

LA GESTIONE DEGLI EQUIPAGGI NEI VASCELLI VENEZIANI TRA SEI E SETTECENTO

di *Guido Candiani*

Tra il 1645 e il 1695, seguendo un'evoluzione comune a tutte le principali flotte europee, la marina veneziana costituì una squadra da battaglia di navi da guerra a vela. Con il nome di *Armata grossa*, la nuova squadra si andò ad affiancare alla tradizionale *Armata sottile*, formata da quelle unità a remi che nei secoli precedenti avevano determinato le fortune navali della Repubblica. Per quanto le navi a vela veneziane collaborassero già da molto tempo con le unità a remi, esse avevano quasi sempre avuto una funzione di appoggio e non erano mai state dotate di una specifica struttura autonoma: nella maggior parte dei casi si trattava di mercantili che venivano noleggiati da armatori privati e attrezzati per le esigenze belliche, un espediente favorito dalla debole distinzione esistente tra unità da guerra e da trasporto. Venezia aveva fatto largo uso di navi nolleggiate durante il conflitto con i turchi del 1499-1502, ma il loro deludente impiego, ribadito dalla successiva guerra del 1537-41, aveva lasciato nuovamente campo libero alle galee, affiancate in un secondo tempo dalle più potenti galeazze.¹

Soltanto agli inizi del Seicento le navi tornarono a occupare un ruolo di primo piano nella marina veneziana. In precedenza, tuttavia, le unità impiegate dalla Serenissima erano state nazionali e i loro armatori quasi

¹ Cfr. J. GLETE, *Warfare at Sea, 1500-1650. Maritime conflicts and the transformation of Europe*, London-New York, Routledge, 2000, pp. 93-95; F. C. LANE, *Naval actions and fleet organisation, 1499-1502*, in *Renaissance Venice*, a c. di J. Rigby Hale, London, Faber, 1973, pp. 146-73.

tutti membri del patriziato che dominava politicamente la Repubblica. Adesso invece le difficoltà incontrate dall'industria cantieristica cittadina e l'abbandono delle attività mercantili da parte di molti patrizi costrinsero la Serenissima a rivolgersi anche all'estero, trasformando il noleggio delle navi in una vera e propria attività mercenaria. Grazie ai buoni rapporti instauratisi con l'Olanda e l'Inghilterra dopo la vicenda dell'Interdetto, e grazie all'efficienza della propria rete diplomatica, la Repubblica riuscì a noleggiare numerosi mercantili armati stranieri, che, sommati a un certo numero di unità nazionali, la portarono ad avere in servizio, in occasione del conflitto non dichiarato svoltosi in Adriatico con il Viceré spagnolo di Napoli tra il 1617 e il 1620, un totale di 35 navi da guerra a vela, solo due delle quali appartenevano allo stato.² I noleggi si estesero notevolmente durante la lunga guerra di Candia (1645-1669), facendo iscrivere nei libri-paga della Repubblica un totale di oltre 200 unità,³ in massima parte olandesi, inglesi e francesi.

La pratica dei noleggi instaurò considerevoli legami tra lo Stato e alcuni importanti armatori, in grado di mobilitare anche una dozzina di navi contemporaneamente,⁴ legami che richiamano facilmente alla mente l'esperienza dei grandi imprenditori militari della guerra dei Trent'anni. Accanto a essi, tuttavia, le autorità veneziane intrecciarono rapporti meno impegnativi e più elastici con una serie di capitani/armatori di singole unità, che agivano in proprio o, più spesso, in collaborazione con uno o più finanziatori e che sembravano anticipare in campo navale quella contrazione del livello d'imprenditoria, dal reggimento alla compagnia, che Fritz Redlich ha indicato essersi realizzata negli eserciti europei a partire dagli anni Settanta del seicento.⁵ La consuetudine affermata con questo tipo di contratti fece sì che quando, nel corso degli anni Cinquanta del

² A. BATTISTELLA, *Una campagna navale veneto-spagnola in Adriatico poco conosciuta*, in "Archivio Veneto-Tridentino", III (1923), p. 55 (1-78).

³ Per l'esattezza, 238 diverse navi con 499 contratti di noleggio. Archivio di Stato di Venezia (= ASV), *Senato Mar*, filza 639, 6.9.1681.

⁴ Per un esempio di queste relazioni, spesso conflittuali, cfr. G. POUMAREDE, *Entre finance et diplomatie, les armement du commandeur François de Nuchèze pour le secours de Candie*, in *Guerres et paix en Europe centrale aux époques moderne et contemporaine. Mélanges d'histoire des relations internationales offerts à Jean Béranger*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2003, pp. 507-544.

⁵ Cfr. F. REDLICH, *The German Military Enterpriser and His Work Force. A Study in European Economic and Social History*, 2, Wiesbaden, Steiner, 1965, pp. 16, 77-78.

Seicento, la Serenissima cominciò a sviluppare, di fronte alle ingenti spese per i noleggi di navi private, una componente di navi da guerra di proprietà dello stato, anche l'amministrazione delle navi statali venisse delegata al capitano. In questo modo la figura del capitano, invece di trasformarsi in quella di un effettivo ufficiale pubblico, rimase in parte quella di un imprenditore privato al servizio, più o meno temporaneo, della Serenissima, e sull'Armata grossa continuò a gravare un marchio d'impresa militare a scopo di lucro che le rimase addossato fino alla caduta della Repubblica.

Concretamente, il sistema gestionale delle navi statali – definite *navi pubbliche* nella terminologia veneziana – si fondava su un contratto stipulato tra la magistratura dei Tre Provveditori all'Armar⁶ e il capitano.⁷ In pratica lo stato affidava lo scafo, le attrezzature e l'artiglieria al capitano, mentre quest'ultimo s'impegnava a raccogliere e a organizzare l'equipaggio in cambio di un importo mensile per ciascun uomo ingaggiato.⁸ L'importo venne fissato in un primo momento a 12 ducati al mese a testa, che scesero a 10 dopo la fine della guerra di Candia,⁹ in una fase in cui le paghe dei marinai si stabilizzarono in tutta Europa.¹⁰ Il numero di uomini che il capitano doveva ingaggiare variava in base alle dimensioni della nave. Inizialmente le unità più grosse ebbero solo 90 tra ufficiali e marinai, ma nell'ultimo decennio del Seicento s'impose progressivamente

⁶ Sull'evoluzione di questa magistratura cfr. F. ROSSI, *Le magistrature*, in *Storia di Venezia*, vol. XII, *Il mare*, a c. di A. Tenenti - U. Tucci, Roma, Ist. Enc. It., 1991, pp. 704-710 (687-757).

⁷ Vedi l'appendice A per un esempio di contratto a p. 190.

⁸ La figura del capitano di nave pubblica richiama quella del *Patrono* non proprietario di unità mercantile, già individuata dagli statuti del Doge Raniero Zeno del 1255. Cfr. G. ZORDAN, *Le leggi del mare*, in *Storia di Venezia*, XII, p. 644 (621-62). Sulla particolarità dei contratti di noleggio veneziani, cfr. *ibid.*, pp. 654-56.

⁹ Cfr. ASV, *Senato Mar*, filza 577, 1.11.1670 e all. Provveditori all'Armar 17 ottobre 1670.

¹⁰ La prima guerra anglo-olandese (1652-54) determinò un aumento delle paghe in entrambe quelle marine, ma poi esse rimasero stazionarie per quasi un secolo e mezzo. Cfr. N.A.M. RODGER, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, London, Allen Lane, 2004, p. 61; J. RUURD BRUIJN, *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Columbia S.C., University of South Carolina Press, 1993, pp. 69, 130, 198-99; ID., *Manning the Dutch Navy in the second half of the seventeenth century*, in *L'invention du vaisseau de ligne, 1450-1700*, a c. di M. Acerra, Paris, SPM, 1997, p. 227 (225-35).

una ripartizione in unità di primo, secondo e terzo rango, rispettivamente con 200, 150 e 120 uomini. Queste cifre tendevano a ridursi nei periodi di pace, un fenomeno avvertibile soprattutto con l'esaurirsi delle guerre contro l'Impero Ottomano dopo il 1718.¹¹ I numeri possono apparire ridotti, ma va sottolineato il fatto che accanto ai marinai le navi veneziane fecero sempre largo uso di soldati, forniti e pagati dallo stato. Le milizie rappresentavano approssimativamente i due terzi della forza imbarcata, una proporzione nettamente superiore a quella che si registrava sui vascelli inglesi, olandesi e francesi.¹² Retaggio delle pratiche navali del Medioevo,¹³ la preferenza veneziana per la milizia aveva motivazioni d'ordine economico e di flessibilità: i soldati costavano la metà dei marinai,¹⁴ potevano essere impiegati alternativamente a terra o in mare (adattandosi alla guerra essenzialmente anfibia che si combatteva in Levante e in Dalmazia) e avevano inoltre compiti di controllo e repressione verso il resto dell'equipaggio.¹⁵ Data la superiorità qualitativa che la marina della Serenissima godette per la maggior parte del periodo considerato sull'avversario più pericoloso, l'Impero ottomano, i vantaggi di un largo uso dei soldati lasciavano in secondo piano gli inconvenienti, rappresentati dalla scarsa perizia marittima e dalla limitata adattabilità della milizia alle difficili condizioni della vita in mare.

Oltre ai soldati esisteva una seconda categoria teoricamente a carico dello stato, quella dei *bombardieri* (artiglieri), forniti dalle apposite *Scuole* istituite nel Cinquecento nelle principali città dei domini veneti.¹⁶ I bom-

¹¹ Nel 1775 l'equipaggio di una nave di primo rango era di soli 131 uomini, quello delle altre due classi, chiamate ora *fregate grosse e leggere*, di 93 e 76 uomini. In seguito alle spedizioni contro Tunisi del 1784-91 l'equipaggio di una nave di primo rango tornò a 200 uomini. Cfr. ASV, *Senato Militar*, filza 81, 18.3.1775, all. Conferenza 6.3.1775; *Provveditori all'Armar*, 231, libro nave *Eolo*, 1795-1997.

¹² Sulle navi francesi, negli anni Settanta del Seicento solo un quarto dell'equipaggio era costituito da soldati, un rapporto che nel corso del Settecento scese a meno di un sesto. R. MÉMAIN, *Matelots et soldats des vaisseaux du roi*, Paris, Hachette, 1937, p. 80; A. ZYSBERG, *Les facteurs humains dans le développement des puissances maritimes européennes, de la fin du XV^e à la fin du XVIII^e siècle*, in *La puissance maritime*, a c. di C. Buchet - J. Meyer - J.P. Poussou, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2004, p. 336 (329-43).

¹³ Cfr. M. LEWIS, *England Sea-Officers. The Story of the Naval Profession*, London, Allen&Unwin, 1939, pp. 30, 33.

¹⁴ Cfr. ASV, *Collegio Relazioni*, busta 76, sommario scrittura conferenza 2.5.1731.

¹⁵ Anche per questo motivo i soldati avevano sempre la precedenza nelle paghe.

¹⁶ Le scuole del Dogado (Venezia e Chioggia) e della Terraferma erano una ventina.

bardieri però, provenienti in gran parte dai ceti artigiani urbani,¹⁷ erano ben poco propensi a lasciare la propria sede per servire sulla flotta. Molto spesso quindi il capitano s'incaricava di trovare anche questo personale, costituito normalmente da un paio di *capi* (in molti casi olandesi o inglesi) e da una decina di *sottocapi*.¹⁸ La prassi venne ufficializzata nel 1696, stabilendo che i bombardieri potessero essere scelti tra i marinai,¹⁹ per quanto si continuasse a fare affidamento anche sui bombardieri forniti dalle scuole.²⁰

Riportando il discorso sulla gestione, si prenda quale esempio l'armo di una nave di primo rango degli anni Novanta del Seicento,²¹ con 200 tra ufficiali e marinai. Ogni mese il capitano riceveva dallo stato 2.040 ducati, cioè 50 ducati per la sua paga personale²² e 1.990 ducati da distribuire ai rimanenti 199 uomini. Poiché l'assegnamento di 10 ducati pro-capite era formalmente diviso in 7 ducati per lo stipendio e 3 per il vitto, il capitano doveva, almeno teoricamente, destinare 1.393 ducati alle paghe vere e proprie e 597 alla *panatica*. Per misurare l'effettivo valore di questi importi si deve tenere presente il fatto che la Serenissima impiegava due generi di valuta, definiti *Moneta di Venezia* e *Moneta d'Armata* o *di Levante*. Il valore della seconda era inferiore a quello della prima, una svalutazione a vantaggio della metropoli che anche altre potenze im-

Cfr. J.R. HALE, *L'organizzazione militare di Venezia nel '500*, Roma, Jouvence, 1990 [Cambridge, 1984], pp. 254, 257-58. Nel 1708 risultavano iscritti nelle scuole di Terraferma 6.000 bombardieri. ASV, *Senato Terra*, filza 1381, 15.3.1708, all. Provveditori alle Artiglierie 11.3.1708. Sui privilegi che l'iscrizione alle scuole garantiva cfr. il decreto del 24.8.1629 all. a *Senato Mar*, filza 371, 2.9.1645.

¹⁷ Cfr. il contributo di Luca Porto in questo volume alle pp. 115-26.

¹⁸ Secondo quanto stabilito dai Provveditori all'Armar nel 1676 (ASV, *Senato Mar*, filza 611, 1.8.1676 e all.ti) ogni nave pubblica avrebbe dovuto imbarcare 4 capi bombardieri, 4 *capi* da *quattro* e 12 sottocapi, ma la norma non ebbe mai un'effettiva attuazione.

¹⁹ ASV, *Senato Mar*, filza 725, 5.1.1696.

²⁰ Un'altra categoria fornita dallo stato era quella dei mozzi, scelti tra i ragazzi orfani o abbandonati che erano ospitati negli ospedali veneziani o che vagabondavano per la città. I mozzi, tra i 6 e i 20 per nave, si andavano ad aggiungere ai marinai.

²¹ La fase di maggiore impegno per l'Armata grossa nel corso della prima guerra di Morea (1684-99).

²² Nel 1696 la paga venne elevata a 100 ducati per i soli periodi di guerra. Cfr. ASV, *Senato Mar*, filza 727, 5.4.1696 e all.ti.

ponevano alle proprie colonie:²³ tra la metà del Seicento e il primo quarto del Settecento il valore della Moneta d'Armata scese da circa 9 decimi a meno della metà rispetto a quello della Moneta di Venezia,²⁴ attestandosi durante il periodo preso in esame sui due/terzi.

Al momento della partenza da Venezia il capitano riceveva 4 paghe anticipate in quella valuta,²⁵ mentre la quinta paga e quelle successive gli erano inviate in Levante in valuta d'Armata. Se riconduciamo tutte le paghe alla moneta più forte, il capitano del nostro esempio otteneva al momento della partenza 8.160 ducati (2.040 ducati al mese per 4 mesi anticipati), mentre dal quinto mese in poi ne incassava meno di 1.400, se e quando questi gli arrivavano dalla capitale. Risulta evidente che il momento di maggior esborso per lo stato era quando la nave salpava: l'armo contemporaneo di numerose unità, frequente in tempo di guerra, significava dover disporre rapidamente di un contante molto abbondante; una volta che la nave era partita si faceva invece gran conto sulle risorse finanziarie del capitano, uno dei principali motivi che avevano guidato i Provveditori all'Armar nella sua scelta.

Sulla base del denaro assegnatoli, il capitano ingaggiava gli uomini e stabiliva le paghe. Esse potevano variare dai 10 ai 20 (e talvolta anche 25) ducati al mese per gli ufficiali più importanti, come lo *scrivano*,²⁶ il *pilota* o il *capo principale dei bombardieri*, ai 3-4 ducati dei marinai meno qualificati. Ogni capitano era libero di regolarsi a modo suo, di ingaggiare chi preferiva (per quanto alcuni ufficiali dovessero possedere una qualifica)²⁷

²³ Per il caso inglese, cfr. M. BUFORD REDIKER, *Between the Devil and the Deep Blue Sea*, Cambridge, Cambridge University Press, 1987, pp. 145-46. Sulla moneta di Levante, cfr. A. ZANNINI, *La finanza pubblica: bilanci, fisco, moneta e debito pubblico*, in *Storia di Venezia*, VIII, *L'ultima fase della Serenissima*, a c. di P. del Negro - P. Preto, Roma, Ist. Enc. It., 1998, p. 449 (431-77).

²⁴ ASV, *Senato Mar*, filza 540, 21.2.1665; filza 866, 30.9.1719.

²⁵ L'anticipo evidenzia come il servizio in Levante fosse considerato alla stregua di quello nelle colonie o presso le grandi compagnie mercantili: gli equipaggi della East India Company ricevevano due mesi di paga anticipata in considerazione della lunghezza del loro viaggio. REDIKER, *Between the Devil*, p. 125.

²⁶ Sullo scrivano, considerato alla stregua di un pubblico ufficiale già nel XIII secolo, cfr. ZORDAN, *Le leggi del mare*, pp. 647-48.

²⁷ Esisteva un apposito albo degli scrivani, mentre per i bombardieri erano previsti un esame da sottocapo e uno da capo. Cfr. ASV, *Senato Mar*, filza 637, 22.3.1681, all. Provveditori alle Artiglierie 14.3.1681.

e di concordare con lui la paga. Il capitano si trovava così al centro di una rete di patronato²⁸ che vedeva nei parenti più stretti i primi beneficiari: per lunghi periodi, alcune navi pubbliche divennero quasi un feudo privato di determinate famiglie,²⁹ i cui membri si succedettero al loro comando senza soluzione di continuità. Ogni ducato risparmiato nel processo di contrattazione con ufficiali e marinai andava direttamente nelle tasche del capitano. Per quanto ufficialmente ciò fosse fonte di riprovazione, le autorità tolleravano questo aggio considerandolo una sorta di interesse corrisposto dallo stato per i cronici ritardi nell'invio di denaro da Venezia.

Il rischio di un sistema del genere, ripetutamente sottolineato dai comandanti superiori, era che il capitano ingaggiasse ufficiali e marinai di scarse capacità, pagandoli meno di quanto sarebbe stato necessario per avere personale qualificato e attribuendo loro compiti che non erano preparati ad assolvere; d'altro canto lo stato riusciva in questo modo a delegare a un privato tutto il complesso e delicato sistema di rapporti che legava gli uomini alle navi. Era il capitano che s'incaricava di ogni aspetto dell'arruolamento e della vita a bordo e le autorità avevano rapporti formali solo con lui; i marinai erano alle sue dirette dipendenze, mentre la loro posizione rispetto agli organismi pubblici rimaneva in una voluta ambiguità. Ciò si manifestava apertamente al momento del disarmo della nave, quando i marinai reclamavano a gran voce i crediti invariabilmente accumulati durante il servizio. Si assisteva allora a un rimpallo di responsabilità tra i capitani e le autorità: i primi addebitavano gli arretrati al mancato arrivo del contante da Venezia, mentre le seconde accusavano i capitani di aver frodato su quanto ricevuto; bisognava attendere una qualche delucidazione dai libri di bordo per stabilire chi dovesse che cosa e a chi, ma potevano passare diversi mesi, o anche anni, prima che fos-

²⁸ Per l'importanza del patronato nella marina inglese, cfr. N.A.M. RODGER, *The Wooden Wall. An Anatomy of the Georgian Navy*, London, Collins, 1986, pp. 273-88; ID., *Patronage et compétence*, in *Les marines de guerre européennes, XVII^e-XVIII^e siècles*, a c. di M. Acerra - M. Vergé-Franceschi, 2^a ed, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 1998, pp. 255-66. Per il valore dei legami di patronato e clientela nello studio degli apparati pubblici, cfr. G. CHITTOLINI, *Il "privato", il "pubblico", lo Stato*, in *Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra medioevo ed età moderna*, a c. di Chittolini - A. Molho - P. Schiera, Bologna, il Mulino, 1994, pp. 562-63 (553-89).

²⁹ Quali i Tentivo di Venezia o i Raicovich di Trau, presso Spalato.

sero fatti i necessari riscontri.³⁰ Nel frattempo, le autorità non si sentivano direttamente responsabili verso i marinai, che quasi ogni giorno si presentavano a reclamare all'ufficio dei Provveditori all'Armar: solo come atto di benignità e *una tantum*, il Senato della Repubblica³¹ concedeva loro degli anticipi su quanto dovuto. Stanchi di attendere, molti marinai si allontanavano da Venezia non prima di aver venduto, fortemente scontati, i biglietti di credito rilasciati loro dai capitani. Questi titoli venivano prontamente acquistati da mediatori, che li potevano riscattare al valore nominale una volta che i conti della nave erano stati finalmente regolati.

Ai marinai che rimanevano in città, le autorità offrivano la prospettiva di recuperare i propri crediti riprendendo il servizio sulle navi pubbliche. Era questo l'espedito più utilizzato dalla Serenissima per ottenere volontari. La Repubblica infatti – analogamente a quanto praticato dalle Province Unite, alla cui flotta l'Armata grossa s'ispirava – si mantenne fedele al volontariato per le sue navi e rifiutò sempre qualsiasi sistema coercitivo di reclutamento dei marinai. Ciò la differenziò non solo dalle marine inglesi e francesi, ma anche da quanto praticato da lei stessa con le ciurme dell'Armata sottile, dove a metà del Cinquecento era stata introdotta una componente di rematori non liberi.³² Il principio del servizio volontario venne mantenuto anche nei momenti più difficili, nonostante i frequenti problemi di arruolamento. Solo nel 1716, dopo che la perdita della Morea aveva reso particolarmente grave la minaccia ottomana, il Senato ordinò un censimento della gente di mare suddita, allo scopo di istituire un sistema di reclutamento in classi per molti aspetti analogo a quello creato in Francia da Colbert nel 1669:³³ dopo un lento

³⁰ Era necessario non solo controllare la copia arrivata con la nave, ma anche attendere dal Levante la copia in possesso del *Commissario d'Armata*.

³¹ A partire dalla fine del Cinquecento era il Senato (formato da un paio di centinaia di patrizi, in parte eletti dal Maggior Consiglio e in parte membri di altre magistrature) l'assemblea che prendeva le principali decisioni politiche e amministrative della Serenissima.

³² In ogni caso anche per le galee (come per l'esercito) Venezia tese sempre a fare affidamento principalmente sul volontariato. F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 1991 [Baltimore 1973], p. 293; L. LO BASSO, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003, pp. 37-38.

³³ Cfr. ASV, *Senato Rettori*, filza 176, 4.7.1716; 5.9.1716 e all. 9.8.1716. Sulle classi francesi cfr. E.L. ASHER, *The Resistance to the Maritime Classes. The Survival of Feudalism*

e macchinoso avvio, il progetto venne abbandonato con la fine della guerra, senza che avesse dato alcun reale contributo all'equipaggiamento della flotta.

Accanto al ricatto rappresentato dai crediti, l'incentivo all'arruolamento era solitamente rappresentato da un premio oscillante tra i 2 e i 4 ducati, che il capitano poteva elargire al momento dell'ingaggio. Come rimedio estremo, nelle situazioni di emergenza la Repubblica applicava un blocco del traffico mercantile – il concorrente più pericoloso per tutte le marine militari – allo scopo di spingere i marinai, così disoccupati, a servire nella flotta.³⁴

Le difficoltà nel trovare i marinai, i ritardi nelle paghe, l'uso strumentale degli arretrati erano aspetti comuni a tutte le marine dell'epoca. Altrettanto generalizzato era il problema dell'alimentazione, il più difficile tra i compiti che le flotte dovevano affrontare, visto che le forze marittime non si potevano mantenere a spese del paese come facevano quelle terrestri. Anche in questo complesso ambito la Serenissima preferì delegare gran parte delle responsabilità ai capitani. Eccettuato il *biscotto* (l'equivalente della moderna galletta), prodotto dallo stato nei forni presso l'Arsenale e distribuito a pagamento alle unità in partenza da Venezia o tramite i depositi in Levante,³⁵ il resto del cibo doveva essere procurato dal capitano impiegando i 3 ducati pro-capite che il contratto destinava alla panatica.³⁶ Esisteva anche in questo caso un tacito accordo, in base al quale il denaro eventualmente risparmiato negli acquisti dei viveri finiva di-

in the French of Colbert, Berkeley-Los Angeles, University of California Press, 1960; E. TAILLEMITTE, *Colbert, secrétaire d'Etat de la Marine, et les réformes de 1669*, Paris, Académie de marine, 1970.

³⁴ Questo espediente era largamente utilizzato anche all'estero. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, p. 127; J.R. BRUIJN - E.S. VAN EYCK VAN HESLIGA, *Demand and Supply of Seamen in Dutch Shipping during the 17th and 18th Centuries*, in *Seamen in Society*, Commission Internationale d'Histoire Maritime, II, Perthes, P. Adam, 1980, p. 63 (55-65).

³⁵ Sul biscotto veneziano, celebrato anche all'estero, cfr. U. TUCCI, *L'alimentazione a bordo delle navi veneziane*, in "Studi Veneziani", n.s. XIII (1987), pp. 113-18 (103-45). Nel 1710 la carenza di biscotto in Levante portò alla costruzione a Nauplia di un mulino a vento e di 4 forni, nei quali vennero impiegati marinai delle navi pubbliche che avevano lavorato a Venezia come fornai. ASV, PTM, filza 955, disp. A. Mocenigo n. 50, 25.4.1710; n. 52, 8.6.1710.

³⁶ Ai 3 ducati veniva comunque sottratto il valore del biscotto, che rappresentava più di un terzo del totale.

rettamente nelle tasche del capitano; sebbene le autorità istituissero abbastanza presto delle tariffe ufficiali sulla quantità e qualità della panatica che doveva essere distribuita a bordo, la loro efficacia rimase sempre molto relativa.³⁷

Per un capitano veneziano il compito di nutrire l'equipaggio era particolarmente oneroso perché egli doveva sapersi destreggiare da solo sul mercato alimentare. La Repubblica non mise mai a sua disposizione un sistema centralizzato di raccolta e distribuzione dei viveri su modello inglese o francese.³⁸ Né a Venezia né in Levante esistevano commissari pubblici incaricati dell'acquisto e della distribuzione dei viveri, e neppure grandi fornitori ufficiali della marina.³⁹ Se per il capitano era abbastanza facile, al momento dell'armo della nave, trovare viveri a prezzi convenienti in un grande emporio come la città lagunare, molto più difficile era rifornirsi nei porti del Levante, soprattutto durante i periodi di guerra. Diveniva allora fondamentale la disponibilità di contante che il capitano, dati i ritardi negli invii di denaro da Venezia, doveva sovente anticipare di tasca propria o chiedere a prestito, tramite la propria rete di relazioni o quella dei mercanti che gli avevano fatto da garanti al momento del noleggio della nave. I prestiti andavano ben remunerati, costringendo il capitano ad accollarsi tassi d'interesse che potevano arrivare al 30%,⁴⁰ aspetto

³⁷ La prima tariffa fu promulgata nel febbraio del 1683, alcuni mesi dopo l'introduzione di un nuovo codice per i marinai dei mercantili veneti, rimarcando lo stretto legame che continuava a esistere tra gli equipaggi delle navi pubbliche e di quelle mercantili. ASV, *Senato Mar*, filza 645, 20.2.1683 e all.ti.

³⁸ Sull'evoluzione del Victualling Board, cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, pp. 105-07, 192-94; C. BUCHET, *Marine, Économie et Société. Un exemple d'interaction: l'avitaillement de la Royal Navy durant la guerre de sept ans*, Paris, Champion, 1999, pp. 28-32. Sui *munitioniers* francesi (istituiti in seguito ai problemi incontrati durante la spedizione di soccorso alla piazzaforte veneziana di Candia del 1669), cfr. R. MÉMAIN, *La marine de guerre sous Louis XIV. Le matériel. Rochefort Arsenal modèle de Colbert*, Paris, Hachette, 1937, pp. 901-13.

³⁹ Anche la marina olandese lasciava al capitano il compito di nutrire l'equipaggio, ma essa operava in aree in gran parte controllate commercialmente dalle Province Unite. Cfr. BRUIJN, *The Dutch Navy*, p. 50; J. GLETE, *War and the State in Early Modern Europe. Spain, the Dutch Republic and Sweden as Fiscal Military State, 1500-1660*, London-New York, Routledge, 2002, p. 166.

⁴⁰ Cfr. ASV, *Senato Mar*, filza 725, 5.1.1696, all. Provveditori alle Artiglierie 23.12.1695, che indica come i capitani dovessero chiedere, presumibilmente in un anno, 3-4 prestiti ognuno al 25-30%.

che aiuta a capire come mai le autorità chiudessero spesso entrambi gli occhi sul modo in cui egli gestiva il denaro che lo stato gli versava. Veniva alimentata in questo modo una catena di debiti e crediti che vedeva nei marinai da un lato e nelle finanze pubbliche dall'altro le vittime designate. Il meccanismo faceva invece prosperare abili intermediari, mercanti e finanzieri in grado di operare sia a Venezia sia in Levante, coinvolgendo forse anche una parte del patriziato (il che potrebbe contribuire a spiegare la difficoltà di introdurre dei cambiamenti).

Poiché i marinai potevano anche non essere pagati, ma dovevano necessariamente essere nutriti, fu soprattutto sul piano dell'alimentazione che il governo veneziano cercò di attuare, nel 1711-12, l'unica vera riforma dell'Armata grossa. Dopo aver elevato l'assegnamento pro capite per il vitto da 3 a 4 ducati al mese, il Senato sottrasse al capitano la sua gestione, affidandola a un apposito *Scrivano dei Viveri*; un altro scrivano, detto *della Nave*, si doveva occupare della distribuzione delle paghe, fissate adesso sulla base di un preciso ruolo d'equipaggio, che prevedeva la suddivisione dei marinai in tre categorie, come nella marina inglese: d'ora in poi i capitani avrebbero dovuto interessarsi solo agli aspetti marittimi e militari della professione. Per quanto i propugnatori del progetto⁴¹ mirassero ad attribuire allo stato maggiori responsabilità amministrative, il risultato della riforma fu semplicemente quello di spostare il peso della gestione dalle spalle, finanziariamente abbastanza larghe, dei capitani, a quelle molto più deboli degli scrivani, i quali godevano di un prestigio sociale, e quindi di un credito economico, largamente inferiore. Nonostante le molte voci favorevoli, non si riuscì neppure a creare un appalto generale dei viveri affidato a qualche grande mercante, e in questo ambito gli scrivani furono lasciati soli come già lo erano stati i capitani.⁴²

I difetti del nuovo tipo di gestione emersero drammaticamente con la seconda guerra di Morea. Se in tempo di pace la riforma, gradatamente estesa fino a interessare circa i due terzi delle navi pubbliche,⁴³ aveva retto grazie anche alla disponibilità di viveri offerta dalla Morea, la rapida perdita della regione nel 1715 e l'impennata dei prezzi nelle Isole ioniche

⁴¹ Tra i quali spiccava Fabio Bonvicini, un esponente della nobiltà nuova aggregatasi durante la guerra di Candia.

⁴² Sulla riforma, cfr. ASV, *Senato Rettori*, filza 161, 14.8.1711 e all.ti.

⁴³ Un massimo di 16 navi sulle 25 in servizio nel 1716. ASV, *Senato Rettori*, filza 175, 7.3.1716 e all. Provveditori all'Armar 26.2.1716.

misero rapidamente in crisi il sistema. I ritardi nelle paghe e la mancanza di credito resero impossibile agli scrivani l'acquisto dei viveri, lasciando gli equipaggi privi di rifornimenti e provocando un forte aumento delle diserzioni e della mortalità. Nel 1717 fu necessario fare una brusca marcia indietro, attribuendo nuovamente ai capitani la gestione del vitto;⁴⁴ e nel 1724 il ritorno al vecchio sistema divenne completo, con la restituzione ai capitani anche della gestione delle paghe.⁴⁵ Quella che poteva essere un'importante tappa verso un'effettiva statalizzazione dell'Armata grossa, si trasformò in una manifestazione d'impotenza, che costrinse a rivolgersi nuovamente all'iniziativa privata. Solo nel 1755 le autorità tornarono a stabilire un preciso stipendio di ogni uomo a bordo, ma al capitano restò delegata sia l'amministrazione generale sia, soprattutto, quella dei viveri.⁴⁶ Come sottolineò ancora nel 1775 Angelo Emo, l'ultimo grande ammiraglio veneziano, all'Armata grossa rimase appiccicata una patina privatistica che l'avrebbe accompagnata fino alla caduta della Serenissima.⁴⁷

Per quanto la mancata introduzione di un'amministrazione autenticamente pubblica sembri caratterizzare in negativo le navi veneziane, un giudizio complessivo deve tener conto sia del contesto operativo nel quale esse agivano, sia di quello politico-sociale. Circa il primo aspetto, va sottolineato come l'Armata grossa dovesse operare a centinaia di miglia dalla capitale,⁴⁸ dalla quale arrivavano quasi tutti i rifornimenti e tutto il denaro; il suo impiego è quindi maggiormente riconducibile a quello delle piccole squadre che le potenze marittime cercavano faticosamente di mantenere nelle lontane colonie piuttosto che a quello delle grandi flotte metropolitane, messe in mare per pochi mesi all'anno nelle acque prossime alla madrepatria. In effetti, l'Armata grossa può essere considerata la prima

⁴⁴ Cfr. Biblioteca Querini-Stampalia Venezia, ms. cl. IV, cod. 168 (424), *Diario del Senato tenuto da Pietro Garzoni*, c. 282r, 21.1.1717.

⁴⁵ Cfr. ASV, *Senato Militar*, filza 81, 18.3.1775, all. scr. 6.3.1775, pubblicata in M. NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Venezia, Filippi, 1985 [Roma 1935], pp. 363-84.

⁴⁶ ASV, *Senato Rettori*, filza 290, 27.9.1755 e all.ti.

⁴⁷ «Queste navi [...] divenute nel materiale proprie del Principato, conservarono sempre nella parte animata un non so che di privato». ASV, *Senato Militar*, filza 81, 18.3.1775, all. scr. 6.3.1775.

⁴⁸ La distanza via mare tra Venezia e i Dardanelli è circa di 1.200 miglia nautiche.

squadra da battaglia di vascelli di linea capace di operare a lungo lontano dalle proprie basi principali.⁴⁹ Durante le guerre della Lega d'Augusta (1688-97) e di Successione Spagnola (1701-14), la flotta anglo-olandese poté sostenersi nel Mediterraneo occidentale solo grazie alle basi fornite dagli stati iberici, e non fu prima del 1739 che gli inglesi riuscirono a tenere un'importante squadra da battaglia nei Caraibi;⁵⁰ nel corso di entrambe le guerre di Morea (1684-99 e 1715-18) Venezia mantenne invece una trentina di vascelli in Egeo, e anche nei periodi di pace la squadra non scese mai sotto la dozzina di unità. Un simile sforzo deve aver suggerito di continuare a ripartire oneri e responsabilità tra le autorità centrali e quella rete commerciale e mercantile che bene o male resisteva in Levante.

Ai vincoli operativi si univano i fattori legati alla struttura politico-sociale della Repubblica. La maggior parte delle altre marine europee trovavano nel sovrano una figura centrale⁵¹ e nessuno metteva in dubbio che i marinai al servizio del re andassero pagati, nutriti e aiutati dallo stato, nei modi più rapidi e completi possibili, anche se spesso ciò non avveniva (per motivi non sempre imputabili alle autorità); la stessa marina delle repubbliche delle Province Unite, che pure aveva ispirato e modellato l'Armata grossa, aveva nel Gran Pensionario d'Olanda e nello Stadholder due importanti figure di riferimento.⁵² Nella marina veneziana le cose appaiono più sfumate. Lo stato marciano, privo di un'autorità forte che fosse il sovrano o un qualche partito organizzato, s'identificava con un patriziato la cui mentalità rimaneva ben radicata nella propria origine mercantile, anche dopo che gli interessi economici si erano spostati dai traffici alla proprietà fondiaria. Particolarmente attenta alla gestione delle cose – la grande cura dedicata all'Arsenale lo testimonia – la nobiltà ve-

⁴⁹ Le basi in Levante (Corfù, e per un ventennio, Nauplia) non erano in grado di assicurare il mantenimento della flotta. Il loro mancato sviluppo s'inquadra nella volontà politica del governo della Serenissima di mantenere concentrate a Venezia tutte le principali attività navali e marittime.

⁵⁰ Cfr. D. CREWE, *Yellow Jack and the Worm. British Naval Administration in the West Indies, 1739-1748*, Liverpool, Liverpool University Press, 1993.

⁵¹ Per l'importanza dei sovrani nella nascita delle flotte moderne, cfr. GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 67-68.

⁵² Cfr. BRUIJN, *The Dutch Navy*, pp. 75-82; B.M. DOWNING, *The Military Revolution and Political Change. Origins of Democracy and Autocracy in Early Modern Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1992, pp. 235-36.

neziana appare meno interessata a quella degli uomini. Dai documenti sembra emergere una continua attenzione a non impegnare lo stato – e quindi il patriziato – in responsabilità troppo dirette e vincolanti verso il personale che serviva sulle navi. La figura del capitano/imprenditore appare preposta a mediare tra equipaggi e autorità, evitando pericolose collisioni e permettendo nel contempo al governo di figurare quale generoso benefattore nei momenti d'intervento, mai realmente istituzionalizzati.

L'ambiguità del rapporto tra stato/patriziato e Armata grossa può essere riscontrata ancor meglio in riferimento alla mancata creazione di un corpo permanente di ufficiali di marina. Va premesso che all'epoca esistevano due tipi di ufficiali navali: quelli che si potrebbero definire ufficiali di stato maggiore⁵³ e gli ufficiali-marinai,⁵⁴ un ruolo oggi a cavallo tra l'ufficiale e il sottufficiale. Relativamente a questi ultimi, le differenze tra la marina veneziana e quelle straniere non appaiono rilevanti, se non per il fatto che all'estero la nomina degli ufficiali-marinai veniva maggiormente controllata dagli organi centrali.⁵⁵

Molto diverso appare invece il discorso in relazione agli ufficiali definibili di stato maggiore. Nel periodo compreso tra gli anni Settanta del Seicento e gli inizi del Settecento, prima la marina francese e poi quella inglese svilupparono progressivamente un corpo professionale di ufficiali di questo genere, attribuendo loro una paga sia quando erano effettivamente imbarcati, sia quando si trovavano a terra. Nello stesso periodo, le medesime marine promossero un sistema regolare di avanzamenti, basato in parte su esami, tale da determinare una carriera navale e da allargare sempre più il divario tra gli ufficiali della marina militare e di quella mercantile.⁵⁶ Per quanto in modi e tempi diversi, fenomeni simili si regi-

⁵³ *Commissioned officers* inglesi e *officiers des vaisseaux du Roi* o *officiers entretenus* francesi. Sui primi, cfr. N.A.M. RODGER, *Commissioned Officers' Careers in the Royal Navy, 1690-1815*, in "Journal for Maritime Research", july 2001; sui secondi cfr. M. VERGÉ-FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle. Guerre, Administration, Exploration*, Paris, Sedes, 1996, pp. 178 ss.

⁵⁴ *Warrant* e *petty officers* inglesi, *officiers mariniers* francesi.

⁵⁵ Quali il *Board Office* inglese. A Venezia il capitano aveva invece ampia discrezionalità, a parte la citata e parziale eccezione dei bombardieri.

⁵⁶ Per la marina inglese, cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, pp. 118-23, 201-05; D.A. BAUGH, *Naval Administration, 1715-1750*, London, Navy Record Society, vol. 120, 1977, p. 35; per la marina francese cfr. M. VERGÉ-FRANCESCHI, introduzione a PH.

strarono nella marina olandese,⁵⁷ svedese, danese e, dopo l'avvento dei Borboni, anche spagnola.⁵⁸

Poco o nulla del genere avvenne nell'Armata grossa, dove non si costituì mai un corpo permanente di ufficiali. Numerosi capitani e molti altri ufficiali trascorsero gran parte della propria vita a bordo delle navi pubbliche, ma senza che questo si trasformasse in un impiego continuativo al servizio dello stato. Pur al soldo della Serenissima, questi uomini non appartenevano alla marina veneziana in senso lato, ma erano solo membri temporanei della compagnia rappresentata dall'equipaggio della nave. Ogni volta che quest'ultima tornava a Venezia tutti gli uomini, dall'ultimo mozzo al capitano, venivano licenziati. La permanenza in Levante poteva essere durata molti anni,⁵⁹ ma questo assicurava solo degli attestati di servizio e, nel caso di meriti particolari, una pensione, attribuita *ad personam* dal Senato. Nel 1732-33 fu introdotto il ruolo di *capitano-trattenuto*,⁶⁰ trattenuto cioè in attesa di un nuovo imbarco, ma la scarsità della paga (meno di un terzo di quella normale), il numero assai ridotto dei beneficiari e soprattutto la mancanza di un effettivo diritto alla riammissione al servizio non modificarono di fatto la situazione.

L'evoluzione verso un ruolo permanente fu ulteriormente ostacolata dal fatto che il profilo sociale dei capitani delle navi pubbliche rimase modesto. La carica fu sempre affidata a dei non-nobili che per di più dovevano mantenere, senza la garanzia di un servizio continuativo, forti legami con la marina mercantile dalla quale provenivano e nella quale erano sovente costretti a rientrare.⁶¹ Il servizio nell'Armata grossa non offrì loro

DE VILLETTE-MURRAY, *Mes campagnes de mer sous Louis XIV*, Paris, Tallandier, 1991, pp. 25, 31; VERGÉ - FRANCESCHI, *La marine française au XVIII^e siècle*, pp. 178, 191 ss.

⁵⁷ BRUIJN, *The Dutch Navy*, pp. 111 ss. Sebbene fosse stata la prima a stabilire, nel 1626, un corpo di ufficiali "permanente", la marina olandese non introdusse mai un sistema analogo a quello della mezza-paga inglese per mantenere gli ufficiali non direttamente impiegati in servizio. *Ibid.*, pp. 44, 178.

⁵⁸ Cfr. GLETE, *Warfare at Sea*, pp. 50-51; N.A.M. RODGER, *Honour and duty at sea, 1660-1815*, in "Historical Research", 75 (2002), p. 428 (425-447).

⁵⁹ Nel 1705 la *Fenice* tornò a Venezia dopo aver servito continuativamente in Levante per 11 anni. ASV, *Senato Mar*, filza 783, 18.7.1705, all. Provveditori all'Armar 15.7.1705.

⁶⁰ ASV, *Senato Mar*, filza 949, 31.10.1733 e all.ti.

⁶¹ Alla fine della prima guerra di Morea circa la metà dei capitani di navi pubbliche fu licenziata e dovette cercare di ritornare, non sempre con successo, sui mercantili.

alcun reale miglioramento di *status*: al massimo, qualche capitano ottenne il cavalierato di San Marco, un titolo che però non aveva alcuna prerogativa politica o economica e non offriva alcuna reale prospettiva di ascesa sociale.⁶² Ciò contribuì a mantenere un insuperabile blocco di carriera a livello del capitano, facendo sì che tutti i comandi superiori della flotta rimanessero sempre riservati al solo patriziato veneziano.⁶³

Al patriziato appartenevano anche gli altri ufficiali definibili di stato maggiore imbarcati sulle navi pubbliche. Ciò avrebbe potuto suggerire la formazione di un corpo ufficiali formato esclusivamente da nobili, un obiettivo perseguito da molti eserciti dell'epoca. Nella Serenissima questa evoluzione era però fortemente inibita dalla stretta interdipendenza tra patriziato e stato. In quanto elementi della sola classe ammessa al governo della Repubblica, i patrizi (le cui fila si erano di fatto chiuse dopo la serrata del 1297)⁶⁴ erano chiamati a ricoprire molteplici tipi di incarico, in mare o a terra, nei territori soggetti o a Venezia. Creare uno specifico corpo di ufficiali di marina, con una carriera ben distinta dalle altre, sarebbe stato un contraddire la vocazione alla polivalenza e alla duttilità che rendeva così originale il corpo aristocratico della Repubblica e che lo faceva sentire orgogliosamente vicino al proprio modello ideale, la nobiltà senatoria romana; mentre allargare ad altri ceti, come ad esempio la nobiltà di Terraferma, la possibilità di una carriera navale, sarebbe stato uno sminuire il ruolo centrale del patriziato in un ambito sentito così tipicamente veneziano come la flotta.

Il problema toccava anche l'Armata sottile, dove però la presenza su

⁶² Sui titoli cavallereschi a Venezia e sulla loro limitata importanza, cfr. M. CASINI, *Gli ordini cavallereschi a Venezia fra Quattrocento e Seicento. Problemi e ipotesi di ricerca*, in "Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti", CLVI (1997-1998), pp. 179-99.

⁶³ Il comando dell'Armata grossa era affidato in tempo di pace a un *Capitano Ordinario delle Navi*, che in guerra era subordinato a un *Capitano Straordinario*; vi erano anche un *Almirante* e un *Patrona*, presenti sia in pace sia in guerra. Tutte queste cariche erano riservate esclusivamente al patriziato. Per la diversa mobilità sociale nella marina inglese, cfr. RODGER, *Honour and duty*, pp. 431-32.

⁶⁴ Durante la guerra di Candia e le due guerre di Morea venne aggregata al patriziato una serie di nuove famiglie, ma l'elevato costo finanziario precluse la strada della nobilitazione a chiunque non fosse particolarmente ricco. Sulle aggregazioni, cfr. D. RAINES, *Pouvoir ou privilèges nobiliaires. Le dilemme du patriciat vénitien face aux agrégations du XVII^e siècle*, in "Annales. Economie, Sociétés, Civilisations", 46 (1991) pp. 827-847; R. SABBADINI, *L'acquisto della tradizione. Tradizione aristocratica e nuova nobiltà a Venezia*, Udine, Istituto Editoriale Veneto Friulano, 1995.

ciascuna unità di almeno un patrizio che la comandasse assicurava un minimo di compenetrazione tra ceti dirigente e flotta. Sulle navi pubbliche, invece, l'integrazione spesso mancava. In teoria ogni nave avrebbe potuto avere a bordo almeno tre patrizi, rappresentati da un *Governatore di Nave* e da due *Nobili di Nave*, figure in qualche modo assimilabili a quella del capitano, del tenente e del sottotenente dei vascelli inglesi e francesi.⁶⁵ Nella pratica, tuttavia, l'imbarco di nobili veneziani sulle navi era irregolare e saltuario, riscontrabile in un rapporto che variava, a seconda del momento, da un terzo a due terzi delle unità in servizio: sovente, anche navi di grandi dimensioni non avevano a bordo alcun patrizio. Il Senato approvò decreti che stabilivano che ogni nave dovesse avere un Governatore, ma senza che essi trovassero effettiva applicazione. Soprattutto, nonostante le ripetute proposte avanzate in particolare da Francesco Morosini,⁶⁶ il Senato evitò sempre di attribuire ai patrizi imbarcati sulle navi quelle responsabilità amministrative e gestionali che venivano affidate ai sopracomiti di galea e ai governatori di galeazza e che ne avrebbero resa indispensabile la presenza.

Credo che ad allentare i legami tra le navi pubbliche e il patriziato giocasse il particolare rapporto che legava quest'ultimo al servizio dello stato. La mentalità del nobile veneziano, riassunta da Ugo Tucci nei due termini complementari di utile e onore, esigeva che il servizio pubblico si associasse a una prospettiva, anche se non ad una certezza, di guadagno.⁶⁷ Se il comando di una galea o di una galeazza sembrava offrire ono-

⁶⁵ In realtà i nobili di nave erano più dei cadetti sul modello dei *volunteers per order* inglesi (giovani gentiluomini che entravano in marina sotto l'egida del sovrano) che non degli ufficiali veri e propri. In assenza del Governatore però, uno dei due nobili poteva essere chiamato a dirigere la nave. Cfr. RODGER, *The Command of the Ocean*, pp. 120-21; NANI MOCENIGO, *Storia della marina veneziana*, p. 27.

⁶⁶ Cfr. ASV, *Provveditori all'Armar*, filza 21, n. 10, 20.2.1670; *Senato Mar*, filza 667, 5.12.1686, all. *Provveditori all'Armar* 1.10.1686.

⁶⁷ U. TUCCI, *La psicologia del mercante veneziano*, in ID., *Mercanti, navi, monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna, il Mulino, 1981, p. 68 (43-94); J. CUSHMAN DAVIS, *A Venetian Family and Its Fortune, 1500-1900. The Donà and the Conservation of Their Wealth*, Philadelphia, American Philosophical Society, 1975, p. 55. M. BERENGO, *Patriziato e nobiltà: il caso veronese*, in *Potere e società negli stati regionali italiani del '500 e '600*, a c. di E. Fasano Guarini, Bologna, il Mulino, 1978, p. 193 (191-213), sottolinea come il mondo patrizio fosse fiero della propria provenienza commerciale-marittima e apparisse desideroso di recuperarla anche quando la figura del nobile mercante si era trasformata in un nostalgico mito del passato.

revoli prospettive di profitto, quello di una nave appariva poco vantaggioso. Nelle unità a remi il comandante aveva modo, come ha mostrato Luca Lo Basso,⁶⁸ di trarre dei profitti dal sistema di compravendita dei rematori liberi, un meccanismo ben avviato da tempo. La compravendita era resa possibile dalla natura delle ciurme, formate in gran parte da disperati che occupavano il gradino più basso della società, uomini privi di competenze specifiche e disposti a un lunghissimo servizio lontano da casa in cambio del forte premio d'ingaggio corrisposto loro.⁶⁹ Per gli equipaggi delle navi un tale sistema non era pensabile. Come tutti i loro colleghi europei i marinai veneziani erano, e soprattutto si sentivano, dei professionisti, certo non ricchi, ma liberi di impiegare il loro talento dove meglio credevano. Bisognava quindi ingaggiarli in un mercato internazionale altamente competitivo, superando la dura concorrenza degli armatori privati e allargando le ricerche ai porti più lontani.⁷⁰ Al momento del disarmo, i marinai pretendevano di essere licenziati per rivedere innanzitutto le proprie case, in secondo luogo per essere liberi di impiegarsi nuovamente dove meglio credevano,⁷¹ magari sulla medesima nave pubblica, ma senza costrizioni. Armare una nave significava quindi dover ogni volta ripartire praticamente da zero, con competenze e una rete di relazioni in grado di interagire con successo in un mercato complesso; il progressivo allontanamento dal mondo mercantile aveva reso sicuramente più difficile al nobile veneziano muoversi in un ambiente così particolare e (soprattutto) ricavarvi dei profitti.⁷² Non va neppure dimenticato che una grossa fetta del patriziato apparteneva ormai a quella "plebe" patrizia che si aspettava di essere impiegata dallo stato in incarichi di puro guadagno.⁷³ Nel particolare sistema con il quale la Serenissima amministrava la propria marina, il costo iniziale e i rischi di gestione rendevano ben poco attraente per i nobili più poveri il comando delle galee, come

⁶⁸ LO BASSO, *Uomini da remo*, pp. 131-40.

⁶⁹ Il premio poteva arrivare a 130 ducati. LO BASSO, *Uomini da remo*, p. 122.

⁷⁰ In più occasioni Venezia estese le ricerche di marinai ai porti del Mare del Nord e anche del Baltico.

⁷¹ REDIKER, *Between the Devil*, pp. 77 ss.

⁷² Le fonti sottolineano più volte la singolarità e l'irriducibilità dei marinai.

⁷³ Cfr. V. HUNECKE, *Il corpo aristocratico*, in *Storia di Venezia*, VIII, p. 368 (359-429); P. DEL NEGRO, *Il corpo ottimizio marciano nel Settecento*, in "Studi Veneziani", n.s., XLV (2003), p. 114 (107-117).

dimostrano le sempre maggiori difficoltà incontrate nel trovare sopracomiti:⁷⁴ a maggior ragione lo sarebbe stato quello delle navi.

In definitiva, se il patriziato accettò, peraltro non senza tensioni, di spostare il centro di gravità della marina veneziana dall'Armata sottile a quella grossa, esso non acconsentì mai a estendere oltre limiti ben definiti il proprio impegno nella nuova componente della flotta. Probabilmente la superiorità navale conseguita nel corso della guerra di Candia sull'Impero ottomano sembrò non rendere strettamente necessaria l'assunzione di ulteriori obblighi, nonostante le molte voci in contrario, prima tra tutte quella di Francesco Morosini. Le fasi finali della prima guerra di Morea dimostrarono che la marina turca era tornata a essere un pericoloso avversario, ma la riforma intrapresa nel 1712, che, per quanto parziale, avrebbe potuto indirizzare l'Armata grossa verso una diversa organizzazione, venne interrotta dalla seconda guerra di Morea, mentre il successivo esaurirsi dei conflitti con la Porta tolsero urgenza al problema. In mancanza di un'autorità forte in grado di esercitare forme di coercizione, le scelte amministrative della Serenissima rimanevano legate alla buona volontà politica del patriziato: quest'ultimo preferì lasciare l'Armata grossa in una sorta di limbo tra il pubblico e il privato, concentrando la propria attenzione più sul materiale che sugli uomini. La nuova Armata, pur tecnicamente moderna e aggiornata, non fu quindi in grado di imprimere un reale impulso né all'organizzazione della marina, né più in generale a quella dello stato veneziano, mentre l'insuperabile distinzione tra i patrizi e il resto degli ufficiali le impedì di svolgere quella funzione di ascesa e di legittimazione sociale ricoperta in altri ambiti, anche italiani, dall'esercito.⁷⁵

g.candiani@virgilio.it

⁷⁴ Difficoltà evidenti soprattutto dopo la prima guerra di Morea. Cfr. ASV, *Senato Mar*, filza 785, 5.12.1705, all. scr. 5.10.1705.

⁷⁵ Per l'esempio, peraltro non sempre lineare, dello Stato sabaudo, cfr. P. BIANCHI, *Onore e mestiere. Le riforme militari nel Piemonte del Settecento*, Torino, Zamorani, 2002, pp. 113, 116-20, 129-30, 172-86, 252, 264-73, 285; W. BARBERIS, *Le armi del Principe. La tradizione militare sabauda*, Torino, Einaudi, 1988, pp. 90-103, 152-63, 186-90, 203-08.

Appendice A⁷⁶

ASV, *Senato Mar*, filza 723

Adi 12 settembre 1695,

Gli illustrissimi et Eccellentissimi Provveditori all'Armar, dovendo il Capitano Gregorio Calucci⁷⁷ intraprender il governo della nave pubblica San Bastian,⁷⁸ sopra la quale è stato destinato per Capitanio col riguardo alla sua habilità et esperienza, hanno seco stabilito li patti conditioni et obblighi che saranno qui sotto dichiarati, sin a tanto sostenerà la medesima Carica.⁷⁹

Sia in obbligo esso Capitanio di tenere e mantenere sopra la detta nave persone effettive numero duecento compreso la sua, e tutte della qualità descritte nella terminazione del Magistrato de di 23 luglio 1676 fatta in occasione di armamenti di Pubbliche Navi, approvata nell'eccellentissimo Senato a primo agosto susseguente,⁸⁰ come pure due marangoni e due calafai estratti però dalla Casa dell'Arsenal,⁸¹ giusto al decreto dell'Eccellentissimo Senato de 12 marzo 1693,

⁷⁶ Si propone in edizione interpretativa (maiuscole/minuscole e punteggiatura secondo il sistema moderno) un esempio di contratto tra i Provveditori all'Armar e il capitano di una nave pubblica.

⁷⁷ Calucci era stato nocchiere e quindi capitano della *Fama Volante*, un'unità da 54 cannoni tra le prime a essere costruite in Arsenale. Il 19 febbraio, mentre comandava la *Fama* nella seconda battaglia di Spalmadori di Chio, aveva avuto il mento reciso da un proiettile turco e anche per questo motivo aveva ricevuto il comando della nuova nave. ASV, *Senato Mar*, filza 722, 11.6.1695, all. 8.6.1695. Calucci proveniva da Rovigno d'Istria, dove il cognome era ancora diffuso alla vigilia della Seconda Guerra Mondiale, come ricorda la madre dell'autore.

⁷⁸ Si tratta della *San Sebastiano*, una grande nave da 70/80 cannoni e almeno 1.200 tonnellate di dislocamento, impostata nel febbraio di quell'anno e terminata in agosto. Avrà una carriera breve e sfortunata, in quanto salterà accidentalmente in aria nella notte tra il 1° e il 2 settembre 1697 al largo di Andro, con la perdita di quasi tutto l'equipaggio (i morti saranno 535). ASV, *Archivio Gradenigo Rio Marin*, busta 327, 2.9.1697. All'epoca Calucci non era più il capitano.

⁷⁹ Il comando non aveva una durata prestabilita, ma si esauriva al momento del ritorno della nave a Venezia. Di solito il rientro avveniva per effettuare un raddobbo generale, molto approssimativamente dopo un intervallo di 3 anni.

⁸⁰ Cfr. nota 18.

⁸¹ Non era facile rispettare l'obbligo di imbarcare maestranze dell'Arsenale, perché, come nel caso dei bombardieri, non erano molti quelli che amavano lasciare casa e famiglia per servire in Levante.

compresi anco questi nel numero delli doi cento marinari, et anco doverà rimetter ogni due maestranze un fante minuto, con la pagha di lire dieci e libre quaranta di biscotto per cadauno, ch'è quanto si pratica con le maestranzette, che servono sopra le galere, la qual pagha e biscotto doverà da chi spetta esser bonificata alla resa dei conti del Capitanio, tanto per sicurezza della nave nel combatter che nella navigatione.⁸²

Promettono all'union gli Eccellentissimi Signori Provveditori, che dal Pubblico gli saranno corrisposti ducati cinquanta al mese per pagha e panatica della persona di lui Capitanio conforme a quanto si pratica con tutti gli altri Capitani delle Pubbliche Navi, e ducati millenovecentonovanta al mese per paghe e fanatiche d'huomeni centonovantanove, che sino doi cento compreso la sua, e della conditione giusto la terminatione e decreto sudetto, in ragione di ducati dieci per cadauno il tutto in valuta d'Armata, il qual stipendio de ducati cinquanta al mese doverà intendersi principiato il giorno nel quale haverà ricevuto in consegna la nave, e per tutta l'altra gente, subito che gli sarà da SS.EE data la rassegna.⁸³

Promettono in oltre essi Eccellentissimi Signori Provveditori che gli saranno paghate qui in Venetia prima della sua partenza dal Porto di Malamocco quattro paghe e fanatiche anticipate a lui e alla sua gente al corso di questa città, detrahendole però il biscotto che ricevesse per sostentamento de marinari.

Non possa volendo biscotto dal Pubblico haverne più di libbre quattro mille al mese per bisogno e sostentamento de marinari medesimi, qual doverà pagar a calamiero e spesa di condotta col suo mensual stipendio, e se ne ricevesse d'avantaggio, resti obbligato a pagarlo a tutto vigore con le spese ordinarie.⁸⁴

Il pagamento della nave doverà poi per il rimanente esser fatto in questa città o in Armata,⁸⁵ come più parerà ad esso Capitanio, in tanti cechini o

⁸² I due fanti, da aggiungere al numero dei 200 uomini d'equipaggio, erano quindi a carico dello stato ma la loro paga andava anticipata dal capitano. Già da questo elemento si comprende come ci si aspettasse che il capitano si ritagliasse dallo stipendio della nave dei fondi di riserva.

⁸³ La rassegna dei Provveditori all'Armar avveniva a Malamocco, subito prima della partenza della nave per il Levante.

⁸⁴ Le autorità vendevano il biscotto a un prezzo prefissato e "calmierato", anche se quest'ultimo termine suonava spesso beffardo alle orecchie dei capitani. In quel momento il biscotto era venduto a 7 soldi la libbra.

⁸⁵ Lo stipendio della nave poteva essere pagato al capitano in Armata o a suoi rappresentanti a Venezia, che dovevano poi provvedere a inviare il denaro in Levante. Spesso però succedeva che questi ultimi fossero anche i suoi finanziatori, e che si trattenessero quindi parte (o anche tutto) dello stipendio a risarcimento del denaro prestato e degli interessi maturati.

reali⁸⁶ secondo la sodisfattione del suo Commesso valutata però al corso dell'Armata medesima, dovendo dare pieggiaria di buona amministrazione al Magistrato di sodisfattione di SS.EE, acciò di quanto riceverà dal Publico restino interamente sodisfatti li marinari, con obbligo al predetto Capitanio di spendere e pagare tutta la sopradetta gente senza altra imaginabile pretentione.

Sia in obbligo esso Capitanio haver sempre il numero di doi cento marinari compreso lui medesimo, et altri conforme è stabilito di sopra, e se alcuno ne mancasse in tempo delle rassegne, sia tenuto imediate rimetterlo, e si doverà in questo mentre esser trattiene ducati dieci al mese per ogni uno che mancasse, quando però questo fosse per occasione di morte seguita combattendo habbia tempo giorni quindici, e non più, e se sarà morto senza occasione di combattere debba parimenti rimetterlo nel primo luogo ove capitasse, dovendo dal giorno stesso della morte esser trattiene il stipendio di ducati dieci per ogni persona mancata.

In occasione che la nave ricevesse rottura per causa di combattere, o fortuna di mare, e che per ciò havesse bisogno d'esser accomodata, non le dovrà per quel tempo esser sospeso il stipendio, e se per publica disavventura la nave si perdesse (che Dio non voglia) non s'intenda in obbligo il Capitanio di restituire cosa alcuna delle quattro paghe anticipate; ma spirato tal tempo doverà dal giorno dell'infortunio cessar al Publico l'aggravio d'ogni spesa.

Dichiarando in oltre che licenziata detta nave dal Zante resta prescritto al Capitanio il termine di giorni venti per suo ritorno in questo porto, da Corfù giorni quindici, e da Napoli di Romania⁸⁷ mese uno, per li quali solamente li doverà correre la paga in ragione come sopra.

Non sia tenuto per la mesa⁸⁸ e vito necessario di quanto detto paghar datio d'ussida per uso della nave, dovendo per il trasporto d'esse robbe levarsi i mandati necessarij dal predetto Magistrato con particolar dichiarazione d'ogni cosa perché da gl'officiali non li venghi inferita molestia.

E perché è necessario che la medesima resti provduta di gente habile e sufficiente, per assisterla e custodirla, doverà dal medesimo [Capitano] esser presentata ogni persona avanti SS.EE per esser veduta prima di esser rimessa.

S'intenderà pure obligato al suo ritorno a questa parte per il disarmo⁸⁹ di

⁸⁶ Lo *zecchino* o ducato d'oro veneziano era la moneta più apprezzata del Levante, dove in quel momento valeva 25 lire; il reale, moneta d'argento spagnola anch'essa assai diffusa in Levante, valeva 10 lire.

⁸⁷ Nauplia, conquistata nel 1686 da Francesco Morosini e divenuta la principale base veneziana in Morea.

⁸⁸ Commestibili e altro per l'equipaggio per circa un mese, ma forse il contratto si riferiva anche a quella quantità di mercanzie e/o di provvigioni che i marinai avevano diritto a portare con sé sulla nave.

⁸⁹ Tutte le navi pubbliche avevano l'obbligo di disarmare esclusivamente a Venezia.

presentar immediate in questo Magistrato un estratto di tutto il credito che tenesse i suoi marinari, battuta qual si sia conditione di debito.

Tanto al Capitanio quanto a marinieri doverà esser formato rigoroso processo;⁹⁰ per il primo se havesse ben tenuta la nave, assistito alla preservatione de gl'armizi e se haverà datta l'aggiustata mangia a marinari; e alli secondi sopra le loro commissioni, particolarmente se habbino prestata la dovuta obbedienza e rispetto al Capitanio quale doverà esser da loro inviolabilmente osservate sino che terminate le contumacie⁹¹ sia da questo Magistrato la nave licenziata.

Armata che sarà detta nave doverà il Capitanio portarsi con prontezza dove sarà comandato mentre così si promettono essi Eccellentissimi Signori Provveditori della di lui puntualità et obbedienza.

Ad esso Capitanio sarà data una bandiera di S. Marco ovvero ducati cinquanta una volta tanto.

Ogni bottino che si facesse sij distribuito giusto le leggi.

Sia in oltre obligato esso Capitanio di tenere li dieci mozzi che li veranno consignati dal Magistrato Eccellentissimo sopra la Sanità in virtù de Pubblici decreti.

Et il presente doverà esser approvato nell'Eccellentissimo Senato sottoscritto che sia da SS.EE e Capitanio per la sua puntuale essecutione.⁹²

[Firmato]

Polo Giustinian Provveditore

Marco Ruzzini⁹³ Provveditore

Anzolo Morosini⁹⁴ Provveditore

Io Zuanne Oliender affermo per nome del sopra detto Capitan Gregorio Calucci Kavalier per non saper lui scrivere.⁹⁵

⁹⁰ Si trattava di una novità introdotta con il contratto della *San Sebastiano* e della gemella *Iride*, che suscitò vivaci proteste da parte dei capitani.

⁹¹ Tutti gli equipaggi delle navi tornate dal Levante dovevano sostare 40 giorni in uno dei due lazzeretti cittadini. Cfr. P. MORACHIELLO, *Lazzeretti e contumacie*, in *Storia di Venezia*, XII, p. 827 (819-35).

⁹² Il contratto fu approvato dal Senato il 15 settembre 1695 con 136 voti favorevoli, nessun contrario e 2 astenuti.

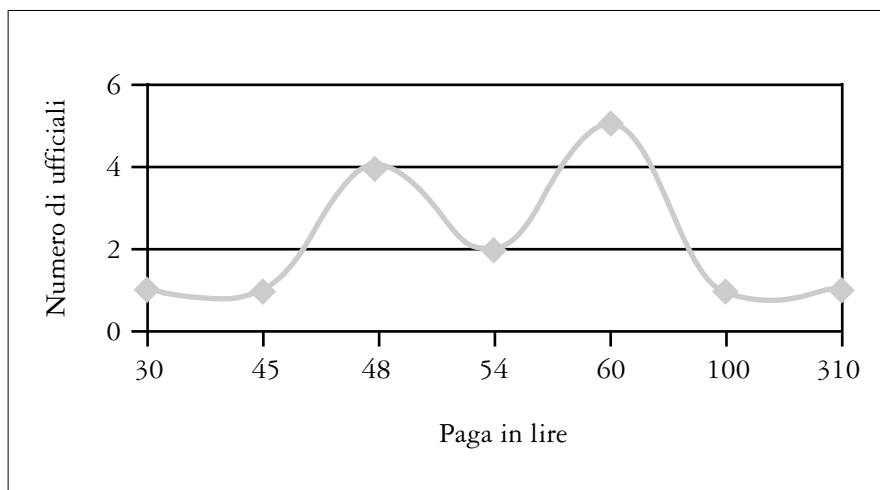
⁹³ Marco di Francesco, da non confondere con Marco di Domenico, padre di Carlo Ruzzini, il plenipotenziario veneziano alle paci di Carlowitz (1699) e Passarowitz (1718) e Doge dal 1732 al 1735.

⁹⁴ Per quanto appartenesse allo stesso ramo della *Sbarra*, Angelo era imparentato solo molto alla lontana con il celebre Francesco Morosini. Nel 1706 venne eletto ambasciatore a Istanbul, ma morì prima della partenza.

⁹⁵ Numerosi capitani erano analfabeti: dei 4 contratti conclusi quel giorno dai Provveditori all'Armar, 2 vennero firmati da persone diverse dal capitano per non essere quest'ultimo capace di scrivere. Oliender era probabilmente lo scrivano.

Appendice B

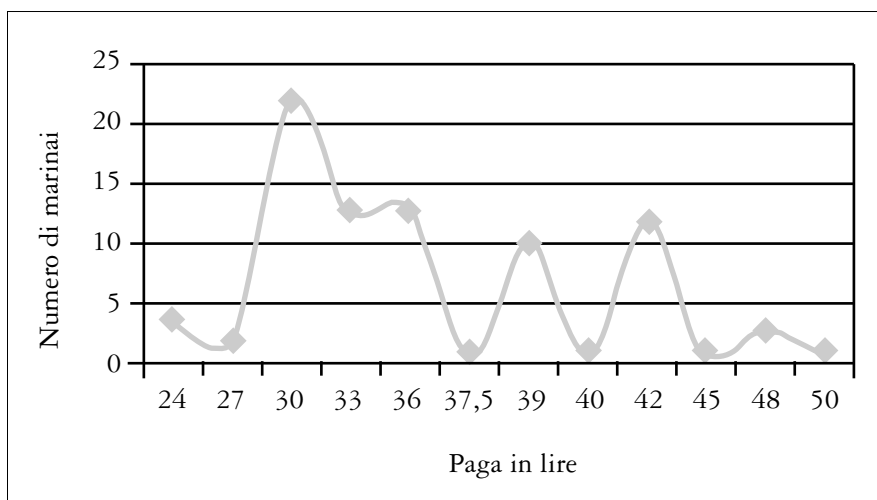
I due grafici presentano la distribuzione numerica di ufficiali e marinai in relazione all'ammontare delle paghe mensili erogate nel 1695 da Alessandro Mostrato,⁹⁶ capitano della nave pubblica da 48 cannoni *San Nicolò*.⁹⁷ In quel momento la nave aveva 15 ufficiali (capitano compreso) e 83 marinai, 2 uomini in meno dei 100 previsti dal contratto di Mostrato.



Distribuzione degli ufficiali in relazione alla paga, nave pubblica San Nicolò, 1695.

⁹⁶ Mostrato era originario di Argentiera, nelle Cicladi. Già nocchiere sulla *Costanza Guerriera*, una delle due prime navi pubbliche costruite in Arsenale, aveva assunto il comando della *S. Nicolò* nel 1689.

⁹⁷ ASV, PTM, filza ASV, 1337, disp. Capitano Straordinario delle Navi Girolamo Michiel, n. 5, 8.8.1695, all. agosto 1695. Il documento era in realtà allegato al dispaccio n. 18 del Capitano Generale da Mar Alessandro Molin del 11.8.1695 (*ibid.*, filza 1130), ma venne inserito per errore nella filza 1337.



Distribuzione dei marinai in relazione alla paga, nave pubblica San Nicolò, 1695.

Le paghe sono espresse in lire. Il ducato di conto, impiegato a Venezia nei calcoli di spesa pubblici, corrispondeva a 6,2 lire (6 lire e 4 soldi), ma in quel periodo il cambio in Levante era di 9,1 lire (9 lire e 2 soldi): se rapportato alla moneta di Venezia, il valore effettivo delle paghe era quindi di circa un terzo inferiore. Considerando questo aspetto, la maggior parte degli ufficiali guadagnava mensilmente in Levante tra i 5,3 e i 6,6 ducati effettivi, mentre il grosso dei marinai tra i 3,3 e i 4,6 ducati, per quanto qualche marinaio particolarmente abile (e ben voluto da Mostrato) arrivasse a prendere quanto un ufficiale. Le prime 4 paghe erano state invece anticipate in moneta di Venezia al momento della partenza dalla città (avvenuta nel novembre del 1693): in quell'occasione lo stipendio mensile della maggioranza degli ufficiali era salito a 7,7-9,7 ducati effettivi, quello dei marinai a 4,8-6,8 ducati. A tutti gli importi indicati va aggiunto il vitto, un altro paio di ducati in moneta di Levante e 3 in moneta di Venezia.

Complessivamente ogni mese, oltre alle 310 lire della paga personale, lo stato doveva versare a Mostrato 6.014 lire per le restanti 97 persone d'equipaggio (62 lire a testa). Avendo contrattato le paghe con ufficiali e marinai, il capitano erogava solo 5.497 lire, ottenendo un utile di quasi il 9%. Mostrato dichiarava inoltre un equipaggio al completo, incassando altre 124 lire per 2 uomini che in realtà non c'erano e portando l'utile a superare il 10%. Il margine di guadagno che i capitani delle navi pubbliche si ritagliavano era tollerato dalle autorità in quanto le paghe arrivavano raramente con puntualità ed essi erano sovente costretti ad anticipare il denaro di tasca propria o a chiedere prestiti a interessi molto alti.

