

Luca Lo Basso

Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna,
Selene Edizioni, Milano, 2003, pp. 515.

La ricerca condotta da Luca Lo Basso ha come obiettivo l'analisi comparativa dei metodi adottati negli Stati del Mediterraneo per amministrare le galee e per reclutare i cosiddetti "uomini da remo".

Il testo si articola in tre parti. Nella prima, l'Autore si sofferma su alcuni aspetti tecnici, relativi specialmente alle modalità di costruzione delle galere e ai sistemi di voga (sensile o a scaloccio) utilizzati dai remieri. Questi – vero motore dell'imbarcazione – potevano essere schiavi, forzati o buonavoglia, e come più volte si evincerà nel corso della trattazione, la composizione della ciurma rispondeva quasi sempre a motivazioni politiche e finanziarie.

Nella seconda parte Lo Basso presenta una ricca e interessante rielaborazione dei dati relativi ai galeotti (reperiti principalmente nei dispacci dei Commissari d'armata), ed evidenzia – mediante una trattazione diacronica che consente di cogliere le permanenze e le evoluzioni dalla prima metà del Cinquecento fino alla riforma del 1774 – il funzionamento della marina veneziana. L'intero arco temporale viene suddiviso in cinque fasi. La prima, antecedente al 1542-45 e definita dall'Autore *della prima età moderna o dei galeotti di libertà*, è contraddistinta, per l'appunto, dall'uso di galeotti liberi, volontari o coscritti provenienti dalla città di Venezia e dal Dogato. Nei casi di emergenza, i capi quartiere stilavano degli elenchi con i nomi degli uomini arruolabili, i quali, qualora non fossero stati sorteggiati per imbarcarsi, avrebbero contribuito finanziariamente al mantenimento di un galeotto. Le norme del reclutamento per coscrizione si razionalizzarono nel 1539; si stabiliva che le Arti, le Scuole e le comunità del Dogato avrebbero dovuto fornire 4000 uomini, ai quali – in cambio del servizio prestato in mare – veniva garantito oltre a un posto in una

corporazione o l'ingresso in una Scuola, una serie di supporti economici che in caso di decesso sarebbero stati trasferiti alla famiglia.

Nella fase b (*Da Canal o dei condannati*), il cui inizio è sancito dalla riforma di Cristoforo Da Canal e che si protrae fino al 1602, vi era un'amministrazione separata delle galere di libertà e dei condannati, introdotte quest'ultime nel 1542, nella convinzione che avrebbero garantito un migliore funzionamento grazie a una maggiore disciplina della ciurma («dalla catena nasce il timore in questi uomini e dal timore l'obbedienza», sosteneva Da Canal!). Ma l'esperimento non portò i risultati sperati, anche a causa dell'incuria mostrata dai sopracomiti (che avevano non solamente responsabilità militari ma anche obblighi economici), e a fine secolo, quando si erano ormai chiaramente palesati i limiti qualitativi della riforma, si tentò la strada del sistema misto (100 condannati e 70 uomini liberi), che caratterizzò le due fasi successive (1602-1620 e 1620-1774). Nei primi diciott'anni si cercò di migliorare le condizioni della vita a bordo delle galere, di incentivare la carriera marittima dei patrizi, di formare un nucleo di remieri professionisti, e di razionalizzare l'intera struttura dell'armata sottile. A tal fine, tra il 1602 e 1603 venne redatta una *Regolazione dell'armata*, nella quale si specificavano i ruoli del Commissario e l'importo dei donativi concessi ai capi da mar e ai sopracomiti per acquistare la ciurma di libertà dai loro predecessori. In una seconda regolazione, nel 1620, oltre a spiegare in maniera più compiuta il funzionamento dei donativi, verranno stabiliti incarichi e stipendi dell'intero equipaggio.

Nei primi anni della quarta fase (1620-1774) si registra nuovamente una preponderanza dei galeotti di libertà, e Lo

Basso ne descrive dettagliatamente le modalità di arruolamento: leva marittima, tramite bando pubblico, reclutamento libero o effettuato dai “partitanti” (sorta di agenti privati incaricati ufficialmente dal Senato di procurare entro un tempo stabilito un determinato numero di remieri). I galeotti veneziani, contrariamente a quanto avveniva nelle squadre di galera degli altri Stati, ricevevano degli incentivi per imbarcarsi, anche se in realtà i premi e le retribuzioni promesse rimanevano il più delle volte teoriche, e non era un’eccezione che i crediti dei galeotti si trasformassero in debiti. Lo Basso si sofferma dunque ad analizzare quali fossero le strategie adoperate per tenere il remiere legato al sopracomito. Gli uomini, prima di imbarcarsi, avrebbero dovuto depositare nella cassa di bordo parte della somma percepita, e quanto rimaneva in loro possesso non era spesso sufficiente a sostenere le spese che avrebbero dovuto affrontare (medicines, vestiario, alimentazione supplementare). Così, non riscontrando un equo compenso al servizio svolto, un numero sempre minore di uomini liberi sceglieva di arruolarsi, e di contro, aumentava la presenza degli schiavi turchi e – dopo la disfatta di Scio – anche quello dei condannati. Questi potevano essere “nazionali” o forestieri, ed erano costretti al remo per essersi macchiati di reati penali. Lo Basso fornisce una serie completa di dati relativi alle cause della pena e alla durata, intrecciando dati quantitativi con la narrazione di vicende personali.

Nella quinta e ultima fase (*dei condannati o del tramonto delle galee*, 1774-1797), quando «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». (p. 40)

Esaurita dunque la lunga trattazione relativa all’organizzazione navale veneziana, l’Autore esamina, utilizzando in particolar modo le relazioni degli

ambasciatori della Serenissima, i sistemi adottati dalle altre potenze dotate di una squadra di galera (terza e ultima parte). Anche in questo caso Lo Basso conduce un’analisi sia qualitativa che quantitativa delle diverse flotte, e ne coglie affinità e differenze. Ed è in questa parte del testo che risulta ancor più chiara la peculiarità della marina veneziana, contrapposta al cosiddetto sistema “ponentino”, caratterizzato da un maggior impiego di schiavi e forzati rispetto ai buonavoglia. Nella marina turca, ad esempio, i remieri delle galere della Guardia ordinaria erano esclusivamente schiavi, catturati mediante la corsa, le guerre e le razzie; solo nelle galere che si armavano occasionalmente a Costantinopoli vi erano oltre agli schiavi e ai *mariuoli* (“gente di strada o da taverna”) anche i coscritti, reclutati seguendo un criterio anagrafico: un galeotto ogni 10-20 fuochi, o in alternativa, il pagamento del corrispettivo in denaro. L’amministrazione della marina francese puntò invece decisamente sui forzati (principalmente disertori, rei di diritto comune e vagabondi), gestiti dal 1600 dal Commissario e conduttore generale, che sovrintendeva al loro invio alle galere.

Ampio esame viene dedicato a Genova. La “Superba” poteva contare sulle galee dei “particolari” e sulla flotta pubblica. Questa – prima delle armate del Mediterraneo – ad essere completamente statale – venne creata nel 1559, ed era inizialmente composta da quattro galere (ma anche successivamente non superarono le 7 unità) sottoposte alla magistratura dei *provisores triremium*. I comandanti – eletti per un solo viaggio o per un breve periodo – non avevano la gestione economica della galera e della ciurma. L’equipaggio era composto con la “regola del terzo”, ovvero vi era un equilibrio fra schiavi, forzati e buonavoglia (ognuna di queste categorie doveva, appunto, rappresentare un terzo del totale), almeno fino al 1638, cioè quando cominciarono a sperimentarsi le galee di libertà, in cui vi erano esclusivamente rematori liberi e volontari reclutati col sistema della “sequella” (leva). Ma le difficoltà riscontra-

te per arruolare gli uomini e per reperire i finanziamenti necessari, condussero all'adozione di un sistema misto (insieme rematori volontari e incatenati).

“Appaltatori” di indubbie capacità, i patrizi genovesi riuscirono nel corso dell'età moderna ad avere l'appannaggio quasi esclusivo dell'asiento-noleggjo delle galere. E dell'esperienza degli asientisti genovesi si servirono spesso i monarchi spagnoli, la cui flotta era costituita dalle galere di Spagna e dei regni di Sicilia e di Napoli. L'Autore, dopo aver fornito brevi cenni sulla struttura organizzativa e le figure degli ufficiali (pagador, veedor, contador), evidenzia l'evoluzione numerica della flotta, le modalità di finanziamento e principalmente, per quanto riguarda la composizione dell'equipaggio, la coesistenza di buonavoglia, schiavi e forzati, sottolineando la grande maggioranza di questi ultimi.

Per quanto riguarda le flotte degli

Ordini cavallereschi di Santo Stefano e di San Giovanni, l'Autore riscontra invece una prevalenza di schiavi rispetto alle altre categorie, dovuta grazie principalmente alla guerra di corsa. Le Galere sabaude e quelle pontificie, infine, presentano un sistema praticamente analogo a quello degli altri stati, di appalto o locazione d'opera e con una composizione mista dell'equipaggio.

Con la descrizione delle galere sabaude e di quelle pontificie si conclude una lunga e articolata ricostruzione, che delinea – sulla base di una ricca documentazione archivistica e bibliografica – un quadro chiaro dell'uso delle galee in età moderna, dei costi e dei possibili guadagni. Quella narrata da Luca Lo Basso è la storia complessa delle imbarcazioni che per secoli “occuparono” i mari, e degli uomini che in esse vissero e, spesso, morirono.

Valentina Favaro

Dino Puncuh

Storia di Genova Mediterraneo, Europa, Atlantico,
Società Ligure di Storia Patria, Genova 2003. pp. 684.

Sintetizzare in circa seicento pagine la storia di Genova dall'età preromana ai giorni nostri, è un'impresa ardua per chiunque ed è una delle preoccupazioni che emerge anche dall'introduzione curata da Dino Puncuh. Grandi vuoti su alcuni periodi storici che attendono di essere riempiti da solidi studi settoriali; difficoltà di abbandonare numerosi schematismi pregiudiziali di matrice ottocentesca che vogliono una città in declino acquiescente alla politica spagnola, carenza di ricerche approfondite dedicate all'età contemporanea. La Società Ligure di Storia Patria, pur consapevole delle carenze strutturali dello stato della ricerca e della difficoltà di rendere omogeneo il programma della riscrittura della storia genovese in un contesto progettuale coordinato, ha voluto

mettere insieme un gruppo di specialisti che cominciassero a delineare percorsi, a formulare ipotesi di ricerca, a offrire i risultati di studi che si fondano sulle fonti documentarie, spesso inesplorate.

Le chiavi di lettura di questo volume possono essere tante: il rapporto tra Genova ed il suo territorio, la capacità politica della classe dirigente genovese, i meccanismi dell'accumulazione dei capitali, la creazione di una rete di fiere per il controllo del mercato del credito, il rapporto con la Spagna e con i suoi sovrani. La scelta di aprire il volume con un saggio di Massimo Quaini, dedicato al tema dell'influenza esercitata dalla particolare situazione orografica e dalle carenze di risorse economiche del territorio sulle vicende della città, tuttavia, è indicativa dell'importanza attribuita a