., *I barbareschi*, Roma, 2003.
- HERNÁNDEZ M., *El remador de galeras: narración histórica*, Barcelona, 1962.
- HERVÉ M., *Campagnes navales de la régence turque d'Alger contre la Russie au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'histoire maghrébine", n. 83 (1996).
- HUNECKE V., *Il patriziato veneziano alla fine della Repubblica 1646-1797. Demografia, famiglia, ménage*, Roma, 1997.
- Il commercio degli schiavi a Cattaro nel 1661*, in "Archivio veneto", tomo XXX (1885).
- IMBER C.H., *The Navy of Suleyman the Magnificent*, in "Archivum Ottomanicum", VI (1980).
- JAL A., *Glossaire nautique*, Paris, 1848.
- JULIEN C.A., *Histoire de l'Afrique du Nord*, 2 voll., Paris, 1966.
- JUTRONIC' A., *La galea del Comune di Bra\_ (Brazza) ed i suoi sopracomiti e galeotti*, in "Studi veneziani", X (1968).
- KARPOV S., *La navigazione veneziana nel Mar Nero (XIII-XV secolo)*, Ravenna, 2000.
- KNAPTON M., *Il sistema fiscale nello stato di Terraferma, secoli XIV-XVIII. Cenni generali*, in *Venezia e la Terraferma. Economia e società*, Bergamo, 1989.
- LACOSTE L., *La marine algérienne sous les Turcs*, in "Revue Maritime", 1931.
- LACOUR-GAYET G., *La Marine militaire en France sous Louis XIV*, Paris, 1911.
- LAFORÊT A., *Étude sur la marine des galères*, Marseille, 1861.
- LAIGLESIA (DE) F., *Estudios históricos (1515-1555)*, I, Madrid, 1918.
- LANE F.C., *Le navi di Venezia*, Torino, 1983.
- ID., *Storia di Venezia*, Torino, 1991.
- LAUNAGUET (DE) R., *Histoire des galères de Malte*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1991.
- LAVISSE E., *Sur les galères du Roi*, in "Revue de Paris", 1897.
- LE GOFF J.(a cura di), *Nuova storia (La)*, Milano, 1990.
- LEFEVRE R., *La marina militare pontificia*, in "Rivista Marittima", LXXXI, n. 3 (1948).

- Legislazione toscana raccolta e illustrata dal dott. Lorenzo Cantini*, Firenze, 1800-1808.
- LENCI M., *Forzati lucchesi sulle galere genovesi (sec. XVI-XVIII)*, in *La storia dei genovesi*, IX, Genova, 1989.
- LENZI M., *La gestione delle galere stefaniane negli anni Quaranta del '600*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001), Pisa, 2001.
- LÉON G., *The Greek Merchant Marine (1453-1850)*, in *The Greek Merchant Marine*, Athene, 1972.
- LERCARI A., *Francesco Centurione*, in *Dizionario Biografico dei Liguri*, vol. III.
- LO BASSO L., *In traccia de' legni nemici. Corsari europei nel Mediterraneo del Settecento*, Ventimiglia, 2002.
- ID., *La Marina da guerra di casa Savoia durante il Settecento*, in "Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare", XIV (dicembre 2000).
- ID., *Schiavi, forzati e buonevoglie. La gestione dei rematori delle galere dell'Ordine di Santo Stefano e della Repubblica di Venezia. Modelli a confronto*, in *L'Ordine di Santo Stefano e il mare*, atti del convegno (Pisa 11-12 maggio 2001), Pisa, 2001.
- LODOLINI TIPPUTI C., *Esclaves barbaresques sur les galères pontificales*, in "Revue d'Histoire maghrébine", nn. 61-62 (1991).
- LOMER J.H., *Les turcs sur les galères du Roi de France*, in "Frnsiz dili ve ede biyati", 1980.
- LUZZATTO G., *Navigazione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medio Evo*, in *Studi di storia economica veneziana*, Padova, 1954.
- MAFRICI M., *Il Regno di Napoli e la Sublime Porta tra Sei e Settecento*, in *L'Europa centro-orientale e il problema turco tra Sei e Settecento*, Atti del convegno internazionale di Studi (Viterbo 23 - 25 novembre 1998), a cura di G. PLATANIA, Viterbo, 2000.
- ID., *L'assedio della Mezzaluna*, in *Storia di Salerno*, a cura di A. PLACANICA, II, Avellino, 2001.
- ID., *Mari, pirati, fortificazioni costiere*, in P. BEVILACQUA, *Storie regionali. Storia della Calabria*, vol. 3, Roma-Bari, 2001.
- ID., *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, 1995.



- ID., *Navi e pirati: la difesa del Regno di Napoli nel secolo XVI*, in *Mediterraneo nei secoli XII-XVI*, Atti del convegno di storia militare (Napoli 27-29 ottobre 1997), a cura di P. ALBEINI, Roma, 1999.
- ID., *Regno di Napoli e Reggenze barbaresche nel contesto mediterraneo*, in *Mezzogiorno d'Italia e il Mediterraneo nel triennio rivoluzionario 1796-1799*, Atti del convegno internazionale di studi (Avellino 19-20 marzo 1999), a cura di F. BARRA, Avellino, 2001.
- MALLET M., *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century*, Oxford, 1967.
- MANCA C., *La storiografia marittima sullo Stato pontificio della Chiesa*, in *Tendenze e orientamenti della storiografia marittima contemporanea*, Napoli, 1986.
- MANDICH G., *Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del sec. XV*, in "Rivista delle società", IV (1961).
- MANFRONI C., *Storia della Marina italiana*, Roma, 1897.
- MANTELLI R., *Burocrazia e finanze pubbliche nel Regno di Napoli*, Napoli, 1981.
- MARANGON M., *Un genovese in Sicilia nella prima metà del secolo XVII: Camillo Pallavicino*, Tesi di laurea della Facoltà di Economia, Università degli Studi di Genova, relatore G. Doria, a.a 1986-87.
- MARANI E., *Giulio II e gli schiavi dalmati nel Regno di Napoli*, in "Rivista dalmatica", XLII (1971).
- MARCHIONNI E., *L'Arsenale di Venezia. Gli uomini, il lavoro, le galere: i documenti*, in *Venezia e la difesa del Levante*, Venezia, 1986.
- MARINI L., *Per "ritrovar uomini in abbondantia": la riscossione della "tansa insensibile del galeotto" da parte del Monte di Pietà di Treviso (1647-1682)*, tesi di laurea della Facoltà di Lettere e Filosofia, Università Ca' Foscari di Venezia, relatore R.C. Mueller, aa. 1999-2000.
- MARRONE G., *La schiavitù nella società siciliana dell'età moderna*, Caltanissetta-Roma, 1972.
- MARSILI L.F., *Stato Militare dell'Imperio ottomano*, L'Aia, 1732
- MARTHEILE J., *Mémoires d'un galérien du roi Soleil*, Paris, 1982.
- MARTINI G., *La giustizia veneziana ed il "vitio nefando" nel secolo XVII*, in "Studi Veneziani", n.s., XI (1986).

- MARZARI M., *Il periodo napoleonico in Italia e l'opera degli ingegneri Salvini e Tupinier nell'Arsenale veneto*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, 1993.
- MASSON M.P., *Les galères de France 1481-1781 (Marseille port de guerre)*, Aix-en-Provence, 1938.
- MASSON P., *Histoire de la marine*, tomo 1, *L'Ère de la voile*, Paris, 1981.
- MASSONE G.B., *La pena dei lavori forzati considerata nella sua applicazione pratica ossia i bagni marittimi negli Stati sardi*, Genova, 1851
- MATHIEX J., *Sur la marine marchande barbaresques au XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Annales E.S.C.", n. 13 (1958).
- ID., *Trafic et prix de l'homme en Méditerranée aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Annales E.S.C.", IX (1954).
- MEDINA A., *Tempi di navigazione delle galee genovesi nel Mediterraneo (XVII-XVIII secolo)*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova, 1973.
- MÉTHIVIER H., *La Fronde*, Paris, 1984.
- MEYER J., *Gens de mer en Méditerranée au XVII<sup>e</sup> siècle: la France et l'Espagne. Essai de comparasion*, in *Le genti del Mare Mediterraneo*, Napoli, 1982.
- MEYER J.-ACERRA M., *Histoire de la Marine française des origines à nos jours*, Rennes, 1994.
- MICELLI F., *I Savorgnan e la difesa della Patria*, in *I Savorgnan e la Patria del Friuli dal XIII al XVIII secolo*, Udine, 1984.
- MOLLAT M., *I poveri nel Medioevo*, Roma-Bari, 1993.
- MOLMENTI P., *La storia di Venezia nella vita privata dalle origini alla caduta della Repubblica*, Bergamo, 1905-1908.
- MONGA L., *Galee toscane e corsari barbareschi. Il diario di Aurelio Scetti, galeotto fiorentino (1565-1577)*, Pisa, 1999.
- MONTENOVESI O., *La difesa del litorale romano dal secolo XVI al XVIII*, Roma, 1939.
- MOTTA G., *La schiavitù a Messina nel primo Cinquecento*, in "Archivio Storico per la Sicilia orientale", LXX (1974).
- ID., *Su qualche aspetto della schiavitù in Sicilia*, in "Economia e Storia", XXII (1976).
- MUSCAT J., *The Maltese Galley*, Malta, 1998.

- MUSI A., *L'Italia dei Viceré. Integrazione e resistenza nel sistema imperiale spagnolo*, Cava de' Tirreni, 2000.
- ID., *Mercanti genovesi nel Regno di Napoli*, Napoli, 1996.
- MUSSO G.G., *Navigazione e commercio genovese con il Levante nei documenti dell'Archivio di Stato di Genova (secc. XIV-XV)*, Roma, 1975.
- MUTO G., *Forme e contenuti economici dell'assistenza nel Mezzogiorno moderno: il caso di Napoli*, in *Timore e carità. I poveri nell'Italia moderna*, atti del convegno "Pauperismo e assistenza negli antichi Stati italiani", Cremona 28-30 marzo 1980, a cura di G. POLITI-M. ROSA-F. DELLA PERUTA, Cremona, 1982.
- NANI MOCENIGO M., *La marina della Religione di Malta*, in "Ateneo Veneto", CXXVIII, vol. 122 (1937).
- ID., *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Venezia, 1995 (ristampa anastatica della prima edizione: Roma, 1935).
- NARDI G., *La congregazione degli schiavi dei PP. Gesuiti*, Napoli, 1967.
- ID., *Opere per la conversione degli schiavi*, Napoli, 1967.
- NICOLINI A., *Schiavi a Savona fra Tre e Quattrocento (1323-1460)*, in "Atti e memorie della società savonese di storia patria", n.s., vol. XXXVI (2000).
- Novissimo digesto italiano*, diretto da A. AZARA E E. EULA, vol. IX, Torino, 1975.
- NUTI G., *Ippolito Centurione*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XXIII.
- ODDO F.L., *La Sicilia sotto gli assalti barbareschi e turchi (secoli XV-XVII)*, Trapani, 1990.
- ODERICO T., *Il perfetto giurdiscente*, Genova, 1646.
- OLESA MUÑIDO F.F., *La galera en la navegación y el combate*, Madrid, 1971.
- ID., *La organización naval de los estados mediterráneos y en especial de España durante los siglos XVI y XVII*, Madrid 1968.
- ORESTE G., *Genova e Andrea Doria nella fase critica del conflitto franco-asburgico*, in "Atti della Società ligure di Storia patria", LXXII/3 (1950).
- PACINI A., *La Genova di Andrea Doria nell'Impero di Carlo V*, Firenze, 1999

- PAGES G., *Note sur le recrutement et la libération des galériens sous Louis XIV au début du Ministère de Colbert*, in "Revue d'histoire moderne et contemporaine", 1908-09.
- PALERMO L., *La storiografia marittima sullo Stato della Chiesa (1980-2000)*, in *La storiografia marittima in Italia e in Spagna in età moderna e contemporanea. Tendenze, orientamenti, linee evolutive*, a cura di A. DI VITTORIO e C. BARCIELA LÓPEZ, Bari, 2001.
- PALLAVICINO G., *Invenzione di Giulio Pallavicino di scriver tutte le cose accadute alli tempi suoi (1583-1589)*, a cura di E. GRENDI, Genova, 1975.
- PANCIERA W., *L'arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Treviso, 1996.
- PANDIANI E., *Il primo comando in mare di Andrea D'Oria con uno studio sulle galee genovesi*, in "Atti della Società ligure di Storia patria", LXIV (1935).
- PANTERA P., *L'Armata navale*, Roma, 1614.
- PANZAC D., *L'Adriatique incertaine: capitaines, corsaires barbaresques et sultan ottoman vers 1800*, in "Turcica", n. 29 (1997).
- ID., *La flotte de guerre ottomane au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, Ankara, 1996.
- ID., *Le commerce maritime de Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue d'histoire maghrébine", nn. 69-70 (1993).
- ID., *Les corsaires barbaresques. La fin d'une épopée 1800-1820*, Paris, 1999.
- ID., *Une activité en trompe-l'œil: la course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée", n. 47 (1988).
- PARKER G., *Guerra e rivoluzione militare (1450-1789)*, in *Storia d'Europa*, vol. IV, *L'età moderna. Secoli XVI-XVIII* a cura di M. AYMARD, Torino, 1995.
- PEDANI M.P., *In nome del Gran Signore. Inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Venezia, 1994.
- PEDANI-FABRIS (a cura di), *Relazioni di ambasciatori veneti al Senato. Costantinopoli (1512-1789)*, vol. XIV, Padova, 1996.
- PENZO G., *La Gondola. Storia, progettazione e costruzione della più straordinaria imbarcazione tradizionale di Venezia*, Venezia, 1999.
- PERINI S., *Una riforma della marina militare veneziana nel secondo Settecento*, in "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti", n. 155 (1997).

- ID., *Venezia e la guerra di Morea (1684-1699)*, in "Archivio Veneto", vol. CLIII (1999).
- PERRERO A.D., *Prima carovana dei Cavalieri della Sacra Religione e Milizia dei SS. Maurizio e Lazzaro*, in "Curiosità e ricerche si storia subalpina", IV (1874).
- PERRIA A., *Il corsaro Andrea Doria*, Milano, 1972.
- PETIET C., *L'Ordre de Malte face aux turcs. Politique et stratégie en Méditerranée au XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1996.
- PETIT E., *André Doria. Un amiral condottière au XVI<sup>e</sup> siècle (1466-1560)*, Paris, 1887.
- PEZZOLO L., *L'economia*, in *Storia di Venezia*, vol. VII, *La Venezia barocca*, Roma, 1997.
- ID., *L'oro dello Stato. Società, finanza e fisco nella Repubblica veneta del secondo '500*, Venezia, 1990.
- PIACENTINI S., *I dispacci di Lazaro Mocenigo dal teatro della guerra per Candia (1649-1657)*, tesi di laurea della Facoltà di Lettere e Filosofia, Università Ca' Foscari di Venezia, relatore G. Scarabello, a.a 1998-99.
- PIOLA CASELLI F., *La flotta pontificia tra il XIV ed il XVI secolo. Costo e finanziamento*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, 1993.
- POVOLO C., *Stereotipi imprecisi. Crimini e criminali dalle sentenze di alcuni tribunali della Terraferma veneta (secoli XVI-XVIII)*, Vicenza, 2000.
- PRETO P., *Epidemia, paura e politica nell'Italia moderna*, Bari, 1987.
- ID., *I servizi segreti di Venezia*, Milano, 1994.
- ID., *La società veneta e le grandi epidemie di peste*, in *Storia della cultura veneta*, 4/II, Vicenza, 1986.
- ID., *Peste e società, 1576*, Vicenza, 1978.
- PRIMAUDAIE (DE LA) M.F., *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*, Paris, 1860.
- PRIORI L., *Prattica criminale, secondo il ritto delle leggi*, Venezia, 1643.
- PULLAN B., *La politica sociale della Repubblica di Venezia 1500-1620*, 2 voll., Roma, 1982.
- RADOGNA L., *Storia della marina militare delle Due Sicilie (1734-1860)*, Milano, 1978.

- RAMBERT G., *Nicolas Arnoul: intendant des galères à Marseille 1665-1674*, Marseille, 1931.
- RAPP R.T., *Industria e decadenza economica a Venezia nel XVII secolo*, Roma, 1986.
- REZASCO G., *Dizionario del linguaggio storico e amministrativo*, Firenze, 1884.
- RODRÍGUEZ RAMOS L., *La pena de galeras en la España moderna*, in "Anuario de Derecho penal y Ciencias penales", (1978).
- ROMANI M.A., *Criminalità e giustizia nel Ducato di Mantova alla fine del Cinquecento*, in "Rivista storica italiana", XCII (1980).
- ROSSI E., *Storia di Tripoli e della Tripolitania dalla conquista araba al 1911*, Roma, 1968.
- RUDT DE COLLENBERG W.H., *Le baptême des musulmans esclaves à Rome aux XVII<sup>e</sup> siècle*, in "Mélanges de l'École française de Rome. Italie et Méditerranée", CI (1989).
- RUSCHE G.-KIRCHHEIMER O., *Pena e struttura sociale*, Bologna, 1978.
- SACERDOTI A., *Le galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in "Bollettino dell'Istituto di Storia della società e dello Stato veneziano", IV (1962).
- SAIGE G., *Collection de documents historiques publiés par ordre de S.A.S. le Prince Charles III Prince Souverain de Monaco*, 4 voll., Monaco, 1890.
- ID., *Monaco ses origines et son histoire*, Monaco, 1897.
- SANDRI L., *L'organizzazione difensiva fra Civitavecchia e Orbetello ed una relazione di Mons. Felice Peraldi del 1834*, Roma, 1936.
- SANZ GRANVELLA V., *La esclavitud en Valencia en los siglos XVI y XVII*, Valencia, 1978.
- SAVELLI R., "Honore et robba": *sulla vita di Giovanni Andrea Doria*, in "La Berio", anno XXIX, fasc. I (1989).
- ID., *La Repubblica oligarchica. Legislazione, istituzione e ceti a Genova nel Cinquecento*, Milano, 1981.
- ID., *Potere e giustizia. Documenti per la storia della rota criminale a Genova alla fine del '500*, in "Materiali per una storia della cultura giuridica", V (1975).
- ID., *Statuti e amministrazione della giustizia a Genova nel Cinquecento*, in "Quaderni Storici", n. 110, fasc II (2002).

- SCARABELLI G., *La Marina degli "Hospitalari di S. Giovanni". Consuetudini di bordo agli inizi del XVIII secolo*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, 1993.
- ID., *Vita quotidiana sulle galere dell'Ordine di Malta nel '700. La Caravana Marina di Fra' Francesco Antonio Mansi (1728-1729)*, Lucca, 1991.
- SCHIAFFINO A., *Contributo allo studio delle rilevazioni della popolazione nella Repubblica di Venezia: finalità, organi, tecniche, classificazioni*, in *Le fonti della demografia storica in Italia*, Roma, 1972, I.
- SCHIAFFINO A., *Memorie di Genova 1624-1647*, a cura di C. CABELLA, in "Quaderni di Storia e di Letteratura", n. 3 (1996).
- SCHLOSSER H., *Tre secoli di criminali bavaresi sulle galere veneziane (secoli XVI-XVIII)*, in "Quaderni del Centro Tedesco di Studi Veneziani", n. 28 (1984).
- SCIALOJA A., *Le galee grosse della Repubblica Veneta. Un precedente medioevale dei "pools" marittimi*, in *Saggi di storia del diritto marittimo*, Roma, 1946.
- SEIGNELAY (de) J.B., *L'Italie en 1671*, Paris, 1867.
- SELLA D., *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma, 1961.
- ID., *Crisis and Transformation in Venetian Trade*, in *Crisis and Change in the Venetian Economy in the Sixteenth and Seventeenth Centuries*, a cura di B. PULLAN, Londra, 1968.
- SENTIERI M., *Il cibo in catene. L'alimentazione a bordo delle galere: una diversa interpretazione*, Genova, 1989.
- SETTON K.M., *Venice, Austria, and the Turks in the Seventeenth Century*, Philadelphia, 1991.
- SEVILLA Y SOLANAS F., *Historia penitenciaria española: la galera*, Segovia, 1917.
- SHAW S., *Selim II and the Ottoman Navy*, in "Turcica", I (1969).
- SIGONIO C., *Della vita et fatti di Andrea Doria Principe di Melfi*, Genova, 1586.
- SIMBULA P., *Corsari e pirati nei mari di Sardegna*, Cagliari, 1993.

- SIRAGO M., *Attrezzature portuali e costruzioni navali in Napoli e nelle antiche province di Terra di Lavoro e di Principato Citra durante il vicereame spagnolo*, in *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, a cura di T. FANFANI, Napoli, 1993.
- ID., *I Doria, signori del mare, ed il sistema dell' "asiento" nella costituzione della flotta napoletana all'epoca di Carlo V*, in *Carlo V e il Mediterraneo*, atti del convegno internazionale (Napoli, 11-13 gennaio 2001), "Archivio delle Province napoletane", CXIX (2001).
- ID., *Gregorio Carafa Gran Maestro dell'Ordine di Malta*, Taranto, 2001.
- ID., *La flotta napoletana nel Vicereame spagnolo (1507-1598)*, in "Frontiera d'Europa", n. 1 (1999).
- SLOT B.J., *Archipelagus turbatus. Les Cycladea entre colonisation latine et occupation ottomane 1500-1718*, Istanbul, 1982.
- SOUCEK S., *Certain Types of Ship in Ottoman Turkish Terminology*, in "Turcica", VII (1975).
- STELLA A., *L'esclavage en Andalusie à l'époque moderne*, in "Annales E.S.C.", XLVII (1992).
- STOURAITI A., *Memorie di un ritorno. La guerra di Morea (1684-1699) nei manoscritti della Querini Stampalia*, Venezia, 2001.
- TAJANI A., *La Marina pontificia dalle origini al 1870*, in "Rivista nautica", 1929.
- TAVERNIER J., *Les six voyages de M. J. Tavernier en Turquie et en Perse*, 3 voll., Paris, 1676-77.
- TENENTI A., *Cristoforo da Canal. La marine vénitienne avant Lépante*, Paris, 1962.
- ID., *La navigazione*, in *Storia di Venezia*, vol. VII, *La Venezia barocca*, Roma, 1997.
- ID., *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari, 1961.
- TENENTI A.-VIVANTI C., *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitienes, XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles*, in "Annales E.S.C.", XVI (1961).
- The Kapudan Pasha His Office and His Domain*, a Symposium Held in Rethymnon, 7-9 January 2000, a cura E. ZACHARIADOU, Rethymnon, 2002.
- THEVENOT J., *Relation d'un voyage fait en Levant*, Paris, 1664.



- THIRIET F., *Quelques observations sur le trafic des galées vénitiennes d'après les chiffres des incanti (XIV<sup>e</sup>-XV<sup>e</sup> siècles)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano, 1962.
- THOMPSON I.A.A., *A Map of Crime in Sixteenth-Century Spain*, in "Economic History Review", XXI (1968).
- TITONE V., *Galere e vita di galera nel Regno di Sicilia*, in "L'Osservatore", I (1955).
- TIXI C., *Le origini della Marina sabauda. Appunti per la storia e la politica navale sino al ducato di Emanuele Filiberto*, in "Bollettino dell'Aidmen", n. 15 (1995).
- TOMASIN G., *La nascita della professione contabile nel XVI secolo a Venezia*, Venezia, 1982.
- TOMASSETTI G., *Le torri della spiaggia romana nell'anno 1567*, in *Scritti di Storia della filologia ed arte*, Napoli, 1908.
- TOURNIER G., *Les galères de France et les galériens protestants des XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles*, 3 voll., Paris, 1943-49.
- TRANCHIDA D., *Pirateria barbaresca e Regno di Napoli negli ultimi decenni del XVIII secolo (1776-1799)*, Messina, 1995.
- TRASELLI C., *Una statistica maltese del XVI secolo*, in "Economia e storia", 1966.
- TRIA L., *La schiavitù in Liguria: ricerche e documenti*, in "Atti della Società ligure di Storia patria", LXX (1947).
- TRIVELLATO F., *Fondamenta dei vetrai. Lavoro, tecnologia e mercato a Venezia tra Sei e Settecento*, Roma, 2000.
- TUCCI U., *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, 1981.
- ULVIONI P., *Il gran castigo di Dio. Carestia ed epidemie a Venezia e nella Terraferma 1628-1632*, Milano, 1989.
- UNALI A., *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna, 1983.
- VALENSI L., *Le Maghreb avant la prise d'Alger (1790-1830)*, Paris, 1969.
- VALLARINO A., *Il porto di Civitavecchia nel passato, nel presente e nell'avvenire*, Civitavecchia, 1932.
- VARGAS-HIDALGO R., *Guerra y diplomacia en el Mediterráneo: correspondencia inédita de Felipe II con Andrea Doria y Juan Andrea Doria*, Madrid, 2002.

- VASSALLO C., *Corsairing to Commercio. Maltese Merchants in XVIIIth Century Spain*, Malta, 1997.
- VEINSTEIN G., *Les préparatifs de la campagne navale franco-turque de 1552 à travers les ordres du divan ottoman*, in "Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée", n. 39 (1985).
- VENTURE DE PARADIS J.M., *Tunis et Alger au XVIII<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1983.
- VERLINDEN C., *Schiavitù ed economia nel Mezzogiorno agli inizi dell'età moderna*, in "Annali del Mezzogiorno", III (1963).
- VIANELLO A., *L'arte dei calegheri e zavateri di Venezia tra XVII e XVIII secolo*, Venezia, 1993.
- VIARO A., *I forzati sulle galere veneziane (1760-1797)*, in "Studi veneziani", n.s., II, 1978, p. 239.
- ID., *La pena della galera. La condizione dei condannati a bordo delle galere veneziane*, in *Stato, società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV-XVIII)*, a cura di G. COZZI, Roma, 1980, vol. I.
- VINCENT B., *La esclavitud en Málaga en 1581*, in *Minorias y marginados en la España del siglo XVI*, Granada, 1987.
- VITALE V., *Breviario della Storia di Genova*, Genova, 1955.
- VITALINI SACCONI V., *Gente, personaggi e tradizioni a Civitavecchia dal Seicento all'Ottocento*, Civitavecchia-Roma, 1982.
- WEISSER M.R., *Criminalità e repressione nell'Europa moderna*, Bologna, 1989.
- WISMAYER J.M., *The Fleet of the Order of St. John*, Malta, 1997.
- WOLF J.B., *The Barbary Coast. Algeria Under the Turks*, London-New York, 1979.
- WOOLF S.J., *Porca miseria. Poveri e assistenza nell'età moderna*, Roma-Bari, 1988.
- ZAIÏM F., *Le Maroc et son espace méditerranéen*, Rabat, 1990.
- ZANNINI A., *Burocrazia e burocrati a Venezia in età moderna: i cittadini originari (sec. XVI-XVIII)*, Venezia, 1993.
- ID., *Il sistema di revisione contabile della Serenissima*, Venezia, 1994.
- ID., *Un censimento inedito nel primo Seicento e la crisi demografica ed economica di Venezia*, in "Studi veneziani", n.s., 26 (1993).
- ZERI A., *I porti del litorale romano*, in *Monografia storica dei porti dell'antichità nella penisola italiana*, Roma, 1905.
- ZYSBERG A., *L'arsenal des galères de France à Marseille*, in "Neptunia", 1985.

- ID., *Convertir et punir sous le règne de Louis XIV: l'exemple des galériens protestants*, in *La Conversion au XVII<sup>e</sup> siècle*, Marseille, 1982.
- ID., *Dalle prigioni alle galere: la condotta dei forzati francesi al porto di Marsiglia (secoli XVII-XVIII)*, in "Cheiron", 1983.
- ID., *Galères et galériens du royaume de France (1660-1748)*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, 1982.
- ID., *Galères et galériens en France à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle: une image du pouvoir royal à l'âge classique*, in "Criminal Justice History", 1980.
- ID., *Galères et galériens en France de l'âge classique aux Lumières (1660-1750)*, in "Cahiers de Jussieu", 1979.
- ID., *Galley and Hard Labor Convicts in France (1550-1850). From the Galleys to Hard Labor Camps: Essay on a Long Lasting Penal Institution*, in *The Emergence of Carceral Institutions: Prisons, Galleys and Lunatic Asylums 1550-1900*, Rotterdam, 1984.
- ID., *La société des galériens au milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle*, in "Annales E.S.C.", 1975.
- ID., *Le langage des galères de France à l'âge classique (1660-1750)*, in "Ethnologie française", 1979.
- ID., *Les galères de France de 1660 à 1748: une institution pénitentiaire sous l'Ancien Régime*, in *La Prison, Le Bagne, l'Histoire*, Genève, 1984.
- ID., *Les galères de France sous le règne de Louis XIV: essai de comptabilité globale*, in *Les Marines de guerre européennes, XVII<sup>e</sup>-XVIII<sup>e</sup> siècles*, publié sous la direction de M. ACERRA, J. MERINO ET J. MEYER, Paris, 1985.
- ID., *Les galériens. Vies et destins de 60.000 forçats sur les galères de France 1680-1748*, Paris, 1987.
- ID., *Marseille au temps des galères*, Marseille, 1983.
- ID., *Marseille cité des galères à l'âge classique*, in "Revue Marseille", 1980.
- ID., *Splendeurs et misères des galères de France*, in *Quand voguaient les galères*, Rennes, 1991.

*Indice dei luoghi*

Adria, 85  
Adriatico, mare, 165, 202  
Africa centrale, 329, 371  
Africa, del Nord, 315, 345  
Ajaccio, 240  
Alassio, 264, 291  
Albania, 116-117  
Albenga, 261, 264  
Albisola, 264  
Alessandria d'Egitto, 179, 359  
Algeri, 184, 217, 239, 241, 285, 328, 336, 346, 361, 364, 391  
Alghero, 313  
Alicante, 276  
Almadén, 315  
Alpago, bosco di, 14  
Alsazia, 195  
Alvernia, 194  
Amalfi, 268  
Amburgo, 249  
America del Nord, 202  
Anatolia, 359  
Ancona, 384  
Andora, 264  
Antibes, 307  
Appennino, 235  
Aragona, 289-290, 323, 402  
Arbe, 113-114, 117  
Arcidosso, 355  
Arenzano, 263  
Arezzo, 329, 354-356  
Arginelli, 236  
Ascoli, 384  
Asiago, 81

Asola, 85  
Asolo, 85, 98  
Assisi, 353  
Atlantico, oceano, 146  
Augusta, 154, 198  
Avignone, 195, 200  
Bagnolo, 236  
Balestrino, 235  
Baltico, mare, 9, 11  
Barberia o Barbaria, 185, 239, 315, 336  
Barcellona, 10, 223, 225, 274, 291-292, 294, 297, 310-311, 323, 333-334, 341, 402  
Bassano, 85, 155, 157  
Bastia, 261  
Bavari (Genova), 301  
Baviera, 154-155  
Belluno (o Civaldi di Belluno), 85, 105, 107-108  
Benevento, 384  
Bergamo, 79, 83, 85, 103, 105, 107-108, 141  
Bisagno, valle, 235, 263  
Biserta, 239, 241, 328, 336, 346-347, 363  
Bologna, 236, 237, 277, 287, 383, 384, 431  
Bordeaux, 195  
Bordighera, 264  
Boretto, 236-237  
Borghetto Santo Spirito, 264  
Borgogna, 198  
Bosforo, stretto del, 10  
Bosnia, 165, 202  
Boulonnais, 194  
Brazza (?), 113-114, 116-117  
Brennero, passo del, 155  
Brescello, 236  
Brescia, 79-80, 83, 85, 107-108, 141  
Bretagna, 195  
Briga, 373  
Bruxelles, 249

Bugia, 328  
Burano, 75, 77-78, 96  
Burghausen, 154  
Burgos, 271  
Bussana, 231  
Cadice, 215, 291, 311, 337  
Caffa, 181  
Cagliari, 291  
Calabria Citra, 274  
Calabria Ultra, 274  
Calabria, 278  
Calice, 235  
Calvene, 102  
Calvi, 218  
Camerino, 383  
Campagna, 273, 384  
Camporosso, 249  
Candia (vedi anche Creta), 26-27, 39-40, 44-45, 47, 56, 80, 82, 88, 91-92, 97, 99, 104, 113, 120, 129, 133, 138, 142, 161-162, 168, 179, 185, 387, 390  
Canosa, 273  
Caorle, 53, 75, 78, 89, 96  
Capodimonte (Napoli), 329  
Carlowitz o Karlowitz, 40, 45, 161  
Carnia, 85, 91  
Carpenedo, 157  
Carrara, 104  
Cartagena, 225, 276, 292, 310-311, 315-316  
Casalgrande, 237  
Caserta, 329  
Castelfranco, 153, 155  
Castelnuovo, 237  
Castiglia, 288, 314, 323, 401-403  
Catalogna, 310-311, 402-403  
Catania, 301  
Catastari, villa di Zante, 116  
Cateau-Cambrésis, 204, 273  
Cattaro, 61, 165

Cavarzere, 53, 75, 77-78, 93, 96  
Cavriago, 236-237  
Cefalonia, 39, 113, 115-116, 145, 163  
Celle Ligure, 264  
Ceriale, 264  
Champagne, 194  
Cherasco, 307  
Cherso, 113-114, 117  
Chiavari, 264, 354  
Chioggia, 53, 75, 77-78, 89, 93, 96  
Ciano, 237  
Cinque Terre, 264, 347  
Cipro, 61, 80, 168, 179, 362  
Cividale del Friuli, 85  
Civitavecchia, 28, 207, 217-219, 239, 364, 382-383, 387, 391  
Clin, fortezza di, 135  
Cogoleto, 263  
Collegara, 237  
Cologna, 85  
Concordia, 237  
Corfù, 25-26, 39-41, 61, 103, 113, 115-117, 146, 170, 173  
Corsica, 205, 207, 212, 218, 220, 240, 259-262, 280  
Costantinopoli o Istanbul, 10, 127, 178, 182-183, 241, 315, 361, 426  
Crema, 85, 108, 111  
Cremona, 354  
Creta (vedi anche Candia), 39, 47, 61, 83, 91-92, 113, 201  
Curzola, 113, 116-117  
Dalmazia, 23, 25-26, 56, 61, 91, 93, 108, 113, 116-118, 146, 154, 162, 164-166, 337  
Damiata, 179  
Dardanelli, stretto dei, 161  
Deiva Marina, 264  
Delfinato, 195  
Denia, 224, 290  
Diano Marina, 231, 249, 264  
Digione, 195  
Dniepr, fiume, 181

Don, fiume, 181  
Dragomestre, 24  
Egeo, mare, 121, 163, 178, 255, 359  
Enego, 81  
Faenza, 353  
Famagosta, 61  
Fano, 384  
Feltre, 85, 105, 107-108  
Fermo, 384  
Ferrara, 106, 236  
Fiandra o Fiandre, 50, 194, 323  
Finale Ligure, 207, 270, 290-291, 297, 347  
Firenze, 105, 301, 308, 348-350, 354-355, 382, 421  
Fiume, 304  
Fontainebleau, 198  
Foza, 81  
Framura, 261  
Franca Contea, 195  
Francia, 15, 23, 105, 188-190, 194-195, 198, 201, 204, 207, 216, 227, 244,  
252-253, 266-268, 272, 274, 293, 297-299, 306-308, 337, 339, 347, 377, 395,  
408, 427  
Francoforte sul Meno, 155  
Franconia, 155  
Frisinga, 155  
Friuli, 53, 79-80, 105, 107-108, 110  
Gaeta, 297, 325  
Gaiato, 237  
Gallio, 81  
Gambarare, 53, 75, 77-78, 94, 96  
Gargallo, 236  
Genova, 10, 20, 22, 28, 49, 51, 53, 59, 104, 109, 122, 181, 189-192, 201-202,  
204-206, 208, 213, 216-222, 224-225, 227, 230-231, 235, 237-240, 244, 248-  
249, 251, 253-255, 259-263, 265-268, 270-273, 276, 278-279, 281-282, 284-  
286, 289-291, 293-298, 300-302, 307, 310-311, 318, 321, 323-324, 326, 331-  
332, 334, 336, 339, 343, 348-349, 354, 364, 366, 374, 380, 383, 386, 390,  
396, 413, 415, 431  
Gerba (Djerba), 274, 279, 293



Germania, 218  
Gibilterra, stretto di, 10  
Gorzano, 236  
Gova, 236  
Gozo, 368  
Gradisca, 61  
Grado, 53, 75, 78, 96  
Granada, 314  
Grasse, 328  
Grecia, 162, 183, 343, 345  
Grigioni, cantone del, 159  
Gualtieri, 237  
Guastalla, 171  
Guinea, golfo, 202  
Herradura, 279  
Iesi, 383  
Île de France, 194  
Inghilterra, 105, 348  
Ingolstadt, 154  
Innsbruck, 155  
Istria, 159, 337  
Italia meridionale, 333  
Italia, 20, 23, 110, 155, 165, 202, 212, 295, 320, 331, 413  
La Ciotat, 192  
La Spezia (o Spezia), 252, 264, 301  
Laigueglia, 264  
Lampedusa, 273  
Landshut, 154  
Lavagna, 264  
Leopoli, 181  
Lepanto, 16, 33, 47, 160, 163, 269, 273-274, 279-281, 311, 316, 320, 324,  
332-333, 343, 353, 373-374, 382  
Lerici, 264  
Lesina, 11, 26, 113-114, 116-117  
Levanto, 264, 294  
Levizzano, 236  
Lido di Venezia, 61

Liguria, 212, 307, 336, 343, 353  
Linguadoca, 195  
Lione, 195  
Lipari, 217  
Lisbona, 334  
Lissa, 113, 116-117  
Livorno, 10, 201-202, 208, 217-219, 239, 252, 258-259, 291, 304, 306, 331-332, 338, 341, 345, 347-350, 353, 355, 358, 361, 363-364, 366, 380, 391, 421  
Loano, 235, 304  
Lodi, 301  
Lombardia, 61  
Londra, 22  
Lorena, 195  
Loreo, 53, 75, 77-78, 96  
Lucca, 104, 109, 159, 171, 235-236, 292, 301, 339  
Luisana, 81  
Lussemburgo, 200  
Madrid, 224, 255, 268, 280, 286, 288, 302, 305-306, 310, 316, 324, 333, 402  
Maghreb, 202, 316, 371  
Magneta, 236  
Magonza, 155-156  
Maiorca, isola di, 283, 285-286, 313  
Malaga, 276  
Malamocco, 53-54, 75, 77-78, 93, 96  
Malta, 10, 105, 180, 255, 264, 273, 306, 331-332, 335, 343, 347-348, 357-358, 367-368, 370-371, 373, 380, 385, 390-391, 409  
Mantova, 104, 106, 154, 157-158, 171, 181, 236-237, 353-354  
Mar Nero, 34, 182, 354, 359  
Marca o Marche, 384  
Marghera, 75, 77  
Marina di Sarzano (Genova), 261  
Marocco, 239, 291, 364, 391  
Marsiglia, 10, 189-191, 194-196, 201, 208, 217, 219, 253, 315, 366  
Massa, 104, 235  
Matapan, capo, 359  
Mazorbo, 75, 78, 96  
Medio Oriente, 371

Mediterraneo, mare, 9-10, 14, 20, 24, 28, 39, 177, 195, 204, 215, 265, 291, 316, 326, 336, 341, 343, 350, 365, 367  
Mentone, 294, 307  
Messina, 10, 216-219, 239, 251, 253, 259, 276, 291, 305, 324-325, 333, 359, 366, 390  
Metelino, 179  
Metochio, villa di Zante, 116  
Mezzogiorno d'Italia, 208, 270  
Micerio, 236  
Milano, 106, 109, 154, 171, 181, 213, 218, 223-224, 235, 275, 290, 293, 301, 306, 311-312, 315, 318, 339, 343, 355, 378  
Milazzo, 218, 301  
Millo (Milos), 24, 346  
Mirandola, 158, 236  
Missano, 236  
Mistrà, 126, 164  
Modena, 104, 106, 146, 152, 154, 157-158, 181, 235-236  
Monaco di Baviera, 154-155  
Monaco, 200, 217, 271-274, 290, 304, 306-309, 408  
Moneglia, 264  
Monesiglio, 235  
Monferrato, 353  
Montalbano, 236  
Monte Argentario, 382  
Montebello, 237  
Montegibbio, 236  
Montevarchi, 355  
Montevecchio, 237  
Montevetro, 237  
Morea, 26-27, 33, 40-41, 44, 47, 94, 99, 110-112, 114, 116-117, 129, 155, 160-161, 164, 185, 198, 367, 390  
Motta, 105  
Murano, 53, 75, 77-78, 96, 121-122  
Murcia, 310, 316  
Nantes, 198  
Napoli di Malvasia (Neapolis), 179, 182  
Napoli di Romania (Náuplion), 26, 117, 152, 167, 179

Napoli, 10, 28, 106, 109, 165, 181, 217-219, 225, 236, 253, 255, 269-270, 274, 276, 278, 285-286, 291, 295, 298, 301, 304-305, 310, 317-320, 323-324, 326-329, 332-333, 339, 343, 346, 383, 390, 404

Naussa, 163

Negroponte, 179, 361

Nicosia, 61

Nizza, 28, 366, 373, 375-376, 408, 411

Noli, 264

Nonantola, 236

Normandia, 194

Novara, 290

Novi Ligure, 237

Olanda, 222

Oneglia, 230, 294, 347

Oristano, 302

Orso, capo d', 268

Otranto, terra di, 274

Ottomano, impero, 364

Padova, 75-76, 79-80, 85, 105-108, 143, 145-146, 168

Paesi Bassi, 105

Palamos, 286

Palermo, 216-219, 255, 276, 291, 332, 333, 366

Palmanova, 61

Parigi, 59, 178, 190, 194-195, 306

Paris, 179

Parma, 104, 106, 154, 157-158, 181, 232, 235-236

Passarowitz, 37, 41, 47, 161, 168

Pegli, 263, 301

Pera, 183

Perasto, 164-165

Péronne, 307

Perugia, 383

Pescara, 328

Peschiera, 61

Pescia, 355

Piacenza, 106, 154, 220

Pianosa, isola di, 338

Piccardia, 194  
Piemonte, 154, 266, 377-378, 381, 411  
Pietra Ligure, 235, 264  
Piombino, 217  
Piombino, canale, 363  
Pisa, 335, 341, 346, 348-350, 354-355  
Podenzana, 235  
Poggio, 237  
Polcevera, valle, 233, 263, 301  
Polonia, 181  
Pompeiana, 235  
Pontremoli, 290  
Ponza, isola, 385  
Porcile, 237  
Pordenone, 54  
Porto d'Andro, 26  
Porto Lion (Pireo), 117, 164  
Porto Maurizio, 249, 260, 264, 301, 347  
Porto Poro (Poros), 27  
Portoferraio, 347, 349, 356  
Portogallo, 323, 343  
Portolongone (Porto Azzurro), 217  
Portovenere, 264, 294, 336  
Pozzuoli, 217-218  
Prà, 301  
Prevesa, 117  
Primolano, 155, 157  
Principato Citra, 274  
Procida, 217  
Provenza, 190, 307, 343  
Psarà, 40  
Puglia, 165, 269, 278  
Quiliano, 264  
Ragusa (Dubrovnik), 105  
Rapallo, 260, 263, 301, 304  
Ratisbona, 155  
Ravarino, 237

Ravenna, 383  
Razzolo, 236  
Recco, 263, 301  
Reggio Emilia, 236  
Rennes, 195  
Riomaggiore, 362  
Riva Trigoso, 206  
Rivalta, 237  
Roana, 81  
Rodano, fiume, 198  
Rodi, 17, 179, 347, 359, 362, 366  
Roma, 26, 293, 301, 353, 366, 383-384, 390  
Romagna, 384-385  
Romania, 33  
Rotzo, 81  
Rovigo, 85, 105, 107-108  
Russia Bianca, 181  
Salamanca, 218  
Salè (Rabat), 239, 241, 328  
Salò, 85  
Salonico, 179, 359  
Sampierdarena (o San Pier d' Arena), 243-244  
San Cesareo, 237  
San Felice, 236  
San Gallo, 154  
San Prospero, 237  
San Remo, 231-232, 235, 249, 262-264, 294, 315, 336, 348  
San Valentino, 237  
Sanguinarie, isole, 240  
Sant'Ospizio, 373  
Santa Caterina, 236  
Santa Maria, porto di, 311, 315, 334  
Santa Vittoria, 236  
Santo Spirito, 121  
Saragozza, 301  
Sardegna, 213, 252, 255, 264, 286, 293, 301-302, 304, 306, 321-322, 402  
Sarzana, 264

Sassonia, 155  
Sassuolo, 237  
Savoia, 104, 106, 109, 181, 200, 205, 339  
Savona, 208, 235, 238, 260, 264, 268  
Scandiano, 236  
Scarpanto, 359  
Scio o Chio, 37, 47, 129, 154, 163, 179  
Sebenico, 165  
Senna, fiume, 194  
Sestola, 237  
Sestri Levante, 264, 301  
Sestri Ponente, 263, 301  
Sette Capi, promontorio, 359  
Sicilia, 14, 28, 106, 109, 181, 207-208, 217-219, 221, 239, 250, 252, 254-255, 269, 271-273, 275-279, 285, 288, 293, 301, 306, 310, 313, 317-320, 324, 331-334, 343, 346, 366, 407  
Siena, 236  
Siviglia, 323  
Slesia, 155  
Smirne, 179, 181  
Solara, 237  
Sori, 301  
Spagna, 20, 23, 49, 104-105, 192, 194, 204, 207-208, 211, 213, 216, 220-225, 240, 253, 255-256, 266-267, 271-272, 274-278, 280-281, 286, 288, 290-291, 293, 295, 297-299, 301, 306-307, 310-321, 323, 328, 333-334, 337, 339, 343, 374, 386, 395, 413  
Spalato, 113, 116, 165  
Sparta vecchia, 179  
Speyer, 155  
Spezzano, 237  
Spotorno, 264  
Standia (Dia), 26, 40, 113, 163  
Stato Pontificio, 104, 106, 109-110, 181, 205, 266, 293, 339, 353, 381-382, 390, 393, 395, 425  
Svenskund, 9  
Svevia, 155  
Svizzera, 105

Taggia, 263-264  
Tangeri, 348  
Taranto, 367  
Terlizzi, 273  
Terni, 383  
Terracina, 382  
Tetuan, 239  
Tevere, fiume, 383  
Texel, 222  
Thira, 359  
Toirano, 264  
Toledo, 323  
Tolmezzo, 85, 91  
Tolone, 190-191, 193-194, 196, 201-202  
Tolosa, 195  
Torcello, 53, 75, 77-78, 96  
Tordesillas, 271  
Torino, 235, 368, 376-377  
Tortona, 236  
Toscana, 25, 28, 104, 106, 109-110, 181, 191, 205, 227, 266, 287, 293, 339,  
353-355, 364, 373, 383  
Trapani, 347  
Traù, 113, 116  
Trento, 106, 109, 122, 145, 154-155, 159  
Treviri, 155  
Treviso, 85, 97-98, 105-108, 119, 155, 156-157, 168  
Trieste, 178, 328  
Tripoli, 239, 274, 328, 346, 364, 367, 391  
Tunisi, 239, 241, 328, 346-347, 364, 391  
Turchia, 167, 315, 359  
Udine, 80, 85, 106, 141  
Umbria, 384  
Ungheria, 159, 306  
Vado Ligure, 264  
Val Sugana, 155  
Valdagno, 102  
Valencia, 276, 402



Valladolid, 184  
Varazze, 232, 263, 289  
Veglia, 113-114, 117  
Venezia, 10, 12, 15, 17, 20, 23, 34-35, 43, 45, 48-49, 52-53, 54-56, 61, 68,  
72-76, 78-81, 84-88, 90-92, 94, 96, 98-99, 103-114, 116, 119-122, 125, 138-  
139, 141-142, 144-146, 154-155, 157-161, 163, 165-166, 170-173, 180-181,  
183, 185-186, 193, 198, 226, 230-231, 235, 237, 244, 256, 292-293, 299-300,  
317-318, 325, 339, 343, 346, 349, 353-356, 376, 422  
Ventimiglia, 249, 264  
Vergenoli, 236  
Verona, 61, 80, 85, 99, 107-108, 121, 141, 146, 158, 168, 236  
Vicenza, 80, 82-85, 97, 105-108, 112, 141  
Villafranca (Villefranche-sur-mer), 280, 373-374, 376-377  
Viterbo, 366, 386  
Volterra, 345  
Voltri, 263, 301  
Württemberg, 155  
Zante, 39, 113, 115-116, 304  
Zara, 23, 61, 68, 113, 116, 126, 165

*Indice dei nomi*

Abdlacaman di Memet, schiavo, 362  
Absalia di Gerba, schiavo, 380  
Acerra M., 188-189  
Acevedo Gomes, 276  
Acquarone Giovanni F., condannato, 249  
Agì di Alì di Amussa, schiavo, 360  
Agì di Iussuf di Saffer, schiavo, 360  
Agì Maometto di Mostafà, schiavo, 360  
Aginsa di Bona, schiavo, 240  
Agostino Paolo, 238  
Albanese Piero, condannato, 150  
Albano Carlo, 225  
Albeini P., 324  
Alcalà, duca di (Peráfan de Ribera), 327  
Alessio G., 22  
Alessi-Palazzolo G., 327  
Alfonso II (duca di Ferrara, Modena, Reggio), 353  
Alì di Casal, schiavo, 241  
Alì di Macametto, schiavo, 346  
Alì Memet Muscuor, schiavo, 167  
Altini Francesco, buonavoglia, 301  
Álvarez Nogal C., 220, 224, 294  
Amat di Alì di Thira, schiavo, 360  
Amedeo VI (di Savoia, detto Conte Verde), 373  
Ametto d'Algeri q. Sain, schiavo, 241  
Ametto d'Algeri, schiavo, 239  
Ametto di Alì, schiavo, 390  
Ametto di Costantina, schiavo, 291  
Ametto di Natolia, schiavo, 239  
Ametto di Tripoli, schiavo, 241  
Amì Corso, schiavo, 362  
Amone di Alì, schiavo, 362  
Amoretti Agostino, consigliere, 347

Amussa di Mustafà, schiavo, 360  
Anatra B., 302  
Anderson R.C., 178  
Andrea, detto l'ebreo, galeotto, 126  
Anfrano Francesco, buonavoglia, 301  
Angiolini F., 327, 335-337, 340, 342, 350, 357-358, 364, 433  
Annefa Raïs Abdlacaman, schiavo, 362  
Anselmi Giovanni, timoniere, 347  
Antonio da Noli, comito, 343  
Antonio Luca, condannato, 149  
Anzoli Batta, galeotto, 128  
Anzolini Lion, galeotto, 127  
Appiani Iacopo IV (Piombino, principe di), 337  
Arimondo Giovanna, 55  
Arneri Arnero, 40  
Arnoul Nicolas, 191  
Arseni Gianni, condannato, 150  
Arvanetto Nicolò, consigliere, 346  
Arvieux (d') L., 178, 181  
Assan Unus, schiavo, 315  
Assan, schiavo, 346  
Assano di Ussaino, schiavo, 363  
Asser di Moises, schiavo, 360  
Assereto Dario, comito reale, 252  
Assereto G., 231, 433  
Attuoni P., 391  
Aubert, console francese a Genova, 202  
Aulnay (d') Pietro (frà), 372  
Aymar Arnau, corsaro, 313  
Aymard M., 9, 14, 28-29, 53, 87, 119-120, 160, 188, 294, 325, 327, 329,  
332-334  
Azara A., 375  
Badoer Barbaro, 39  
Badoer Domenico, 27, 136  
Badoer Federico, 311-312, 318  
Badoer Lorenzo, 39  
Baffico O., 217

Baglioni Pietro, capitano, 383  
Bailato Zuanne, condannato, 150  
Bailo Andrea, galeotto, 237-238  
Baisò di Patrasso, schiavo, 167  
Balbi Bortolo, condannato, 149  
Balbi Domenico, condannato, 149, 151  
Balbi Francesco Maria, 276  
Balbi Marc' Antonio, 39  
Balbiani Sebastiano, 358  
Baldi Cappo, condannato, 149  
Bamford P.W., 188  
Banchero Giovanni Battista, notaio, 289-290, 295, 321-322  
Barbara Pietro, galeotto, 128  
Barbarigo Marco, 40  
Barbaro A., 139  
Barbaro Almorò, 40  
Barbaro Antonio, 138  
Barbaro Francesco, 40  
Barbaro Nicolò, buonavoglia, 301  
Barbaro Tommaso, 11, 130  
Barbaro Zaccaria, 39  
Barbas, marchese di, 224  
Barbato Giacomo, condannato, 149  
Barber Pietro, condannato, 150  
Barberini, famiglia, 386  
Barciela López C., 335  
Barillaro Bartolomeo, 224  
Barino di Galata, schiavo, 241  
Baronti G., 159  
Barozzi Giuseppe, condannato, 237  
Barozzi Nicolò, 39  
Barozzi, 113  
Barra F., 324  
Bartina Lorenzo, condannato, 149  
Baschieri Giacomo, condannato, 236  
Basso Giacinto, 260  
Bastiano da Spotorno, comito, 343

Bastiano di Battista, condannato, 355  
Battaglia Francesco, 39  
Battagin Michiel, galeotto, 128  
Battista da Noli, comito, 343  
Battistella Francesco, galeotto, 128  
Battistella Mattio A., galeotto, 128  
Battisti C., 22  
Bauer Landauer I., 310  
Bazan (de) Alvaro, 310  
Beardo Bartolomeo, buonavoglia, 301  
Becchetta C., 105, 107  
Bedmar, conte di (Alfonso della Cueva), 80  
Bedogni Francesco, condannato, 236  
Bedoni Francesco, condannato, 237  
Bégon Michel, 196  
Belegno Giusto Antonio, 24, 68-69  
Belestra Fiorin, condannato, 149  
Belisario di Santa, condannato, 355  
Bellerio Giovanni Antonio, condannato, 152  
Bellini B., 23  
Beloch K.J., 76, 81, 368  
Beltrami D., 76  
Bembo Antonio, 129  
Benassar B. 179, 316  
Benassar L., 179  
Benedetto XIII (Vincenzo Maria Orsini), 392  
Benzoni G., 14, 138  
Berbrugger L.A., 201  
Berengo Bastian, condannato, 150  
Berengo M., 18  
Berganelli Vido Ubaldo, detto il Santo, condannato, 143  
Bernabò B., 295  
Bernard A., 316  
Bernardini R., 335, 358, 361  
Bernardo Antonio, 39  
Bernardo Lorenzo, 181-186  
Bernardo Zaccaria, 39

Bernardy A., 111  
Bernazzali Giovanni Battista, condannato, 237  
Berté Pietro, condannato, 151  
Berti M., 335  
Bertoli Valentin, condannato, 151  
Bertoloni Bartolomeo di Val Montona, galeotto, 121  
Bertolotti A., 390  
Bertone Giovanni Matteo, condannato, 353  
Bertucil (cavaliere di), 193  
Besta F., 87  
Betelli, 110  
Betin Osman, schiavo, 167  
Bettini Antonio, galeotto, 128  
Bevilacqua Michele, buonavoglia, 301  
Bevilacqua P., 324  
Bianchi Giacomo, condannato, 150  
Bianchi Giacomo, galeotto, 128  
Bianchi, residente veneziano a Napoli, 165  
Bianco F., 122  
Biassa (da) Giovanni, 381  
Biggi Andrea, condannato, 237  
Bimben Gregorio, condannato, 151  
Bitossi C., 213, 250  
Bocchiardo Sebastiano, 294  
Boduc Pietro, galeotto, 126  
Boerio G., 23, 72  
Bolani Giovanni Battista, 134  
Bolani, 164  
Bon Alessandro, 39, 134  
Bon Filippo, 134  
Bondioli Biagio, condannato, 237  
Bondioli M., 14-17, 59, 433  
Bondumier Gerolamo, 26, 80  
Bondumier Piero, 68, 113  
Bonnet, console francese a Creta, 201  
Bono S., 28-29, 159-160, 165-166, 179, 201-202, 226, 238, 242, 244, 328-329, 335, 363-364, 385, 389-390, 392

Borghese Scipione, cardinale, 386  
Borghesi V., 17-18, 49, 204-205, 207-209, 211, 220-221, 274, 286, 292, 336,  
433  
Borgo Anzolo, condannato, 150  
Bornate C., 269  
Borrelli G., 87  
Bortolazzi Vettor, condannato, 150  
Bortolo Ludovico, condannato, 149  
Bosio Bareto, 336  
Bottani Antonio, galeotto, 128  
Bottari Antonio, 224  
Bottari Biagio q. Manuele, 224  
Bottaro Lazzaro, buonavoglia, 261  
Bottino Sireto, 336  
Boyer-Xambeau M.T., 137  
Bozzi Francesco, condannato, 354  
Bragatin, 110  
Bralli Giovanni Battista, buonavoglia, 301  
Brancaccio G., 274, 326  
Braudel F., 33, 225, 287, 320, 325-327, 332  
Brazzale Francesco, 102  
Bréard V.C., 188  
Brentomas (de), 193  
Bresc H., 369  
Breste (de la), 193  
Brevecone Jacopo, comito, 343  
Brignole Giovanni Carlo q. Giovanni Battista, 254, 259  
Brignole Sale Anton Giulio, 211, 254, 258-259  
Brignole Sale, famiglia, 216  
Brosadiere (de la), 193  
Brusegan Giacomo, 128  
Bueil (conte di), 193  
Buia C., 232  
Burali Paolo, 329  
Burlet R., 13-15, 17, 59, 189  
Busani Stefano, condannato, 154  
Bussadori G., condannato, 236

Cabassi Giuseppe, condannato, 237  
Cabella C., 206  
Cadenas y Vincent (de) V., 269  
Cadi di Salé, schiavo, 241  
Cagna Vincenzo, condannato, 150  
Calabria A., 274, 280  
Calcagno G.C., 59-60, 204-205, 207-208, 221-222  
Calegari M., 123  
Calegheri Nadal, condannato, 149  
Calisse C., 391  
Calvi Felice, condannato, 237  
Calvini N., 231  
Camiglia Francesco, condannato, 249  
Caminò Gianni, condannato, 150  
Campodonico P., 267  
Campora Francesco, buonavoglia, 301  
Camus, intendente dell'Alvernia, 194  
Canaletto (Da Canal Antonio), 144  
Candiani G., 82, 91, 118, 221, 433  
Candiotto Zuanne, condannato, 149  
Cane Raffaele, buonavoglia, 301  
Caneva G., 192, 204, 242, 264  
Canova Giuseppe, condannato, 236  
Capello Giovanni, 39, 180, 185  
Capello Marco, 85  
Capello Marin Antonio, 126-127, 136  
Capessone Carlo Antonio, buonavoglia, 301  
Capitalino Giuseppe, buonavoglia, 301  
Capoduro Giacomo, 337  
Cappelli A., 11  
Cappelli Antonio, condannato, 237  
Capello Pietro Giovanni, buonavoglia, 261  
Cappelloni M.L., 267  
Capponi N., 308, 357, 433  
Capponi Pietro, 385  
Caprara Domenico, condannato, 236  
Caracciolo A., 384



Carande R., 220, 266, 273, 321-323  
Caravale M., 384  
Carazina Zuanne, 101  
Carbon Antonio, condannato, 149  
Carbone Giovanni Battista, buonavoglia, 261  
Carcon Antonio, condannato, 145  
Cardona (di) Raimondo, 324  
Carello Francesco, buonavoglia, 301  
Carlevarijs Luca, 144  
Carlo Antonio, condannato, 149  
Carlo Emanuele III (re di Sardegna), 411  
Carlo I di Gonzaga Nevers (Mantova, duca di), 385  
Carlo II (re di Spagna), 298  
Carlo III (re di Spagna), 325  
Carlo V (imperatore), 268-269, 271-274, 322, 366  
Carolato Francesco, 102-103, 105-106  
Carouel, presidente del Parlamento di Parigi, 195  
Carpaneto Antonio, buonavoglia, 301  
Carrega Battista, condannato, 232  
Casali Gerolamo, condannato, 236  
Casalino Giuseppe, buonavoglia, 301  
Casanova Giacomo, 44-45, 170  
Casatagnola Bastian, condannato, 150  
Casci Santi, notaio, 308  
Casella L., 61  
Casellan Mattio, galeotto, 128  
Casereto Francesco, notaio, 280  
Cassomo di Bona, schiavo, 241  
Castel Rodrigo, marchese di, 264  
Castellani Lorenzo, capitano, 383  
Castellino, 384  
Castiglione Battista, buonavoglia, 282-283  
Catelano Jacopo, aguzzino, 348  
Cateta Moreta, schiavo, 239  
Cattaneo Camillo, 232  
Cavalli Antonio, 67  
Cavalli di Morea, schiavo, 167

Cavalli Marin Antonio, 25  
Cavalli S., 312, 320, 325  
Cavatello Pietro, buonavoglia, 301  
Cavero Bartolomeo, aguzzino, 210  
Cebà Lazzaro, 252  
Ceci G., 328  
Cecon Battista, condannato, 151  
Centurione Adamo q. Giovanni Battista, Estepa, marchese di, 224  
Centurione Adamo q. Luciano, 287  
Centurione Agostino, 254  
Centurione Carlo q. Adamo, 289-291  
Centurione Chiara, 224  
Centurione Cosimo (Cosme) q. Adamo, 287-289, 294  
Centurione Filippo, 224  
Centurione Francesco q. Giorgio, 211, 386-387, 390  
Centurione Giovanni Battista, 235, 260  
Centurione Giovanni Giacomo, 224  
Centurione Giovanni Stefano, 252  
Centurione Ippolito q. Francesco, 191-192  
Centurione Lazzaro q. Gio. Domenico, 252  
Centurione Luciano, 287  
Centurione Marco q. Adamo, 17, 287, 292, 337, 340  
Centurione Marco q. Cosimo, 240, 287, 289-291, 295, 321, 431  
Centurione Ottavio, 224  
Centurione, famiglia, 221, 277, 287, 292  
Cerasoli F., 391  
Cernezzi Cesare, 224  
Cernezzi Costantino q. Ascanio, 224  
Cernezzi Giovanni q. Ascanio, 224  
Cesi, cardinale, 385  
Cessi R., 34  
Chelino di Napoli, comito, 343  
Chersi Paventino, galeotto, 127  
Chianello Battista, aguzzino, 210  
Chiavari Angelo, 286  
Chigi Mario, 391  
Chiriadi Statti, condannato, 150

Ciano C., 341  
Ciaro Aniello, buonavoglia, 301  
Cicala Alessandro, 289  
Cicala Edoardo, 275  
Cicala Visconte, 238, 274  
Cicala, famiglia, 275  
Cicuta Giacomo, 117  
Cimburi Stabi, condannato, 145  
Cini Andrea, buonavoglia, 301  
Cipolla C.M., 220, 223  
Civran Antonio, 25, 123, 140  
Civran Bertucci q . Antonio, 39  
Civran Pietro, 180, 185  
Clauser Nicolò, condannato, 149  
Clemar Piero, condannato, 151  
Clemente VII (Giulio de' Medici), 366  
Cocco Lorenzo, 85  
Coindreau R., 178  
Colagn, 163  
Colbert Jean B., 191, 194  
Coli Angelo Maria, condannato, 237  
Colivà Giuseppe, condannato, 149  
Colmerio M., 314  
Colocci A., 315  
Concina E., 335  
Concini Bartolomeo, 341  
Contarini Alvise, 178, 181-182, 185  
Contarini Giacomo, 17, 40, 61, 65  
Contarini Nicolò, 27, 162  
Contarini P., 312  
Conte Zuanne, galeotto, 128  
Contento A., 76  
Conzato A., 61, 144, 178, 433  
Corner Andrea, 161  
Corner Angelo, 190  
Corner Antonio, condannato, 150  
Corner Cattarin, 39

Corner Francesco, 122  
Corner Giovanni Battista, 11  
Corner Lorenzo, 39-40  
Corner Piero, 39  
Corner Zorzi, 113  
Corner Zuanne Filippo, 39  
Corner Zuanne Francesco, 40  
Corredi Giovanni, condannato, 237  
Corvisier A., 198  
Cosimo I de' Medici (granduca di Toscana), 335, 337, 340-341, 356  
Cosimo III de' Medici (granduca di Toscana), 421  
Coso Zuanne, condannato, 150  
Costa Agostino, capitano, 281, 285-286  
Costa Benedetto, 260  
Costa Giovanni Battista, buonavoglia, 301  
Costa Giuseppe, condannato, 236  
Costa Pietro, 127  
Costantini C., 250, 252  
Cozzi G., 55, 91, 111, 139, 142, 194  
Crescenzo Bartolomeo, 383  
Crespi Aurelio, 294  
Cressel, mercante, 201  
Crisentin Domenico, condannato, 148  
Croce B., 119  
Croce Paolo, condannato, 149  
D'Amigo Nicolò, 224  
Da Canal Alessandro, 39  
Da Canal Cristoforo, 19, 22, 24-25, 35, 55-60, 62, 64, 138, 396  
Da Canal Francesco, 40  
Da Canal Giacomo, 55  
Da Mosto Giacomo, 26, 168  
Da Mosto Pietro, 82-83  
Da Pasciano Gregorio, buonavoglia, 261  
Da Passano Bartolomeo, 240, 306  
Da Passano Raffaele, 240  
Da Passano, 192  
Da Passano, conte, 376

Da Pesaro Barbon, 39  
Da Pesaro Gerolamo, 40, 161  
Da Riva Agostino q. Alvisè, 135  
Da Visto Battista, comito, 343  
Dagnino Antonio, buonavoglia, 301  
Daliara Domenico, condannato, 236  
Damini Mattio, condannato, 149  
Dandolo Alessandro, 40  
Daschi Dione, 260  
David Sebastiano, buonavoglia, 301  
Day J., 302  
De Benedetti Ignazio, buonavoglia, 301  
De Bernardo Francesco, galeotto, 128  
De Bortolo Zuanne, galeotto, 127  
De Camillo Agostin, galeotto, 127  
De Caro G., 258  
De Damian Anzolo, galeotto, 128  
De Ferrari Francesco, notaio, 276  
De Ferrari Giovanni Battista, 276  
De Ferrari Raffaele, 276  
De Franchi, 218  
De Fuio Zuanne, galeotto, 127  
De Gasparo Prodocimo, condannato, 150  
De Gennaro Lattanzio, 324  
De Giacomo Anzolo, condannato, 151  
De Giacomo Zuanne Maria, galeotto, 127  
De Luca Antonio, condannato, 236  
De Mari Felice, 243  
De Mari Nicolò, 274  
De Mari Stefano, 206, 240, 274-275, 280, 343  
De Mari, famiglia, 275  
De Marini Giovanni Antonio, 288, 294, 316  
De Marini Giovanni Pio, 321  
De Mauro T., 23  
De Piero Cristo, condannato, 149  
De Pompeis G.M., 329  
De Rossi M., 391

De Simon Francesco, patrone della fusta, 144  
Dearden S., 179  
Del Carretto Ottaviano, marchese di Balestrino, 235  
Del Monte Alessandro, 386  
Del Prete Placido, buonavoglia, 301  
Del Sera Cosmo, 308  
Delachi Mustafà, schiavo, 126  
Deleplace G., 137  
Dell'Anzolo Rinaldo, condannato, 150  
Dell'Osso Tarquinio, capitano, 383  
Della Peruta F., 328  
Della Torre Giovanni Tommaso q. Raffaele, 252, 254  
Della Torre Giovanni, muratore, 122  
Della Torre, Antonio, condannato, 231  
Dellepiane R., 206  
Demo E., 433  
Deny J., 177  
Deshayes de Courmenin, 177  
Devoulx A., 178  
Di Negro Matteo, 240  
Di Negro Pietro Francesco, 305  
Di Stefano Carlo, condannato, 151  
Di Vittorio A., 335  
Diedo Domenico, 39  
Doffede, 193  
Dominguez Ortiz A., 316  
Donà Giovanni Battista, 180, 184-185  
Donà Leonardo, 311, 317, 322, 325  
Donà Lorenzo, 51  
Donà, 164  
Donzello Giacomo Maria, 260  
Doria Andrea (vedi anche Melfi, principe di), 20, 204, 230-231, 265, 267-272, 274-275, 287, 292, 297, 336, 382  
Doria Andrea II ( Torriglia, marchese di), 275, 295  
Doria Andrea Landi, 302  
Doria Antonio, 267, 274, 279, 280, 382  
Doria Carlo (vedi anche Tursi, duca di, Del Carretto), 225, 255, 275, 285,

289, 296, 321, 387  
Doria Carlo II q. Gian Andrea (vedi anche Tursi, duca di, Del Carretto),  
295-296  
Doria Costanza q. Gian Andrea, 295  
Doria Erasmo, 268  
Doria Filippino, 268  
Doria G., 216, 221, 275, 287, 332  
Doria Giovanni Andrea I (vedi anche Melfi, principe di), 17, 28, 274-  
275, 277, 285, 287-288, 292, 294-295, 312, 343, 374  
Doria Giovanni Andrea II (Pagano; vedi anche Melfi, principe di,  
viceré di Sardegna), 28, 252, 254, 302, 304, 306  
Doria Giovanni Andrea II q. Carlo II (vedi anche Tursi, duca di, Del  
Carretto), 296, 298-299  
Doria Giovanni Andrea q. Carlo, 295  
Doria Lazzaro Maria, 262  
Doria Marcello, 311-312, 343  
Doria Paolo Francesco (Angri, duca di), 276  
Doria Scipione, 274, 294  
Doria Stefano q. Marco, 211, 326  
Doria, famiglia, 18, 221, 276, 292, 297  
Doria-Pamphilj, famiglia, 293  
Doumerc B., 34  
Drago Domenico, comito, 343  
Drago Tommasino, comito, 343  
Dragoto di Natolia, schiavo, 241  
Drego Indaino, schiavo, 291  
Dumont 178  
Duport Georges, 195  
Durante Francesco, capitano del Bagno di Livorno, 348  
Durazzo Francesco Gaetano, 248  
Durazzo Gregorio, 254  
Dutà Caimi, condannato, 150  
Earle P., 179  
Ecmed di Labesi, schiavo, 363  
Elliot J.H., 224  
Emanuele Filiberto (duca di Savoia), 355, 373-374  
Emerit M., 178

Emo Angelo, 118  
Emo Zorzi, 24, 117  
Enrico Giorgio, buonavoglia, 249  
Enrico II (re di Francia), 190, 194  
Espaignet, 193  
Etonti M., 53  
Eudomogiani Soffiano, 115  
Eula E., 375  
Evans R.J., 159  
Fabrizi Angelo, condannato, 237  
Facchinelli Iseppo, condannato, 148  
Falcone P., 369  
Falier Francesco, 39  
Fallini Zanobi di Luca, condannato, 338  
Fanfani T., 173  
Fanson (de), 193  
Farelli Marc'Antonio, 108, 121  
Fasano-Guarini E., 188  
Favalli Francesco, condannato, 236  
Favero G., 76  
Favretti Zuanne, galeotto, 120  
Fedrigo Zorzi, galeotto, 127  
Feligon Lorenzo, condannato, 148  
Felipi Giovanni Battista, condannato, 148  
Felloni G., 137, 220  
Ferdinando I de' Medici (granduca di Toscana), 361  
Ferdinando II de' Medici (granduca di Toscana), 308, 421  
Fernal Antonio, condannato, 148  
Fernandez Duarte, 223-224  
Fernández Duro C., 268-269, 271-275, 279-280, 287, 290, 294, 310  
Fernandez Simon, 224  
Ferrari Giovanni Battista, 260  
Ferrari Luigi, condannato, 236  
Ferrari Raffaele, 260  
Ferri Agostino Domenico, comito, 347  
Ferro Geronima, 337  
Ferro Giacomo, galeotto, 128



Fesetto, capitano, 290  
Ficone Giovanni, comito, 343  
Fieschi, famiglia, 309  
Figueroa Carlo (figlio del duca di Feria), 218  
Filippo II (re di Spagna), 273, 288, 312, 321-323, 327  
Filippo III (re di Spagna), 316  
Filippo IV (re di Spagna), 315  
Filippo, Orléans, duca di, 298  
Finoch Fernando, 224  
Fiode Lodovico Mattio, condannato, 150  
Firpo L., 16, 178, 190, 311  
Fischer G., 178  
Fizero Lorenzo, notaio, 336-337  
Flinn M., 76  
Floriani Florian, condannato, 149  
Foca Imperial, 116  
Focher Todorin, condannato, 150  
Folio Francesco, condannato, 151  
Folo Ventura di Iacopo, pilota, 346  
Fontenay M., 177, 179-180, 182, 184-185, 358, 367-372  
Forcheri G., 49  
Foregan Paul, condannato, 149  
Fornari Bartolomeo, bandito, 249  
Foscari Alvise III, 60  
Foscari Zorzi, 134  
Foscarini Anzolo, 112  
Foscarini Lorenzo, 145  
Foscarini Marc' Antonio, 39  
Foscarini Nicolò, 39  
Foscarini Zuanne, 39  
Foscolo Lunardo, 60, 146-147  
Fossa Paolo, condannato, 149  
Fournier J., 201  
Fourquin N., 15  
Francesco Battista, condannato, 149  
Francesco Carlo, condannato, 151  
Francesco I (re di Francia), 190, 194, 268

Francesco, condannato, 150  
Francesconi G., condannato, 236  
Francesi Carlo, condannato, 149  
Franchina A., 333  
Franchini Girolamo, condannato, 236  
Franco Nicolò, 97  
Franco Silva A., 316  
Frangipani Muzio, capitano, 383  
Franzetto Antonio, condannato, 150  
Franzoni Ubaldo, condannato, 236  
Frattarelli Fischer L., 357, 361, 433  
Gaid M., 179  
Galeno Nadalisi, condannato, 150  
Galeota Giovanni Battista, gesuita, 329  
Galleani o Galleano Marco Antonio, 374, 377  
Galleno Francesco, timoniere, 347  
Galli Ignazio, 158  
Galliani Luca, 276  
Galluzzi, capitano, 127  
Gambajani Giovanni, condannato, 237  
Gandolfo Marco, 260  
Garbarino Francesco, capitano, 259  
Gardane (du), 193  
Garibaldo Giovanni Antonio, 301  
Garland D., 139  
Garruti Girolamo, condannato, 237  
Garzoni Girolamo, 134  
Garzoni Pietro, 134  
Gasparà, ragionato, 127  
Gasparini Francesco, condannato, 146  
Gatti L., 13, 189, 212, 433  
Gatto Iseppo, condannato, 148  
Gavioli Gaetano, condannato, 237  
Gemignani M., 335, 358-359, 361  
Genocchio Giovanni Battista, buonavoglia, 301  
Gentil da Silva J., 225  
Gentile Alessandro, 259, 261

Gentile Piero Maria, 254  
Gentile, marchese di Pompeiana, 235  
Gera Stefano, buonavoglia, 301  
Geremek B., 18, 314-315  
Gerola Bartolomeo, condannato, 232  
Ghettini Giovanni Battista, scrivano, 346  
Ghiglione Giovanni Battista, aguzzino, 210  
Ghilino S., 223-224  
Giacchero G., 208, 211-212, 220-221, 223, 228, 250, 266, 271, 281  
Giacomone Piana P., 205, 213, 348, 433  
Giampiero di San Salvatore, padre cappuccino, 307  
Giaxa Martin, 114  
Gilberti Giovanni Maria, 102-103  
Gillard L., 137  
Gilotto Michiel Antonio, condannato, 150  
Gioffré D., 238  
Giordano M., 433  
Giordano Nicolò, condannato, 150  
Giorgi I., 390  
Giovanni d'Austria, 333,-334  
Giovanni da Spotorno, comito, 343  
Giovanni I (re di Castiglia), 314  
Girardi Zuanne, 102  
Giulit Antonio, buonavoglia, 301  
Giustinian Faustin, 112  
Giustinian Giorgio, 184-186  
Giustinian Marcello, 39  
Giustiniani Alessandro, 217-218  
Giustiniani Fabrizio, 256, 258  
Giustiniani Francesco Maria, 250-252, 254, 261  
Giustiniani Galeazzo, 250-255  
Giustiniani Giovanni Giorgio, 206, 238, 263  
Giustiniani Luca, 223  
Giustiniani Ottaviano, 243  
Giustiniani Pietro, 298  
Giustiniani, famiglia, 383  
Glete J., 179

Glori Nicolò, maestro d'ascia, 347  
Gnecco Angelo, 300  
Gnecco Francesco, 300  
Gonella Giacomo, galeotto, 128  
Gonieri o Gorrieri Lorenzo, commissario, 346, 348, 357  
Gonzaga Giovanna, d'Avella, principessa di, 296  
Goodman D., 295, 310, 312, 314, 316, 318, 320, 323, 325  
Gradenigo Bernardo, 94  
Gradenigo Bortolo, 148, 150  
Grammont (de) H., 178  
Gramsci A., 20  
Grandchamp P., 178  
Grandonio Antonio, condannato, 149  
Gravière (de la) J., 188  
Greco Nicolò, comito, 343  
Grendi E., 216, 221, 267  
Grieco Zorzi, 40  
Grillo Agabito q. Domenico, 288, 294  
Grillo, famiglia, 221  
Grimaldi Agostino (signore di Monaco), 271-272  
Grimaldi Ansaldo, 214  
Grimaldi Cebà Lazzaro, 276  
Grimaldi Giacomo, 272, 308  
Grimaldi Giorgio, 273, 343  
Grimaldi Giovanni Battista, 271, 273  
Grimaldi Giovanni Francesco, 211  
Grimaldi Isabella, 273  
Grimaldi Jean-Henri (marchese di Corbons e di Cagnes), 307  
Grimaldi Lelia, 213  
Grimaldi Maria, 213  
Grimaldi Ottavio, 252, 259  
Grimaldi Silvestro, 240  
Grimaldi Stefano, 272-273  
Grimaldi Tommaso, 302, 305-306, 333  
Grimaldi, famiglia, 273, 275, 307, 309  
Grimani Giovanni Battista, 39-40, 114  
Gritti Francesco, 179, 185

Gritti Pietro, 312, 321, 325  
Gruy Mustafà, schiavo, 167  
Guardi Francesco, 144  
Guarnieri G., 335, 358, 361  
Guerrero Antonio M., 276  
Guglielmo Giacomo, condannato, 148  
Guglielmotti A., 382-383, 385-387, 389, 392  
Guicciardini F., 267-268  
Guidi Camillo, 345  
Guidotti C., condannato, 236  
Guilmartin F., 188, 313  
Gussoni A., 190  
Haedo (de) Diego, 184  
Hatzopoulos D., 111  
Heers J., 185  
Hernández M., 316  
Hervé M., 179  
Hunecke V., 170  
Ibrahim del Marnegro, schiavo, 390  
Ibrahim Omer, schiavo, 167  
Imer C.H., 177  
Imperiale Federico, 206  
Imperiale Giovanni Gerolamo, 252  
Imperiale Nicolò Maria (vedi anche Liberti Cassandro), 251-253, 255, 261  
Imperiale, famiglia, 275  
Incelloni Giorgio, capitano, 240  
Inghirami Iacopo, ammiraglio, 358-359, 361  
Invrea Francesco Maria, schiavo, 241  
Invrea Giovanni Andrea, 260  
Invrea Giovanni Battista, 224  
Invrea Giovanni Stefano, 224  
Invrea Lelio, 223, 224  
Iseppo di Gasparo, galeotto, 128  
Ismail Ali, schiavo, 167  
Israel di Isadral, schiavo, 360  
Israel Paolo, agostiniano, 329

Ivelio Rados, 117  
Jacopo di Raffaello, condannato, 355  
Jacopo di Sandro, condannato, 355  
Jal A., 188  
Julien C.A., 179  
Jutronic' A., 114, 116  
Karpov S., 34  
Khaid Khadar, 185  
Kirchheimer O., 139  
Knapton M., 87, 91, 111  
La Croix (sieur de), 178  
Lacoste L., 178  
Laforêt A., 188  
Lagna Zuanne Felice, condannato, 149  
Laiglesia (de) F., 269  
Lanaro P., 87  
Landi Doria Maria Polissena, 304-305  
Landino Giulio, capitano, 383  
Lane F.C., 34, 50-52, 54  
Laour-Gayet G., 188  
Laroche J., 177  
Lascaris Carlo, Ventimiglia, conte di, 373  
Launaguet (de) R., 367  
Lavello Domenico, 249  
Lavieno Francesco, 119  
Lavisse E., 188  
Lazari Francesco, capitano, 164  
Le Goff J., 33  
Lefevre R., 381  
Lemos, conte di (Pedro Fernandez de Castro), 225  
Lenci M., 230, 292  
Lenzi M., 308  
Léon G., 179  
Leonardi Francesco, condannato, 149  
Leonelli Anselmo, condannato, 236  
Leoni A., medico, 274  
Lercari A., 386, 433

Lercari Orazio, 290  
Lerma, duca di (Francisco de Rojas y Padilla), 289-290  
Levi G., 433  
Liberti Cassandro (vedi anche Imperiale Nicolò Maria), 251-252, 254-255, 259, 261, 264  
Linneo Carlo, 24  
Lion Nicolò, 40  
Lo Basso L., 29, 36, 39, 61, 164, 201, 335-338, 354, 377, 380  
Locatelli Giovanni Paolo, 102, 121  
Lodi Giuseppe, condannato, 237  
Lodi Paolo, condannato, 237  
Lodolini Tippiuti C., 390  
Lomellini Agostino, 275  
Lomellini Giacomo, 258-259, 264  
Lomellini Giovanni Agostino, 254  
Lomellini Giovanni Raffaele, 211  
Lomellini Maria, 213  
Lomellini Nicolò, 275  
Lomellini Pietro Battista, 275  
Lomellini, famiglia, 275  
Lomer J.H., 188  
Longo, 271  
Lopez, famiglia, 383  
Loredan Gerolamo, 39  
Loredan Marco, 94, 136  
Lorenzo Marco, 150  
Los Balbases, marchese di, 297, 334  
Lucatello Stefano, condannato, 150  
Ludovico (di Savoia), 373  
Luigi XIII (re di Francia), 308  
Luigi XIV (re di Francia), 188, 190-191, 194, 197, 199, 296, 298, 308, 345, 368, 377  
Luigi XV (re di Francia), 298  
Lunardo Antonio, 39  
Lusinasco Battista, 336  
Lusinasco Geronimo, 336  
Luvan Michiel, condannato, 149

Luzzatto G., 34  
Macamed di Becanti, schiavo, 363  
Maccagni C., 433  
Macchiavelli Niccolò, 341  
Macchiavelli Piero q. Niccolò, 341  
Mafrici M., 28-29, 324-327  
Magliolo Battista, 336  
Magno Giovanni, 134  
Magno Michiel, 134  
Magnoni Alessandro, buonavoglia, 301  
Magri Bernardo, condannato, 236  
Malappano Batta, galeotto, 128  
Malaspina Paolo Emilio, Ascoli, duca di, 387  
Mallet M., 335  
Mamet di Bonamet, schiavo, 291  
Manca C., 179, 185, 381  
Mancini Pellegrino, condannato, 237  
Mandelli V., 433  
Mandich G., 34  
Manera Marco, condannato, 150  
Manfroni C., 267-268, 274  
Mangio C., 433  
Manse (de la), 193  
Manta Girolamo, condannato, 237  
Mantelli R., 327  
Marangon M., 332  
Marani E., 329  
Marecarelli M., 433  
Marcello da Nizza, comito, 343  
Marcello Lorenzo, 39  
Marcello Marco, 113  
Marchionni E., 130  
Marchiori Giulio, condannato, 149  
Marchioro Francesco, galeotto, 159  
Maria Cristina di Francia (duchessa di Savoia detta Madama Reale),  
411  
Maria Giovanna Battista di Savoia-Nemours (duchessa di Savoia,



detta Madama Reale), 411  
Marier Alberto, buonavoglia, 249  
Marinato Rinaldo, condannato, 150  
Maringo Onorato, comito, 343  
Marini L., 97-98  
Marrone G., 333  
Marsano Giacomo, 304  
Marsili L.F., 178  
Marsilio C., 400, 433  
Martheile J., 188  
Martinelli Piero, 108, 121  
Martini Andrea q. Paolo, 235  
Martini G., 142  
Martini Luca, 17, 292, 336  
Martini Paolo q. Andrea, condannato, 235  
Martino Francesco, 336  
Marzari M., 173  
Masaniello (Tommaso Aniello), 325  
Maschi Bernardo, 286  
Masse, 59  
Massimiliano II (elettore di Baviera), 155  
Masson M.P., 188  
Masson P., 188  
Massone G.B., 237  
Masucco Giovanni Antonio, 286  
Mathiex J., 178, 201  
Matiazo o Matiaz Zuanne, condannato, 149, 152  
Mattiuzzi Lorenzo, condannato, 149  
Maurizio di Santa Maura, condannato, 150  
Mazzarino Giulio (cardinale), 192, 308, 395  
Mazzoli Giovanni, condannato, 236  
Mazzucolo Paolo, 127  
Medici (de') Cosimo, schiavo, 346  
Medici (de') Giulio, 341  
Medina A., 208  
Medina, duca di, 380  
Meglia Nicolò, buonavoglia, 301

Melchiorri Matteo, condannato, 236  
Melfi, principe di, 18, 28, 213-214, 285, 293-295, 297, 302, 304, 306, 334  
Melli Iseppo Maria, 148, 151  
Melo Francisco de, 213  
Memet Mustafà, schiavo, 167  
Memo Ibrahim, schiavo, 126  
Memo Lobufi, schiavo, 167  
Mendoza (de) Bernardino, 310  
Menotti Giuseppe, condannato, 236  
Menub Dervis, schiavo, 167  
Merello Andrea, 304  
Merello Giovanni Battista, scrivano, 219  
Merino J., 188  
Merli Antonio, condannato, 236  
Merlo Antonio q. Luca, condannato, 249  
Meschiarri Sante, condannato, 236  
Meyer J., 189, 296, 312, 326  
Micelli F., 61  
Michelini Eugenio, condannato, 236  
Michiel Francesco, 134  
Michiel Nicolò, 183, 185  
Michiel Zuanne, 112  
Michiel, 117  
Miggio Tommaso, buonavoglia, 301  
Minio Bortolo, 130  
Mirabello Pietro, condannato, 150  
Miserel Michel, mercante, 202  
Mocenigo Alvise II, 24, 26, 39-40, 113  
Mocenigo Alvise III, 27, 161  
Mocenigo Alvise, 312, 323  
Mocenigo Lazzaro, 27, 121, 161-163  
Moleni Alessandro, 40  
Molfino Giuseppe, buonavoglia, 301  
Molin Alessandro, 25, 40, 117, 130-133, 146, 152  
Molin Alvise, 14  
Molin Francesco, 69, 113  
Mollat M., 18

Molmenti P., 160  
Monaco, principe di, 308  
Monaco, signore di, 271-273, 306  
Monga L., 355  
Monju (de), 193  
Montenovesi O., 391  
Montero Giuseppe, buonavoglia, 301  
Montolin Girolamo (frà), 372  
Montorsi D., condannato, 236  
Mora Antonio, notaio, 134  
Morandi Morando, condannato, 152  
Morat Raís, 336  
Morello Antonio, capitano, 356  
Moretto di Portovenere, comito, 343  
Moro Giovanni, 183  
Moro Luca Valentin, condannato, 154  
Moro M., 76  
Morosini Andrea, 22  
Morosini Angelo, 154  
Morosini Francesco, 27, 40, 91-92, 117, 159, 162, 164  
Morosini Giovanni Francesco, 16, 311-312, 320, 325  
Morosini Giovanni, 180, 184, 374  
Morosini Michele, 191  
Morosini Zorzi, 25, 39, 159  
Morossano Giovanni Giacomo, medico, 232  
Mossoli di Giafer, schiavo, 362  
Mostafà di Costantinopoli, schiavo, 241  
Mostafà Raís, schiavo, 363  
Motta G., 333  
Motte (de la), 193  
Mozzarelli C., 61  
Mozzato A., 433  
Muazzo Nicolò, 40  
Muazzo Zan Antonio, 113  
Muazzo Zorzi, 113  
Mueller R.C., 97, 433  
Mulman Enrico, 239

Munezzo Francesco, galeotto, 127  
Murad Raís, 185, 361  
Muscat J., 367  
Musi A., 274, 324  
Musso G.G., 49  
Mustafà di Costantinopoli (detto Drogot), schiavo, 380  
Mustafà di Usaino, schiavo, 360  
Mutio Francesco, capitano, 291  
Muto G., 327  
Muzan Giovanni Battista, 108, 121  
Nadal Stefano, galeotto, 128  
Nagy L., 328  
Nani Antonio, 11, 190  
Nani Mocenigo M., 22, 40, 44, 111, 160, 367, 369  
Napoli Giovanni, condannato, 236  
Nardi G., 329  
Narni Giovanni di Francesco, condannato, 338  
Negrone Agostino, 260  
Negrone, famiglia, 275  
Nemours, duca di, 355  
Nicolini A., 238  
Nicolò di Marco di Serravalle, galeotto, 119  
Niovo Lorenzo, condannato, 149  
Novaro Agostino, aguzzino, 209  
Oddo F.L., 331  
Oddone Giannettino, 243  
Oderico T., 231  
Offesin Battista, condannato, 149  
Olesa Muñido F., 28, 310  
Oliva di Algeri, schiavo, 241  
Oneto Andrea, buonavoglia, 261  
Ongaro Antonio, condannato, 149  
Onorato I (Grimaldi, signore di Monaco), 272-273  
Onorato II (Grimaldi, principe di Monaco), 214, 306-308  
Oresta (cavaliere di), 193  
Oreste G., 269  
Orio Anzolo, 130

Orio Gerolamo, 97  
Orio Gian Francesco, 165  
Orlandini Fabio, 258  
Orlando (d') Polidoro, condannato, 354  
Orsini Giampaolo, capitano, 383  
Orso Antonio, condannato, 150  
Ossuna, duca di (Pedro Téllez-Girón), 290, 325, 333  
Pacan Giacomo, condannato, 149  
Pacini A., 269, 270, 274  
Pages G., 188  
Pagiorga Battista, condannato, 151  
Pagnino Pietro, condannato, 232  
Paidi Todorini, 115  
Palermo L., 381  
Pallavicini Agostino, 260  
Pallavicini Alessandro, 224, 332, 387  
Pallavicini Bendinelli (frà), 332  
Pallavicini Camillo q. Gio. Andrea, 331-332  
Pallavicini Filippo q. Luca, 212, 276  
Pallavicini Giovanni Battista, 256  
Pallavicini Giovanni Domenico, 256  
Pallavicini Giovanni Luca, 223-224  
Pallavicini Maddalena, 273  
Pallavicini Paolo Gerolamo, 217, 331  
Pallavicini, famiglia, 277, 287  
Pallavicino Giulio q. Agostino, 221  
Palmari G.B., notaio, 315  
Palmaro Caterina, 336  
Palpigna Pietro Antonio, 25, 92, 109-110  
Palumbo P., 433  
Panciera W., 78  
Pandiani E., 230, 267  
Panizza Giuseppe, condannato, 236  
Pantera Pantero, 15, 28, 29, 383, 388, 390, 392-393  
Panzac D., 177, 179, 186  
Panzinoli Giovanni, condannato, 236  
Paolo IV (Gian Pietro Carafa), 323

Paolo V (Camillo Borghese), 323, 386  
Papi Antonio, 387  
Parabello Battista, condannato, 150  
Parenti Francesco, condannato, 236  
Parker G., 9  
Pasino Giovanni, condannato, 145  
Pasio Fulvio, capitano, 383  
Pasquali Antonio, condannato, 236  
Pasquali Domenico, condannato, 236  
Pasquali Pino Francesco, condannato, 354  
Pasqualigo Alvise, 40  
Pasqualigo Paolo q. Giulio, 134-135  
Pasqualigo Zuanne, 39, 68  
Passarello Piero, condannato, 152  
Passinetti Giovanni M. detto Alessandro, condannato, 354  
Pavanello Bernardo, condannato, 150  
Paviello Cavalier, 39  
Pax Emanuel, 223  
Pax Giorgio, 223-224  
Pedani M.P., 160, 179  
Pedevilla Francesco, aguzzino, 276  
Pellini Gaspare, condannato, 236  
Peloso Giovanni Antonio, 260  
Pensa Cesare, 239  
Penzo G., 10, 433  
Peretti Giacomo, buonavoglia, 301  
Perini S., 38, 40, 62, 169  
Perrero A.D., 374  
Perria A., 267  
Pertica Lorenzo, buonavoglia, 301  
Pesaro Martino, condannato, 237  
Petiet C., 367  
Petit E., 267  
Petri Michiel, condannato, 149  
Petriccioli Riccardo, 275-276, 321  
Pettao Menego, galeotto, 128  
Pezzolo L., 122

Piacentini S., 163  
Piasa Mattio, condannato, 148  
Pidalo Valentin, galeotto, 127  
Pierbenedetti Alessandro, capitano, 383  
Piergiovanni V., 232  
Piermino Zuanne, condannato, 150  
Pigliasco Giovanni Maria, buonavoglia, 283  
Pignolo Alvisè, condannato, 149  
Pinelli Caterina q. Giovanni Paolo, 280  
Pinelli Giovanni Agostino q. Francesco, 252, 254-255  
Pinelli Giovanni Agostino, 248-249  
Pinelli Giovanni Pietro, 100  
Pinelli, famiglia, 383-384  
Pingone Andrea, buonavoglia, 261  
Pini Filippo, 387  
Pio IV (Giovanni Angelo de' Medici), 323, 341  
Piola Caselli F., 382-384  
Piron Giuseppe, condannato, 149  
Pisani Andrea, 26  
Pisani Bortolo, 40, 161  
Pisani Carlo, 129  
Pisani Dionisio, 40  
Pisani Lorenzo, 40, 155-156  
Pisani Piero, 40  
Pisani, 113  
Pisso Antonio Maria, 261  
Pitonin Paolo, condannato, 151  
Piva Paolo, condannato, 236  
Pizzamano Domenico, 39  
Placanica A., 324  
Platania G., 324  
Poerio Antonio, mercante, 321  
Polani Andrea, 113  
Politi G., 328, 433  
Pollacco Andrea, aguzzino, 357  
Pollani Marco, 40

Pollani Nicolò, 40  
Polli Giacomo, 11  
Portally Melchior, mercante, 202  
Porto (da) Ludovico, 80  
Porto Paolo, 99  
Portuondo (de) Rodrigo, 310  
Povolo C., 143, 433  
Preto P., 22, 76  
Priaroggia Giacinto, 260  
Primaudaie (de la) E., 178  
Priori L., 139, 142  
Priuli Alessandro, 40, 161  
Priuli Antonio, 40  
Priuli Gerolamo, 39  
Priuli Lorenzo, 312, 324-325  
Provana Andrea q. Carlo, di Leini, 373  
Provana Carlo, di Leini, 373-374  
Pulito Fabrizio, sottocomito, 347  
Pullan B., 79, 97  
Punta Bernardino, condannato, 232  
Quatteri Giovanni, condannato, 237  
Querini Andrea, 22  
Querini Francesco, 51  
Querini Giacomo, 39, 180-181, 183, 185  
Querini Nicolò, 39  
Querini Piero, 39-40, 129  
Querini Zan Polo, 113  
Querini Zorzi, 127  
Radogna L., 325-326  
Raggio Benedetta, 260  
Raggio Tommaso, 206, 215, 300  
Raimondi Domenico, condannato, 236  
Rambert G., 188  
Raniato Alvise, condannato, 149  
Rapp R.T., 73, 79, 87  
Rebora G., 433  
Rebuffo Mariano, 260



Reburato Andrea, condannato, 235  
Regazzoni Jacopo, 277, 313-314, 316-320, 324  
Regesta Francesco, 291  
Reibaldo Giacomo, 336  
Reieppo Romelia, schiavo, 240  
Renard (de), 193  
Renier Lorenzo, 39  
Renier, 45  
Repetto Giovanni Battista, buonavoglia, 301  
Rezasco G., 24, 189  
Ricci Giovanni Battista, condannato, 236  
Richelieu, cardinale di (Armand Jean Du Plessis), 306-307, 395  
Riello Pasqualino, comito, 343  
Riello Zuanne, condannato, 150  
Rinaldi Francesco, condannato, 150  
Rinaldo Carlo Bernardino, buonavoglia, 301  
Risaliti, commissario, 358  
Rivelli Claudio, condannato, 151  
Roccatagliata Geronimo, condannato, 232  
Rocière (de la) C., 188  
Rodi, bey di (detto Mazzamama), 347  
Rodríguez Ramos L., 315  
Roffia Marc' Antonio, 350-352  
Roi Djafar, 185  
Roman Giorgio, condannato, 149  
Romani M.A., 154  
Romoli Paolo, capo degli aguzzini, 348  
Ronaldi Paolo, 149  
Rosa M., 328  
Rossi F., 53  
Rossi Giovanni Battista, condannato, 150  
Rossi Orazio, 307  
Rovere Francesco, buonavoglia, 261  
Rubbiana Antonio, condannato, 237  
Rubino Antonio, comito, 343  
Ruccellai, commissario, 361  
Rudt de Collenberg W.H., 390

Ruffato Piero, condannato, 149  
Rusche G., 138  
Ruzzini Carlo, 179-180, 184-185  
Sabran (de) Melchior, 307  
Saccheri Antonio, aguzzino, 348  
Sacerdoti A., 34  
Sacon Zamaria di Iseppo, galeotto, 119  
Sagredo Antonio, 44  
Saige G., 28, 271-273, 307-308  
Saint Olon François Pidon de, 271  
Salinero David, maestro d'ascia, 289  
Salinero Giovanni Agostino, maestro d'ascia, 212, 264  
Salvarani Prospero, condannato, 237  
Saminati Orazio, 390  
Sandri L., 391  
Santallo Giuseppe, condannato, 236  
Santi Pellegrino, condannato, 237  
Santi Zuanne, 100-101  
Sanz Granvella V., 316  
Sassi Luigi, condannato, 236  
Sauli Alessandro, 249  
Sauli Andrea q. Bendinelli, 275, 279, 286  
Sauli Bendinelli, 206, 274-275, 279-281, 285-286, 343  
Sauli Francesco Maria q. Gio. Antonio, 214, 276  
Sauli Geronimo q. Bendinelli, 279  
Sauli Giovanni Antonio q. Lorenzo, 211, 213, 215, 221, 250, 252, 302, 304-306, 333  
Sauli Lorenzo, 213  
Sauli Ottaviano, 263  
Sauli Paolo, 206  
Sauli Vincenzo q. Bendinelli, 281-284, 304  
Sauli, famiglia, 207, 221, 275, 279  
Savelli R., 231, 292  
Savoia, famiglia, 373  
Savorgnan Germanico, 144  
Savorgnan Giulio, 17, 61, 65  
Scarabelli G., 368

Scarabello G., 91, 111, 163  
Scaraffia L., 302  
Scarampi Maurizio, marchese del Cairo, 235  
Scarincio Battista, comito, 343  
Scasuola Giulio Cesare, 223  
Scetti Aurelio, musico, condannato, 355-356  
Scetti Caterina, moglie di Aurelio, 355  
Schiaffino A., 76, 206, 221, 251, 254, 263  
Schiaffino Bartolomeo, buonavoglia, 261  
Schiavo Giacomo, galeotto, 127  
Schlosser H., 155  
Scialoja A., 34  
Secco A., 433  
Secco Giacomo, condannato, 232  
Seignelay, marchese di (J.B. Colbert), 12-13, 271  
Sein Spagnolo, schiavo, 363  
Selin Carlo, condannato, 151  
Sella D., 79  
Semino Giovanni Filippo, cancelliere, 219  
Semitecolo Antonio, 40  
Semitecolo Francesco q. Vincenzo, 135  
Senarega Matteo, 230  
Sentieri M., 248  
Sepello Giovanni Battista, buonavoglia, 301  
Serna Mattio, condannato, 149  
Serra Giacomo, cardinale, 386  
Serveto Pietro Giorgio, 375-376  
Setton K.M., 111  
Sevilla y Solanas F., 314  
Shaw S., 177  
Siffredi Vincenzo, 260  
Signoretti, 101  
Sigonio C., 267  
Silvestrin Francesco, condannato, 151  
Simbula P., 313  
Simonetti Gabriele, 383  
Simunovich Pietro, alfiere, 165

Sinitra Francesco, galeotto, 128  
Sirago M., 269, 324-326, 367  
Sisto IV (Francesco della Rovere), 321  
Sisto V (Felice Peretti), 382, 390  
Slot B.J., 163  
Smerega Giovanni, condannato, 236  
Solaro Pietro, 260  
Soranzo F., 312, 325  
Sori Giuseppe, buonavoglia, 301  
Soucek S., 177  
Sozzi Iseppo, scrivano, 62, 169-173  
Spadriglio Gabriele, buonavoglia, 301  
Spaggiani Giovanni, condannato, 237  
Sperone, capitano, 276  
Spineda Domenico, 40  
Spineda Gaspare, 80  
Spinelli P., 76  
Spinola Agostino, 28, 275-276  
Spinola Ambrogio ( vedi anche Los Balbases, marchese di), 28, 275-276,  
297, 334  
Spinola Antonio, 235, 286  
Spinola Aurelia q. Luca, 307  
Spinola Bartolomeo q. Gerolamo, 224, 294  
Spinola Cornelio, 304, 326  
Spinola Eliano, 214  
Spinola Francesco Maria, 260  
Spinola Giovanni Benedetto, 224  
Spinola Giovanni Domenico, 276  
Spinola Giovanni Francesco, 260, 279, 285  
Spinola Giovanni Gerolamo, 218  
Spinola Giovanni Luca, 224, 275-276  
Spinola Gregorio q. Gerolamo, 211, 224, 275-276, 294  
Spinola Ippolita, 386  
Spinola Lazzaro q. Domenico, 254  
Spinola Lazzaro q. Paolo Agostino, 254  
Spinola Luca q. Gaspare (principe di Molfetta), 307  
Spinola Paolo q. Cristoforo, 256

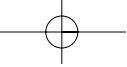
Spinola Pasquale, 238  
Spinola Placidia, 295  
Spinola Stefano, 291  
Spinola, famiglia, 221, 276, 279, 343  
Spoleti Virgilio, capitano, 383  
Stefani Giacomo, 260  
Steffani Francesco, galeotto, 128  
Stella A., 316  
Stouraiti A., 134  
Strata Giovanni, 223  
Suarez Duarte Brandon, 224  
Sunbil Maometto, schiavo, 360  
Surian Michele, 312, 315, 325  
Surian Nicolò, 17  
Tajani A., 381  
Tassorello Giovanni Giuseppe, 260  
Tavernier J., 177, 186  
Tenenti A., 29, 34-36, 39, 55, 65, 132  
Teotochi Nicolò, 116  
Ternes (barone di), 191  
Terricola Uretto, condannato, 150  
Thevenot J., 177  
Thiriet F., 34  
Thompson I.A.A., 313-314  
Tiani Domenico, condannato, 150  
Tiepolo Antonio, 317  
Tiepolo Lorenzo, 40  
Tigrino V., 433  
Tinello Domenico, notaio, 18, 287, 290  
Titone V., 332  
Tixi C., 373, 433  
Toledo (di) Garzia, 324  
Tomasin G., 67  
Tomaso di Anzolo di Avignone, galeotto, 120  
Tomassetti G., 391  
Tommaseo N., 23  
Toniolo Domenico, condannato, 150

Tonneré (cavaliere di), 193  
Torelli Lelio, 341  
Torre, fratelli, 387  
Tournier G., 188  
Touzel, mercante, 201  
Trabacchin Pietro, 80  
Tranchida D., 179  
Trasselli C., 370  
Traubò Zuanne Filippo Gregorio, 39  
Treglia Giovanni Battista, 294  
Trevisan Iseppo, condannato, 149  
Tria L., 238  
Trivellato F., 76, 121, 123, 433  
Trus Ercole, 80  
Tubino Giovanni Stefano, cassiere, 209, 219  
Tucci U., 29, 33, 35, 50  
Turano Filippo, condannato, 353  
Turbino Angelo Maria, buonavoglia, 301  
Turris Ambrogio, 110  
Tursi, duca di, 26, 111, 224, 276, 285, 289-291, 295-300, 321, 325  
Uccelli Giuseppe Maria, 298  
Ulvioni P., 76  
Unali A., 313  
Urfé, marchese di, 376,-377  
Val di Taro, principe di, 290-291  
Valensi L., 179  
Valentin, garzone, galeotto, 119  
Valier Cristoforo, 183  
Valier Pietro, 116, 163  
Vallarino A., 391  
Valle Giovanni Battista, 276  
Van Richteren, console, 249  
Vandelli Giovanni Battista, condannato, 237  
Vanduffo Ambrogio, buonavoglia, 249  
Varchi Benedetto, 341  
Vargas-Hidalgo R., 267, 270, 274, 295  
Varin Zuanne, condannato, 151

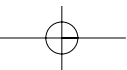
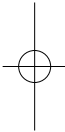
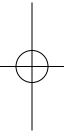
Vassallo C., 369  
Vecchi A., 355  
Vecchiato F., 87  
Veinstein G., 177  
Velano Emilio, notaio, 135  
Vendramin Polo, 94  
Veneroso Giovanni Bernardo, 254, 259  
Venier Bernardo, 145  
Venier Marc' Antonio, 135  
Venier Nicolò q. Domenico, 89, 135  
Venier Sebastiano, 26  
Venier Zuanne Piero q. Marc' Antonio, 135  
Venier Zuanne, 40  
Ventura A., 87  
Venture de Paradis J.M., 179  
Vergé-Franceschi M., 369  
Verlinden C., 333  
Vernengo Francesco, buonavoglia, 301  
Vernici P., 104-105  
Vettori Paolo, 382  
Viale Benedetto, 298-299  
Vianello A., 75  
Vianello F., 76, 433  
Viaro A., 55, 65, 141, 143, 145, 147, 193-194  
Vidali Gerolamo, 114  
Vido Giacomo, galeotto, 128  
Villagi Tomaso (frà), 390  
Villani Genesio, condannato, 236  
Villar Michele Alberto, buonavoglia, 249  
Villeneuve (de la), 193  
Vincent B., 316  
Vincenzo (San) de' Paoli, 195  
Vinta Francesco, 341  
Visconte da Levanto, comito, 343  
Vitale V., 267  
Vitalini Sacconi V., 391  
Vitelli, cardinale, 274

Vittiman Arrigo, consigliere, 347  
Vittorio Amedeo II (duca di Savoia; re di Sicilia, poi re di Sardegna),  
377, 411  
Vitturi Giacomo, 83  
Vitturi Giovanni Battista, 26  
Vivanti C., 34  
Vivier (de), 193  
Vivonne (conte di), 193  
Vizzamano Bernardo, 113  
Vlastò Nicoletto, schiavo, 167  
Weisser M.R., 141  
Wismayer J.M., 367  
Wolf J.B., 179  
Woolf S.J., 18  
Zachariadou E., 177  
Zachi Dimo, condannato, 149  
Zaïm F., 179  
Zampieri L., 335  
Zampolo Bortolo, condannato, 143  
Zancalo Antonio, galeotto, 127  
Zane Matteo, 180-181, 311-312, 317, 320, 325, 333  
Zane Nicolò, 40  
Zanetti Giuseppe, condannato, 237  
Zannettini Angelo, condannato, 237  
Zannini A., 67, 76, 433  
Zanon Battista, 149  
Zanusso Giacomo, galeotto, 128  
Zapata, cardinale, 387  
Zappia Francesco, alfiere, 337  
Zaro Gerolamo, 114  
Zaro Nicolò, 114  
Zen Antonio, 40  
Zen Anzolo, 40  
Zen Francesco, 113  
Zen Ruggero, 40  
Zeri A., 391  
Zorzi Giacomo, 39





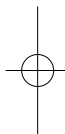
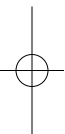
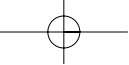
Zorzi Giovanni Battista, notaio, 134  
Zorzi Mattio, 22  
Zorzi Vincenzo, 130  
Zuanne de Michiel (de) Stefano, 12, 22  
Zuannetti Piero, 100-101  
Zulian Pietro, condannato, 148  
Zysberg A., 13, 28-29, 59, 188-189, 191-199, 201-202



## *Indice*

<i>Due parole di presentazione</i> di Gino Benzoni	7
PARTE I. <i>Il problema dei galeotti</i>	9
1. Cenni introduttivi	11
2. Lexicon	24
PARTE II. <i>Il sistema veneziano</i>	33
1. Il lungo periodo	35
1.1 La longue durée e le fasi della gestione veneziana	35
1.2 Il numero delle galere e delle galeazze effettive (1589-1774)	40
1.3 Il numero dei galeotti	47
2. La fase A: della prima età moderna	51
3. La fase B: Da Canal e le riforme	57
3.1 <i>Della Milizia Marittima</i> e la riforma di Cristoforo Da Canal	57
3.2 1545: nasce la Milizia da Mar	64
3.3 La crisi della riforma e il ritorno dei galeotti di libertà	66
4. La fase C: le regolazioni d'Armata 1602-1620	69
5. La fase D: galeotti di libertà, condannati e turchi 1620-1774	75
5.1 galeotti di libertà: reclutamento, gestione e vendita	75
5.1.1 La leva marittima	75
5.1.2 La "tansa insensibile del galeotto" ordinaria e straordinaria	89
5.1.3 Il reclutamento libero e i "partitanti"	101
5.1.4 L'ultima leva (1715-1716)	113
5.1.5 I galeotti e le galere dello Stato da Mar	115
5.1.6 Il premio d'ingaggio, le false promesse e il sistema creditizio del galeotto	120

5.1.7	La compravendita delle ciurme libere	131
5.2	I condannati	140
5.3	I turchi: schiavi o prigionieri di guerra?	161
6.	La riforma del 1774: il piano Sozzi	171
	PARTE III. <i>Gli altri sistemi</i>	177
1.	Il sistema turco	179
2.	Il sistema francese e la “statalizzazione” della flotta durante il regno di Luigi XIV	190
3.	Genova: la flotta pubblica (1559-1797)	206
3.1	Lo stuolo tradizionale	206
3.2	Le galee di libertà (1638-1684)	252
4.	Le galee dei “particolari” genovesi (1528-1716)	267
5.	Le altre galere spagnole	312
6.	Le flotte degli ordini cavallereschi: Santo Stefano e San Giovanni	337
7.	Le galere sabaude e pontificie	375
	Conclusioni	397
	Abbreviazioni	400
	Tavola delle unità di misura e delle monete	402
	Bibliografia e fonti della tavola delle unità di misura e monete	433
	Ringraziamenti	435
	Bibliografia	436
	Indice dei luoghi	460
	Indice dei nomi	474



finito di stampare nel mese di febbraio 2004  
presso Copy Card Center, San Donato Milanese (MI)

