



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea
magistrale

in Storia
dal Medioevo all'Età
Contemporanea

Tesi di Laurea

La disciplina navale

Dalla "rivoluzione militare" al processo contro il
Capitano Generale da Mar Antonio Zen

Relatrice/Relatore

Ch. Prof. Luciano Pezzolo

Laureanda/Laureando

Leonardo Vanzan

Matricola 887266

Anno Accademico

2024 / 2025

INDICE

INTRODUZIONE.....	3
RIVOLUZIONE MILITARE E STATO FISCAL-MILITARE: DISCIPLINA E ACCENTRAMENTO	5
1.1 LA TEORIA DI MICHAEL ROBERTS	5
1.2 LA RIELABORAZIONE DI GEOFFREY PARKER	6
1.3 LE CRITICHE AL MODELLO DI PARKER.....	8
1.4 L’IPOTESI DELLO “STATO FISCAL-MILITARE”	11
1.5 LA “RIVOLUZIONE MILITARE SUL MARE” E IL “FISCAL-NAVAL STATE”	13
L’ESERCITO VENEZIANO DI TERRAFERMA TRA XVI E XVII SECOLO.....	18
2.1 I REPARTI DELL’ESERCITO DI TERRAFERMA TRA CINQUECENTO E SEICENTO	18
2.2 UNA NUOVA CULTURA MILITARE	23
2.3 IL DECLINO DEI CONDOTTIERI DI TERRAFERMA	32
2.4 SISTEMI DI RECLUTAMENTO	34
LA MARINA VENEZIANA TRA ACCENTRAMENTO E COINVOLGIMENTO DELLE ÉLITE	37
3.1 LE PRINCIPALI AZIONI MILITARI DELLA FLOTTA VENETA DAL MEDIOEVO ALLA PRIMA GUERRA DI MOREA.....	37
3.2 L’ARSENALE E LA NASCITA DELLA FLOTTA PERMANENTE.....	46
3.3 LA RIFORMA DI CRISTOFORO DA CANAL NEL XVI SECOLO.....	49
3.4 LE RIFORME DI FINE XVI SECOLO E LA CONTRATTAZIONE TRA GOVERNO E SOPRACOMITI	51
3.5 LA COMPRAVENDITA DELLE CIURME	55
TRATTATI E DISCIPLINARI NAVALI VENEZIANI	61
4.1 “DELLA MILIZIA MARITTIMA” DI CRISTOFORO DA CANAL E “L’ARMATA NAVALE” DI PANTERO PANTERA.....	61
4.2 ORDINAMENTI DISCIPLINARI TRA XV E XVIII SECOLO.....	70
4.3 LE NUOVE SCUOLE PER UFFICIALI DI MARINA.....	78
RIASSORBIMENTO DELLA DISCIPLINA NAVALE NELLE MANI DELLO STATO	82
5.1 LA PRIMA GUERRA DI MOREA E LA SCONFITTA DELLE ISOLE SPALMADORI	83
5.2 GLI INTERROGATORI DEL PROCESSO ZEN: L’AUTORITÀ DEL CAPITANO	89
5.3 L’INDULGENZA NEI PROCESSI RELATIVI ALLA DISCIPLINA MARITTIMA	92
5.4 LA DISCIPLINA COME PRETESTO E ARMA NELLE MANI DEL GOVERNO CENTRALE	96
CONCLUSIONE.....	103
BIBLIOGRAFIA	106

INTRODUZIONE

Jan Glete, nel suo libro *La guerra sul mare*, dedicato ai conflitti navali e al loro ruolo nella trasformazione dell'Europa tra XV e XVII secolo, afferma che fra il 1500 e il 1650 nel continente europeo si svilupparono, contemporaneamente, tre diversi elementi: le marine permanenti, il potere centralizzato degli Stati e la tecnologia delle navi da guerra. Il fatto che sia stata l'evoluzione tecnologica bellica a favorire l'emergere di un'organizzazione statale centralizzata o viceversa è ancora un argomento di discussione per gli storici; tuttavia, è certo che in questi secoli si sia verificato un processo di crescita degli Stati centralizzati atto a favorire l'estrazione di risorse dal territorio per convogliarle poi in organizzazioni permanenti collegate alla guerra come eserciti e marine: per ottenere un significativo vantaggio militare non era più sufficiente possedere una grande quantità di risorse, ma era necessario avere a disposizione un'organizzazione in grado di raccoglierle, mobilitarle e controllarle in caso di guerra.

Con il presente contributo si intende inserire all'interno di questo complicato contesto, in cui i concetti storiografici di "rivoluzione militare" e "fiscal-naval state" continuano a essere fonte di ricerche e dibattito, un'analisi riguardante la disciplina navale nella flotta veneziana del sedicesimo e diciassettesimo secolo e i rapporti di questa con la sfera politica. Nel corso dello studio, infatti, emergerà che il governo centrale veneziano ha dovuto costantemente contrattare i limiti del proprio potere e delle proprie prerogative con la classe dominante della Repubblica dalla quale venivano selezionati i Sopracomiti e gli altri ufficiali di marina. D'altra parte, si vedrà anche che, a Venezia come nel resto d'Europa, a partire dal XVI secolo la necessità di ordinare ogni ambito della struttura militare iniziò a farsi sempre più pressante e portò alla comparsa di documenti prescrittivi finalizzati a formalizzare la disciplina e la gerarchia di comando. Infine, dallo studio risulterà che, contestualmente al sorgere dei manuali relativi alla disciplina, iniziò un processo di istituzionalizzazione di una nuova tipologia di educazione degli ufficiali volto non soltanto a renderli leader e condottieri militari, ma soprattutto a inserirli in uno schema gerarchico ben definito. Tuttavia, passando dall'analisi dei documenti prescrittivi a quella di manoscritti di genere

differente come gli atti processuali relativi all'azione giudiziaria intentata contro il Generale da Mar Antonio Zen, sarà possibile ricostruire la reale vita a bordo delle navi e si osserverà come questa fosse in netto contrasto con l'ideale teorico prospettato dai documenti precedentemente analizzati: risulterà chiaro, infatti, che pratiche ufficialmente condannate erano, in realtà, comuni e non punite e che le uniche autorità a giudicare su queste continuavano a essere gli ufficiali, non l'organizzazione statale. Da queste osservazioni preliminari, dunque, si procederà a formulare un'ipotesi che possa spiegare la profonda contraddizione nascosta in questi documenti: come può uno stato intento a organizzare marine permanenti affidare un ambito fondamentale come quello della disciplina militare ai singoli comandanti?

Per rispondere al meglio a questa domanda sarà necessario dilungarsi nell'osservare il contesto storico e militare della prima età moderna per analizzare le trasformazioni che stavano colpendo gli eserciti, sia terrestri che marittimi, europei e veneziani. Solo possedendo un'idea chiara della struttura militare veneziana, della sua catena di comando e del suo rapporto con la società e la politica, sarà possibile tentare di fornire alcune possibili spiegazioni. Questo studio, dunque, attraverso l'analisi di manoscritti, testi a stampa e opere storiografiche, si soffermerà sulle trasformazioni che nell'età moderna hanno colpito l'esercito veneziano di terraferma e la marina veneta, ponendo lo sguardo soprattutto sulla catena di comando militare e sui rapporti di questa con la classe dominante della città e la politica. Poste queste basi, infine, si cercherà di dimostrare che la gestione della disciplina militare navale, pur venendo lasciata ufficiosamente nelle mani dei capitani con il beneplacito delle istituzioni, veniva poi riassorbita dall'organizzazione statale attraverso processi politici che sfruttavano gli ordinamenti forniti da vari regolamenti per accusare e punire gli ufficiali invisi. L'organizzazione statale si liberava così degli oneri di questa gestione, ma conservava la capacità di ribadire il proprio potere sopra qualsiasi ufficiale.

RIVOLUZIONE MILITARE E STATO FISCAL-MILITARE: DISCIPLINA E ACCENTRAMENTO

Prima di addentrarsi negli aspetti più specifici della disciplina navale veneziana sarà utile proporre una breve ricognizione intorno a due tesi storiografiche dalle quali non si può prescindere qualora si voglia studiare le marine di età moderna: i concetti di “rivoluzione militare” e di “stato fiscal-militare”. Sarà, infatti, a partire dagli assunti di queste teorie che si procederà a collegare le trasformazioni che coinvolsero l’esercito veneziano e la trattatistica di argomento bellico con un contesto più ampio, in cui l’assorbimento dei poteri militari da parte degli stati centralizzati stava diventando sempre più un elemento cruciale per assicurarsi un vantaggio in guerra. In questo nuovo scenario anche la disciplina, soprattutto grazie alle nuove tattiche di combattimento, cominciava ad assumere un ruolo fondamentale sia in merito alla capacità dei soldati di schierarsi e muoversi in modo coordinato sul campo di battaglia sia in relazione al consolidamento dello spirito di cameratismo e appartenenza, utile a rafforzare l’autorità della nuova gerarchia di comando, che iniziava a non essere più basata su rapporti di *patronage* tra condottieri e guerrieri al seguito¹ ma imposta direttamente dal potere centrale. Si osserverà, inoltre, come tali cambiamenti non abbiano interessato soltanto gli eserciti terrestri, ma anche le marine. I costi della guerra sul mare, infatti, portarono alla nascita di organizzazioni permanenti capaci di veicolare efficacemente le risorse ottenute dallo stato tramite tasse e prestiti nella produzione di armamenti e nello sviluppo tecnologico, il quale rappresentò un fattore fondamentale nell’evoluzione del modo di combattere.

1.1 La teoria di Michael Roberts

Nel 1955, durante una lezione inaugurale presso la Queen’s University di Belfast, il professor Michael Roberts coniò il concetto di “rivoluzione militare” per riferirsi ad alcune fondamentali trasformazioni avvenute in ambito bellico tali da avere un impatto

¹ Cfr. ONGARO, 2019, 15-27.

decisivo sull'organizzazione statale e sulla relazione tra guerra e società.² Partendo dai suoi studi sulle innovazioni tattiche introdotte da Maurizio di Nassau in Olanda intorno al 1590 e poi sviluppate da Gustavo Adolfo in Svezia nel 1630, Roberts individuò quattro diversi cambiamenti avvenuti nella prima età moderna che, a suo avviso, si rivelarono centrali nel rapporto tra stato e guerra. Un ruolo di primo piano venne affidato alla rivoluzione tattica che sancì il declino delle picche e delle lance a favore dei moschetti; tale sostituzione ebbe risvolti considerevoli sul modo di combattere: i soldati, con i nuovi schieramenti, erano tenuti sempre più a muoversi e agire insieme e dovevano perciò essere addestrati non solo all'utilizzo delle armi, ma anche a operare all'interno di una formazione. Contestuale alla rivoluzione tattica fu l'incremento degli effettivi negli eserciti tra 1500 e 1700 che, come afferma Geoffrey Parker,³ arrivarono quasi a decuplicarsi nello spazio di due secoli. Le difficoltà e, allo stesso tempo, le possibilità che comportavano eserciti più numerosi spinsero gli stati a rivoluzionare anche le proprie strategie, arrivando a considerare nuovi obiettivi e soluzioni logistiche. Infine, Roberts pose l'attenzione sulla relazione tra guerra e società. Le tre precedenti trasformazioni, infatti, comportarono tutte un aggravarsi del costo militare sulla popolazione e sull'amministrazione pubblica dovuto all'aumento delle tasse imposto dal mantenimento di un così alto numero di uomini e armamenti, alla richiesta di uomini necessari a rinforzare gli schieramenti in conflitti che conteggiavano sempre maggiori perdite e, infine, alla necessità di adeguare l'amministrazione pubblica a problemi logistici per cui era inizialmente impreparata.

1.2 La rielaborazione di Geoffrey Parker

Il concetto di "rivoluzione militare" sarebbe stato rielaborato quasi vent'anni dopo l'intuizione di Roberts da Geoffrey Parker, il quale preservò la tesi secondo cui fu l'evoluzione militare a innescare il processo di sviluppo della burocrazia negli stati moderni, ma, nel suo libro *The military revolution. Military innovation and the rise of the West 1500-1800*, decise di collocare il momento decisivo della rivoluzione non durante le trasformazioni tattiche avvenute a cavallo tra XVI e XVII secolo ma nel

² ROBERTS, 1995, 13-35.

³ PARKER, 2021, 12.

periodo che aveva seguito l'innovazione tecnologica del XIV secolo, la quale aveva portato all'uso massiccio delle armi da fuoco e, successivamente, alla progettazione di fortezze senza precedenti, attrezzate per resistere ai colpi della nuova artiglieria pesante. L'innovativa conformazione delle *tracce italiane* dotate di bastioni angolati e mura più basse e spesse aveva riportato, secondo Parker, un certo equilibrio tra attaccanti e difensori nelle guerre ossidionali dopo che l'introduzione dell'artiglieria pesante aveva rovesciato questo bilanciamento a favore degli assediati. Fu sempre l'ascesa delle nuove armi da fuoco che, secondo Parker, condusse al tramonto della cavalleria in favore di formazioni di fanteria capaci di massimizzare la capacità di tiro sul nemico. Il terzo elemento cardine della rivoluzione militare ipotizzata dallo studioso fu, come già accennato, l'incremento degli effettivi all'interno degli eserciti. Questo portò con sé alcuni problemi logistici superati soltanto con numerosi aggiustamenti operati dai governi: in primo luogo, il reclutamento dei soldati, risolto con la creazione di eserciti permanenti e con l'ausilio di generali-imprenditori incaricati di formare e pagare intere compagnie; in secondo luogo, il rifornimento degli eserciti, il quale doveva comprendere armi, vestiario e, soprattutto, viveri.⁴ Infine, Parker inserì un ulteriore elemento trascurato da Michael Roberts: l'obiettivo di Parker era quello di porre in relazione la rivoluzione militare europea con l'ascesa dell'Occidente, perciò nella sua analisi affiancò alle trasformazioni belliche in terraferma anche la prospettiva navale, attraverso la quale gli orizzonti europei si estesero fino ad aree precedentemente incontrollabili. Anche in questo ambito la trasformazione venne fatta coincidere con l'evoluzione tecnologica e, più precisamente, con l'adozione dell'artiglieria da marina. Essa seguì un lungo processo di perfezionamento che, prima, trasformò la guerra di abbordaggio e speronamento in conflitti a fuoco combattuti tra galee attrezzate di piattaforme per ospitare l'artiglieria; in seguito, portò al declino delle galee in favore di navi tonde a vela capaci di stare in mare più a lungo e con meno uomini. La svolta decisiva, infine, avvenne attraverso altri tre fattori: l'invenzione dei cannoni di bronzo ad avancarica, più resistenti e con un calibro maggiore rispetto a quelli a retrocarica; l'utilizzo di portelli incernierati, i quali permisero di spostare l'artiglieria dai castelli della nave alle fiancate e aumentare

⁴ *Ibidem.*

così anche il numero di bocche da fuoco, e l'adozione della tattica di linea, utile per sfruttare questa maggiore capacità di tiro.⁵

1.3 Le critiche al modello di Parker

Il contributo di Parker ha da vita a un dibattito molto più acceso di quanto non avesse fatto l'originale tesi di Roberts. Varie critiche sono sorte negli anni e hanno interessato vari snodi della teoria; tuttavia, i più duri assalti alla rivoluzione militare di Parker si sono concentrati su quattro elementi: l'inadeguatezza del termine "rivoluzione" per un periodo lungo più di tre secoli, la relazione tra guerra e processo di formazione statale, l'insufficienza di prove fornite dall'analisi di singoli casi studio e, infine, l'impossibilità di identificare la rivoluzione militare del XV e XVI secolo come l'elemento determinante per la supremazia occidentale.

Le critiche al concetto di "rivoluzione" non hanno base esclusivamente terminologica, bensì concettuale e acquisiscono forza dalle differenti periodizzazioni assegnate al medesimo concetto: è difficile accettare come rivoluzionario un processo di più di tre secoli e che presenta al suo interno numerose fasi di sviluppo. Una soluzione a tale problema è stata proposta da Clifford Rogers attraverso la teoria dell'equilibrio punteggiato, secondo la quale non avvenne un unico cambiamento rivoluzionario, ma piuttosto una serie di rapide evoluzioni intervallate da periodi di stasi che, combinate sinergicamente, avrebbero prodotto gli effetti prospettati da Parker.⁶

Il primo a mettere in luce la contraddizione terminologica e cronologica a cui prestavano il fianco gli studi di Parker è stato, però, Jeremy Black, il quale ha osservato come la cronologia proposta da questo, da un lato, minimizzasse l'impatto di evoluzioni belliche avvenute nei secoli precedenti, dall'altro, trascurasse i cambiamenti successivi, dal suo punto di vista ancor più cruciali di quelli di XVI secolo.⁷ Black ha individuato due distinti momenti di rivoluzione militare: l'avvento dell'artiglieria e delle fortezze a cavallo tra XV e XVI secolo e l'invenzione del

⁵ *Ibidem*, 155-195.

⁶ ROGERS, 1995, 76-77.

⁷ BLACK, 1991, 8.

moschetto a baionetta innestata che portò a un secondo periodo di trasformazioni tra 1660 e 1720.

Tuttavia, la critica avanzata da Black non si limita a ridefinire la cronologia del fenomeno, ma coinvolge il rapporto tra guerra e stato operando un vero e proprio capovolgimento della tesi di Roberts: dal momento che la seconda fase rivoluzionaria si collocherebbe successivamente rispetto alla formazione degli stati assolutistici, sarebbe stata la formazione dello stato moderno a portare innovazioni cruciali sul piano militare e non viceversa. Particolarmente interessante è, a questo riguardo, la prospettiva di Williamson Murray, il quale si pone in una posizione intermedia tra Parker e Black ipotizzando, attraverso un paragone con la geologia, che le innovazioni militari siano paragonabili a scosse premonitrici e di assestamento rispetto al vero terremoto rappresentato dalle rivoluzioni sociali e politiche. In questo modo l'introduzione delle armi da fuoco e la nuova pianta delle fortezze sarebbero i prodromi della creazione dello stato seicentesco, mentre le riforme tattiche e navali sarebbero gli sviluppi di questo.⁸

I dubbi sull'applicabilità pratica di un'ipotesi storiografica profondamente teorica come quella di Parker, però, col tempo non si sono affievoliti; al contrario, le obiezioni si sono fatte via via più aspre e risolte. Una durissima critica al concetto di "rivoluzione militare" è giunta recentemente dallo storico italiano Marco Mostarda, il quale, nella sua recensione al volume *La rivoluzione militare dell'età moderna. Dimensioni e problemi della ricerca storica*, n. 2/2022, lamentando la sfuggente definizione di questa tesi, sempre pronta a ridefinire i propri confini per assorbire gli attacchi a cui va incontro, ha affermato: "il problema è da individuarsi nella formulazione di principi generali che continuano a essere smentiti, anziché confortati, dall'indagine dei casi particolari".⁹ Non trova riscontro nei casi particolari, innanzitutto, l'assunto per cui esisterebbe un nesso tra la nascita delle nuove fortezze e la crescita degli effettivi sul campo. Come dimostrato,¹⁰ infatti, il nuovo assetto dei forti bastionati non comportò direttamente lo schieramento di una moltitudine di

⁸ MURRAY, 1997.

⁹ MOSTARDA, 2023, 710.

¹⁰ LYNN, 1995, 177-79; PEZZOLO, 2006, 28.

assedianti volta a circondare i difensori; al contrario, il rapporto tra attaccanti e assediati continuò a ridursi passando da 16 a 1 nel Quattrocento a 8,6 a 1 nel Seicento. Scricchiola, se osservato in relazione all'intero contesto militare europeo del sedicesimo secolo, anche la collocazione dell'origine della contromarcia in Olanda, cardine sia dell'iniziale tesi di Roberts sia della successiva riformulazione di Parker. Non mancano, infatti, formulazioni teoriche di questa tattica militare antecedenti allo statolderato di Maurizio di Nassau; in Italia, già nel 1583 Camillo Agrippa proponeva l'avanzamento delle seconde file come soluzione alla scarsa rapidità di ricarica.¹¹ Come sostiene Luciano Pezzolo, tuttavia, non è necessario ipotizzare una trasmissione dei trattati militari per giustificare la diffusione di questa nuova tattica, essa potrebbe essere stata semplicemente una risposta analoga al comune problema di assicurare una certa rapidità di tiro eliminando i tempi di ricarica imposti dalle prime armi da fuoco. Questa seconda ipotesi acquista ulteriore risalto nel momento in cui si affronta il problema di coincidenze tattiche non solo all'interno dei confini europei, ma anche tra Europa e Asia: è stato dimostrato che il tiro a rotazione aveva già trovato spazio nel XVI secolo in Giappone e persino prima del XV in Cina.

La precoce attestazione di tecnologie e tattiche belliche nel continente asiatico ha portato a mettere in crisi un altro caposaldo del modello di Parker: l'idea che la rivoluzione tecnologica di XV e XVI secolo fosse stata alla base della prima espansione coloniale occidentale.¹² A questo proposito Frank Jacob è rigoroso e scrive "*[military revolution] is an artificial construct that is supposed to help explain the dominance of the West in the age of colonialism; it therefore expresses Eurocentric assumptions as opposed to being based in historical proof*".¹³ Diversa è la posizione del già citato Jeremy Black, il quale non accusa la tesi di Parker di eurocentrismo, ma situa, invece, la nascita della divergenza tra l'Occidente e il resto del mondo nel XVIII secolo, quando i cambiamenti sociali europei permisero una nuova rivoluzione militare e le grandi potenze extra-europee non riuscirono più ad accogliere rapidamente le innovazioni provenienti dal vecchio continente. Questo mancato adeguamento, però, non trovò ragione soltanto in questioni tecnologiche, ma si fondò soprattutto sulla

¹¹ AGRIPPA, 1583. Cfr. PEZZOLO, 2022, 197.

¹² Cfr. BIANCHI, 2022 129-131.

¹³ JACOB E VISONI-ALONZO, 2016, 1.

maggior capacità europea di convogliare e mobilitare risorse economiche da investire sul piano bellico attraverso un apparato più completo ed efficiente, forgiato dal continuo stato di belligeranza tra potenze rivali incapaci di imporre una supremazia completa sulle altre. Infatti, il reclutamento di soldati, la fornitura di armamenti, la ricerca e l'innovazione tecnologica erano finanziati soprattutto tramite l'esazione di tasse e la possibilità degli stati di ottenere denaro a credito; tuttavia, per quanto enormi fossero, la pressione fiscale che l'impero cinese e quello ottomano riuscirono – o vollero – imporre ai propri sudditi fu estremamente inferiore a quella a cui erano sottoposti i cittadini europei.¹⁴

1. 4 L'ipotesi dello “stato fiscal-militare”

Proprio in queste considerazioni si intrecciano i concetti di “rivoluzione militare” e di “stato fiscal-militare”. Il rapporto tra guerra e formazione degli stati era stato attenzionato dallo storico di Venezia Frederic Lane, il quale aveva ideato una teoria basata sulla relazione tra guerra, economia e stati. Egli proponeva una visione dello stato come principale detentore della violenza all'interno di uno scenario in cui questa era finalizzata a ottenere vantaggi commerciali ed economici. Attraverso l'uso della violenza, infatti, era possibile abbassare i costi di protezione nei viaggi commerciali dei propri imprenditori e innalzare quelli delle potenze rivali.¹⁵ È fondamentale notare, però, come l'intervento nei cambiamenti di costi di protezione da parte di un governo non fosse segnato dall'interesse di un singolo imprenditore, ma fosse piuttosto frutto di una discussione corale tra il governo centrale e un gruppo di imprenditori che, generalmente, rappresentavano anche parte della classe dirigente.

Questa teoria, successivamente, è stata sviluppata e approfondita da Charles Tilly, il quale ha proposto una visione dello sviluppo degli stati basato sulla cooperazione tra i governanti e le élite che finanziavano e godevano della protezione offerta dagli stati. Nella sua visione, coloro i quali erano riusciti ad accumulare e concentrare i mezzi necessari per esercitare efficacemente il potere coercitivo, avevano utilizzato quest'ultimo per estrarre risorse dai territori conquistati; tuttavia, si erano poi trovati,

¹⁴ PEZZOLO, 2018, 40-46.

¹⁵ LANE, 1966, 373-82, 383-98, 412-28.

espandendosi, a scontrarsi con altre potenze di pari grado e, così, la necessità di prepararsi alla guerra aveva costretto i governanti ad allearsi con le classi dominanti per raccogliere i mezzi necessari e sviluppare amministrazioni e burocrazie capaci di mobilitarli efficientemente.¹⁶ Secondo Tilly, il monopolio dello stato risultava determinante in tre distinti ambiti: armi, tasse e credito. Il primo si ottenne attraverso il disarmo della popolazione civile e il coinvolgimento dello stato nella produzione dei mezzi necessari alla guerra; tuttavia, esso da solo non poteva essere sufficiente: il potere coercitivo era soltanto un ingranaggio nella complessa macchina dello stato. Possedere il monopolio degli strumenti bellici all'interno di un determinato territorio non bastava ad assicurare il successo bellico contro altre entità statali, ma poteva servire a rafforzare il controllo su altri ambiti come, in particolare, la tassazione. Come afferma Tilly, infatti, "i sudditi facevano resistenza al prelievo di uomini e alla confisca di cibo, armi, mezzi di trasporto e altri mezzi di guerra assai più di quanto fossero disposti a farlo per la richiesta di un loro contributo monetario al pagamento di questi costi".¹⁷ Il terzo fattore fondamentale fu la possibilità di prendere denaro in prestito. Quest'operazione permetteva di armare forze superiori a quelle che si sarebbe potuto reclutare con le sole entrate ordinarie e, allo stesso tempo, predisporre spese in ogni momento, eliminando i vincoli imposti dal ritmo delle entrate.¹⁸ Come riporta Luciano Pezzolo, comunque, la pratica di contrarre debiti verso i suoi stessi cittadini da parte dello stato, almeno a Venezia, non fu una novità assoluta dell'epoca moderna. Già sul finire del XII secolo, infatti, non era insolito che i cittadini fossero costretti a concedere forzatamente prestiti con interesse al governo centrale; inoltre, anche la nascita dei prestiti a lungo termine non avvenne più tardi del XIII secolo, quando Venezia, impossibilitata a ripagare i creditori immediatamente, decise di utilizzare una parte delle entrate fiscali per far fronte all'interesse dei debiti contratti con i propri cittadini. Questi divenivano, così, investitori, coinvolti ancor di più nella gestione e negli interessi dello stato.¹⁹ L'esigenza di raccogliere risorse dalla popolazione, però,

¹⁶ TILLY, 1991, 25-26.

¹⁷ *Ibidem*, 99.

¹⁸ Tilly sottolinea attentamente il fatto che la possibilità di contrarre debiti dipendesse direttamente dalla presenza di una forte componente capitalista all'interno dello stato. Inoltre, lo studioso pone come più chiaro ed estremo esempio di stato a base capitalistica proprio Venezia.

¹⁹ PEZZOLO, 2007, 91.

costrinse gli stati ad esporsi a ribellioni e richieste dei cittadini. Queste in alcuni casi furono sedate con la forza, ma più spesso fu necessaria una contrattazione che permettesse agli stati di ottenere le risorse e l'acquiescenza della popolazione in caso di guerra attraverso la concessione ai sudditi – e in particolar modo ai poteri locali – di diritti individuali e collettivi espressamente riconosciuti dallo stato.²⁰ La negoziazione con le classi dominanti, inoltre, portò lo stato ad assumere la struttura sociale che preesisteva alla sua imposizione: in particolare nelle città-stato come Venezia, le oligarchie locali preservarono le proprie prerogative e i propri poteri e diventarono la principale componente dello stato a livello politico.

1.5 La “rivoluzione militare sul mare” e il “fiscal-naval state”

Se sforzi finanziari tanto grandi erano richiesti dagli eserciti di terra, ancora più esoso era il mantenimento di una valida marina permanente:²¹ la guerra sul mare non solo imponeva costi elevati per la costruzione delle navi e per il loro equipaggiamento, sia in termini di artiglieria pesante sia di uomini competenti, ma esigeva anche una maggiore capacità di controllo sul territorio al fine di procurarsi materie prime fondamentali come il legno o il combustibile necessario per fondere i cannoni. Inoltre, la guerra marittima, rispetto a quella terrestre, richiedeva un più intenso sforzo organizzativo per pianificare spedizioni particolarmente lunghe e logisticamente complesse. Per questo Izidor Janžekovič, servendosi del concetto di “fiscal-naval state”, afferma che le marine non furono soltanto uno strumento nelle mani di stati già costruiti e consolidati, ma, al pari degli eserciti di terraferma, parte integrante del processo di formazione dello stato, portando anch'esse al consolidamento delle burocrazie e alla formazione di una rigida gerarchia di comando.²²

Nonostante ciò, fino a pochi decenni fa ben pochi studi si erano concentrati esplicitamente sulla storia navale degli stati europei moderni, ma tra questi spiccano

²⁰ TILLY, 1991, 117: “la negoziazione prese molte altre forme alle quali il termine si adatta assai bene: rivolgere richieste ai parlamentari per ottenerne il consenso, tacitare i funzionari municipali con l'esenzione fiscale, confermare i privilegi delle corporazioni e delle gilde in cambio di prestiti e del pagamento di particolari diritti, ancorare a criteri certi le stime fiscali e regolarizzare la raccolta delle tasse in cambio della garanzia di un loro tempestivo pagamento, ecc.”

²¹ CARVALHO-LEIRA, 2022, 18.

²² JANŽEVIČ, 2020, 198.

quelli relativi alla marina britannica condotti da Nicholas A. M. Rodger.²³ Lo storico inglese, nel suo articolo *From the “military revolution” to the “military-fiscal state”*,²⁴ contrappone i concetti storiografici di “rivoluzione militare” e “stato fiscal-militare” individuando il secondo, coniato nel 1989 da John Brewer,²⁵ come modello più adatto a descrivere la realtà. Rielaborando critiche già sollevate da Jeremy Black,²⁶ infatti, Rodger afferma che i cambiamenti generati dalla rivoluzione militare, per quanto possano aver prodotto importanti trasformazioni nei numeri, nelle tattiche belliche e nelle amministrazioni statali, non avrebbero in alcun modo intaccato la struttura sociale, ma, al contrario, avrebbero rafforzato le classi preesistenti; sul lungo periodo, perciò, questa tesi storiografica, secondo lo storico inglese, non potrebbe essere adottata per spiegare l’emergere di alcuni stati a discapito di altri. Viceversa, la negoziazione tra stato, classi dominanti e cittadini, necessaria per acquisire risorse finanziarie e belliche come previsto dalla teoria dello “stato fiscal-militare”, avrebbe preparato i governi alla complessità del commercio internazionale del XVIII secolo e alle esigenze economiche delle nuove guerre.

Una posizione simile a questa è sostenuta anche da Jan Glete. Lo storico svedese, infatti, ha sviluppato i presupposti teorici offerti da Lane e Tilly giungendo alla conclusione che le marine statalizzate siano sorte come risultato della coincidenza di interessi politici tra élite e governo e del nuovo ruolo dello stato come venditore di protezione.²⁷ Secondo Glete, organizzazioni permanenti specificamente legate alla guerra erano l’unico mezzo adatto a combinare esigenze diverse ma egualmente indispensabili in ambito bellico: l’innovazione tecnologica e tattica, l’estrazione di

²³ Solo per citarne alcuni RODGER, *The Admiralty*, Terence Dalton Ltd. Hardcover, 1979; RODGER, *Articles of War*, Kenneth Mason, 1982; RODGER, *The Command of the Ocean*, Penguin Group, 2004.

²⁴ RODGER, 2011.

²⁵ BREWER, 1989.

²⁶ BLACK, 1991, 96: “War is often seen as a forcer of innovation, technical in the form of new weaponry, governmental and social in the shape of the demands created by the burdens of major conflicts. This argument should not be pushed too far when considering early modern European society. The expanded armed forces of the period developed in a fashion that did not challenge the social reality of societies organised around the principles of inegalitarianism and inheritance. Larger armies brought more opportunities to nobles, who benefited both from the assumption that they were naturally suited for positions of command and from the fact that in general this was the case. Thus, the armies were not forces “outside” society, but rather reflections of patterns of social control and influence and the beliefs that gave cohesion to this patterns”.

²⁷ GLETE, 2010, 28 e nota 25.

risorse, la logistica e l'intesa tra élite e governanti. Fu, infatti, l'integrazione di questi fattori a segnare nel XVII secolo l'ascesa o il declino dei grandi imperi marittimi. Il declino delle potenze mediterranee, per esempio, come afferma John Francis Guilmartin,²⁸ non fu segnato dall'incapacità di rimanere al passo con le nuove tecnologie e l'artiglieria, già sperimentata sulle galee da guerra del Mediterraneo prima di uno stabile inserimento nei velieri del nord Europa, ma dall'impossibilità di fare fronte alla produzione standardizzata di cannoni: il Mediterraneo, con il suo mercato altamente specializzato, ma incapace di delocalizzare la produzione in serie, perse la battaglia sul piano quantitativo, non qualitativo. Fino alla larga produzione in serie, infatti, la tipologia di imbarcazione che più aveva giovato dell'adozione di artiglieria pesante a bordo delle navi era stata proprio l'agile galea mediterranea. Questa non solo era particolarmente adatta alle acque ricche di insenature del mar Mediterraneo, ma, grazie alla sua maneggevolezza, era anche capace di sfruttare al meglio i pochi cannoni di grosso calibro imbarcati, assestando colpi precisi e ben direzionati; inoltre, allorché giunsero le nuove armi da fuoco, la sua struttura era già stabile e collaudata e risultò facile costruire su di essa piattaforme per ospitare l'artiglieria. Tuttavia, quando le capacità produttive permisero la creazione di un numero consistente di cannoni, l'obiettivo smise di essere la ricerca di colpi precisi e ben assestati e divenne piuttosto la ricerca della maggior capacità di fuoco possibile. Per questo, le galee, incapaci di ospitare nelle proprie fiancate un numero adeguato di bocche da fuoco, iniziarono un lento declino che le portò a trasformarsi in unità di secondo piano, mentre la guerra navale era sempre più combattuta da grossi velieri armati che, attraverso la tattica della linea di fila,²⁹ potevano scaricare enormi quantità di colpi sul nemico.

Lo sviluppo dell'artiglieria a bordo delle navi è stato osservato come elemento centrale per l'evoluzione delle diverse marine europee anche dal già citato Jan Glete e dallo storico italiano Carlo Maria Cipolla. In particolar modo il primo autore inserisce questo fattore all'interno della sua trattazione con l'intento di dimostrare quanto l'evoluzione tecnologica fosse strettamente connessa con la nascita delle marine permanenti. Queste, infatti, non servivano soltanto a direzionare le risorse estratte dallo

²⁸ GUILMARTIN, 2003, 287.

²⁹ Questa tattica navale consisteva nell'allineare i vascelli uno dietro l'altro in un'unica fila al fine di concentrare in rapida successione le bordate di fuoco sul nemico.

stato verso un piano navale militare coerente e organizzato, ma permettevano anche di instaurare una rete di interazioni tra produttori e utilizzatori dei materiali bellici che favorì l'evoluzione tecnica. Studiando le posizioni dei due storici emerge che le principali innovazioni capaci di rivoluzionare la guerra sul mare tra 1500 e 1650 furono essenzialmente due: l'evoluzione della tecnologia della navigazione a vela e l'introduzione dei cannoni pesanti a bordo. Le navi, migliorate dall'introduzione di un unico timone posteriore al posto della doppia barra laterale, dalla combinazione di vele quadrate e triangolari distribuite su tre alberi e dall'ideazione di nuove linee dello scafo,³⁰ divennero nel tempo via via più rapide e manovrabili, trasformandosi da mercantili adattati all'uso bellico a vere e proprie navi da guerra. L'evoluzione dei cannoni, invece, non seguì soltanto logiche di efficienza e utilità, ma soprattutto economiche. I primi cannoni a comparire nello scenario navale europeo nel corso del Quattrocento furono i *barrel*, tubi di ferro battuto a retrocarica, economici, ma poco resistenti e inadatti ai grossi calibri; la scarsa efficacia delle pietre sparate dai *barrel* fece sì che, a partire dalla metà del quindicesimo secolo, si diffondessero anche cannoni in bronzo fuso capaci di sparare proiettili di grosso calibro grazie alla loro maggior resistenza, ma più pesanti e, soprattutto, molto più costosi. La vera rivoluzione avvenne nella seconda metà del sedicesimo secolo, quando venne perfezionata la tecnica di costruzione del cannone in ferro colato che permise di abbattere i costi e allo stesso tempo continuare a sparare proiettili di grosso calibro. Questa innovazione, insieme alla progressiva standardizzazione dei calibri dei cannoni, portò all'avvio della produzione su larga scala dei cannoni navali; quest'ultima però, nel lasso di tempo intercorso tra quindicesimo e diciassettesimo secolo, aveva cambiato radicalmente anche la sua distribuzione geografica, abbandonando le aree mediterranee in favore dei paesi del Nord Europa.

La discussione che continua a circondare questi temi storiografici è ancora particolarmente vivace e aperta a posizioni diverse. Non è intenzione di questo contributo inserirsi in una questione tanto complessa; tuttavia, prima di addentrarsi nel cuore di questo lavoro – l'analisi della disciplina militare all'interno della flotta veneziana di epoca moderna – era necessario definire le principali tappe che hanno

³⁰ Cfr. GLETE, 2010, 47-49; CIPOLLA, 1999, 41-47.

scandito l'evoluzione di queste teorie al fine di accoglierne alcuni spunti fondamentali e affrontare con più completezza e profondità il tema prefissatoci. Per questo, nel proseguo della trattazione si accoglieranno alcuni assunti teorici derivanti da queste fruttuose discussioni e si cercherà di svilupparli all'interno dell'analisi di un caso studio con confini spaziali e temporali ben limitati. Si accetterà il fatto che nella prima età moderna si registrò un cambiamento nell'arte di fare la guerra, che questo portò a un nuovo interesse per questioni prima poco considerate come la disciplina e l'addestramento, che gli eserciti divennero più numerosi e permanenti e che il nuovo peso della guerra sulla società impose agli stati di coalizzarsi con le classi dominanti per accedere a una maggior quantità di risorse e di creare burocrazie e amministrazioni al fine di convogliarle e mobilitarle all'occorrenza.

L'ESERCITO VENEZIANO DI TERRAFERMA TRA XVI E XVII SECOLO

Per comprendere al meglio come si sia sviluppata e quali peculiarità abbia avuto la disciplina militare a bordo delle navi veneziane nel corso dell'età moderna, sarà utile attuare un confronto con lo sviluppo che essa ha avuto nelle truppe di terraferma, così da osservare quali elementi possano classificarsi come trasversali all'intero esercito e quali, invece, come propri del mare. Gli eserciti di tutta Europa, infatti, come si è potuto vedere nel precedente capitolo, a partire dalle ultime decadi del XV secolo cominciarono a subire trasformazioni strutturali che si ripercossero sulla composizione dei reparti, sulla catena di comando e sul sistema di arruolamento.

2.1 I reparti dell'esercito di terraferma tra Cinquecento e Seicento

Per quanto concerne la composizione dei reparti, il principale cambiamento si ravvisò nell'emergere della fanteria come più importante componente dell'esercito di terraferma a scapito della cavalleria pesante, la quale era stata, lungo tutti i secoli medievali, l'arma principe di ogni schieramento. Con le nuove concezioni tattiche e l'avvento delle armi da fuoco, i picchieri e poi i fanti armati di archibugio o moschetto relegarono la cavalleria a un ruolo di secondo piano: questa, infatti, avrebbe continuato a essere fondamentale per praticare ricognizioni e rapide incursioni, ma avrebbe smesso di essere il cuore dell'esercito. A dimostrazione di ciò sta il fatto che, mentre sul finire del XV secolo i contratti con i condottieri continuavano a basarsi sul numero di cavalieri al servizio del comandante, nella seconda metà del Cinquecento l'esercito veneziano era composto per quattro quinti da fanti.³¹ Nel prossimo paragrafo, servendosi delle ricostruzioni di Piero Pieri, il quale individua il secolo intercorso tra la metà del Quattrocento e la metà del Cinquecento³² come il momento di passaggio dall'arte militare medievale a quella moderna,³³ si cercherà di delineare le tappe che scandirono l'emergere della fanteria in Europa e in Italia in questo centinaio d'anni.

³¹ PEZZOLO, 2012, 60.

³² Di fondamentale importanza per Piero Pieri è anche il secolo successivo, ma in relazione ad altre evoluzioni tattiche come il tiro a rotazione.

³³ PIERI, 1952, 234.

Il lento processo che portò al declino della cavalleria in favore di schieramenti appiedati getta le proprie radici nelle vittorie dei picchieri svizzeri nel corso già del quattordicesimo secolo. Queste formazioni erano state ideate per permettere a truppe inesperte nel combattimento corpo a corpo, ma numerose e disciplinate, di contrastare la cavalleria avversaria; infatti, le lunghe picche e la formazione compatta componevano uno schieramento particolarmente resistente agli assalti a cavallo e capace anche di avanzare rapidamente e ordinatamente verso il nemico. Questa tattica, tuttavia, soprattutto per via delle poche vittorie riportate al di fuori del territorio d'origine, non si diffuse immediatamente nel resto d'Europa, ma dovette attendere gli ultimi decenni del XV secolo, quando i quadrati svizzeri soprafecero il potente esercito di Carlo il Temerario durante la guerra burgundica.³⁴ Nello stesso periodo la fanteria degli altri stati europei aveva affrontato trasformazioni differenti; in Italia, per esempio, questo tipo di truppa si era adattata per far fronte alla guerra ossidionale praticata nella penisola. I quadrati svizzeri, comunque, non erano affatto sconosciuti in Italia ed erano già stati affrontati dalle forze italiane in tre diverse battaglie con esiti alterni sul finire del XV secolo: presso Giornico (1478), Ponte di Crevola e Calliano (1487). Anche gli schieramenti dei picchieri, tuttavia, erano destinati a lasciare spazio a nuove tattiche di combattimento. Un nuovo momento di svolta giunse nel 1503, quando le forze spagnole sbaragliarono quelle francesi nella battaglia di Cerignola³⁵ in sud Italia. In questo scontro – e in quello successivo consumatosi a Garigliano – la tattica svizzera fu superata dal principio tattico difensivo-controffensivo ideato dal capitano Consalvo di Cordova che si basava sulla sinergia tra fortificazione campale, azione dei tiratori e dei picchieri: la costruzione di ostacoli nel campo di battaglia costringeva le truppe nemiche a esporsi al fuoco così da indebolirle significativamente prima di contrattaccare con la fanteria. Queste battaglie, perciò, non rappresentano

³⁴ Conflitto che si consumò tra il 1474 e il 1477 e vide i sovrani borgognoni, detentori dei territori delle Fiandre, del Bramante, del Lussemburgo, dell'Alsazia e della Lorena, opporsi alla Confederazione svizzera. Carlo il Temerario, sovrano borgognone, fallì nel suo tentativo di espansione e venne ripetutamente sconfitto in battaglia. Al termine della guerra la dinastia dei duchi borgognoni cessò e il loro territorio passò all'impero asburgico dopo che Massimiliano d'Austria sposò Maria di Borgogna, figlia ed erede di Carlo I.

³⁵ Lo scontro nacque dalle tensioni presenti in Sud Italia per via della coesistenza di provincie francesi e spagnole. Proprio la rivendicazione francese della provincia Capitanata appartenente, secondo i trattati, al dominio spagnolo diede origine alla battaglia. Con questa vittoria, insieme a quella successiva di Garigliano, permisero all'impero spagnolo di ottenere il totale controllo sull'Italia meridionale.

soltanto un fulgido esempio di innovazione tattica, ma anche uno dei primi e più significativi casi in cui l'artiglieria giocò un ruolo fondamentale all'interno di uno scontro campale; tuttavia, Pieri mette in guardia dal sopravvalutare il ruolo dell'artiglieria leggera in tale battaglia: essa, infatti, affiancò l'artiglieria pesante, ma fu questa ad avere il maggior impatto nello scontro. L'efficacia dell'artiglieria leggera apparve in maniera decisiva circa vent'anni più tardi, durante la battaglia della Bicocca (1522).³⁶ Nuovamente lo scontro coinvolse francesi e spagnoli e, nuovamente, furono questi ultimi ad avere la meglio grazie ad un nuovo tipo di formazione: i *tercios*. Le truppe spagnole, disposte su quattro file di mille uomini istruite per ricaricare a turno, riuscirono a produrre sui quadrati francesi un tale numero di scariche da falciarle e respingerle prima che arrivassero a combattere uno scontro corpo a corpo. I *tercios* erano aiutati anche da un nuovo equipaggiamento; gli archibugi, infatti, in quegli anni erano andati incontro ad alcune migliorie che li avevano resi adatti a sparare a oltre duecento metri di distanza – allargando così lo spazio di esposizione al fuoco che le truppe nemiche avrebbero dovuto attraversare – e con palle capaci di attraversare le corazze dei picchieri.³⁷ Con il definitivo affermarsi dell'artiglieria leggera, così, la fanteria, composta da picchieri e tiratori,³⁸ diventava definitivamente il reparto centrale degli eserciti europei.

Nonostante la penisola italiana iniziasse a non essere più il centro della cultura militare europea e nuove tattiche cominciassero a nascere in altri stati, l'esercito veneziano, come quasi tutti gli eserciti italiani, rimase ugualmente al passo con le evoluzioni tattiche; tuttavia, iniziò a mostrare alcuni limiti relativi alle possibilità economiche di reclutare e armare un esercito paragonabile a quello delle grandi potenze europee. Per quanto riguarda l'equipaggiamento della fanteria, per esempio, le percentuali di moschetti, archibugi e picche imposte dal governo veneziano sul finire del Cinquecento risultavano in linea con quelle previste dalla riforma di Maurizio di

³⁶ Battaglia combattuta nei pressi di Milano tra gli schieramenti franco-veneto e asburgico. La sconfitta costrinse l'esercito francese a ritirarsi fuori dall'Italia e quello veneziano a tornare in patria lasciando Milano, la quale ritornò sotto il dominio degli Sforza.

³⁷ Negli anni successivi, accanto agli archibugi, si sarebbero diffusi i moschetti, più pesanti, ma più potenti e precisi.

³⁸ Circa un secolo più tardi queste due figure sarebbero state unite assieme grazie all'invenzione del moschetto a baionetta innestata.

Nassau in Olanda; tuttavia, le indicazioni governative erano spesso ignorate e i moschetti difficilmente raggiungevano il numero prospettato dall'autorità centrale. Ciò dimostra che i principali ostacoli che l'organizzazione bellica veneziana doveva superare erano più spesso di ordine economico che dettate da lacune nella conoscenza dell'arte militare.³⁹

I reparti di cavalleria, nonostante tutto, non scomparvero. Essi, infatti, non solo ricoprivano un ruolo tattico fondamentale in tutte le situazioni che richiedevano unità mobili, ma svolgevano anche una fondamentale funzione sociale. La cavalleria pesante era sempre stata un reparto ad appannaggio della nobiltà feudale e anche nell'esercito veneziano una cospicua percentuale di cavalieri era fornita dalla nobiltà originaria delle provincie di terraferma. La cavalleria pesante, dunque, anche dopo l'avvento della fanteria e la perdita di centralità nel campo di battaglia, conservò nel Seicento la sua importanza sociale nel legare la nobiltà di terraferma con il governo centrale veneziano. Alla nobiltà veniva concesso quel ruolo e quel riconoscimento sociale che desiderava, ma, allo stesso tempo, essa veniva inquadrata all'interno di un'organizzazione militare dipendente direttamente dal governo centrale. Profondamente diversa, invece, era la situazione della cavalleria leggera, composta da unità a cavallo equipaggiate con armi leggere come spade e balestre, adatte a compiere ricognizioni e rapide incursioni. Queste nuove unità comparse sul finire del XV secolo, però, non contavano al proprio interno membri appartenenti alla nobiltà di terraferma, le loro file si costituivano piuttosto di mercenari provenienti dalle coste dello Stato da Mar, i quali non combattevano secondo gli ideali cavallereschi, ma soltanto per il bottino.

Nel corso dell'età moderna, inoltre, acquistarono progressivamente importanza al fianco di cavalleria e fanteria anche altri reparti dell'esercito, in particolar modo quelli legati all'artiglieria. A partire dal Seicento, come sostiene Alberto Prelli,⁴⁰ iniziò una significativa specializzazione delle figure relative al genio militare e si cominciò a distinguere tra l'esperto di artiglieria e l'ingegnere militare. Infatti, fino al

³⁹ Il governo veneziano si dimostra ancora al passo con le innovazioni tattiche europee anche nel 1602 quando decretò il definitivo abbandono dell'archibugio in favore del moschetto, dotato di una maggiore gittata e di una superiore forza penetrante. Cfr. PRELLI, 2012, 10-11.

⁴⁰ PRELLI, 2012, 109.

Cinquecento, quando l'artiglieria, dopo la calata di Carlo VIII in Italia, venne definitivamente riconosciuta come arma fondamentale nella risoluzione dei conflitti, non esisteva alcuna distinzione neppure tra produttori e utilizzatori; al contrario, come afferma Rigobello,⁴¹ si sovrapponevano in un'unica figura le competenze di fonditore, produttore di polvere da sparo e artigliere. La situazione iniziò a cambiare nel 1500, quando venne affidata al "*fidelem civem venetus Paulum De Canali*"⁴² la gestione di una scuola per bombardieri finalizzata esclusivamente alla preparazione delle capacità di tiro e disinteressata alle competenze nella produzione di armi.

Quella per bombardieri non fu l'unica scuola militare sorta in territorio veneto dopo il quindicesimo secolo: Venezia finanziò le Accademie di Verona (1565), Rovigo (1595), Padova (1608), Udine (1609), Treviso (1610), Vicenza (1626), Brescia (1632) e Venezia (1654). In queste scuole i giovani patrizi venivano addestrati al combattimento tramite la pratica della scherma e dell'equitazione, assumevano nozioni di matematica utili per i movimenti di truppe e per le fortificazioni e si preparavano a un futuro ruolo di comando; in questo modo lo stato preparava le classi dirigenti per i futuri incarichi militari e prendeva controllo del sistema di formazione dei militari.

Lo Stato non riuscì immediatamente a occupare tutti gli spazi legislativi relativi alla formazione dei bombardieri; tuttavia, già nel 1506 sottopose con un decreto questa tipologia di truppe alla giurisdizione del capitano e la inserì, così, nella struttura gerarchica militare che si stava definendo proprio in quegli anni. Il ruolo dei bombardieri, però, non era esclusivamente militare e possedeva anche una connotazione civile. Avere all'interno delle città uomini appartenenti all'esercito e con la licenza di portare armi permetteva allo stato di mantenere un corpo armato e dotato di autorità istituzionale da poter usare come forza di pubblica sicurezza per compensare i limiti dell'ordinamento veneto nel prevenire e reprimere i crimini all'interno dello Stato.⁴³ La nuova struttura dell'esercito e i suoi nuovi reparti, dunque,

⁴¹ RIGOBELLO, 2005, 273.

⁴² *Ibidem*. La dicitura integrale con cui viene identificato questo personaggio, "*fidelem civem venetus Paulum De Canali tam in fondendo quam in iacendo*", dimostra la duplicità dei compiti assegnati a queste figure.

⁴³ Come afferma Claudio Povolo, infatti, la criminalità nelle decadi a cavallo tra XVI e XVII secolo stava diventando una problematica difficilmente arginabile. Cfr. POVOLO, 1980, 168-76, in *Stato società e giustizia nella Repubblica Veneta (sec. XV-XVIII)* a cura di G. Cozzi. Sempre Povolo, però, ci suggerisce che i principali organi incaricati della repressione dei crimini fossero gli *sbirri* e i

permettevano al ceto medio e ai contadini di accedere a benefici sia economici sia sociali a cui non potevano aspirare in precedenza.

La questione delle armi nei territori dello stato di terraferma, dopotutto, era una questione di un certo rilievo politico e sociale. Questa, infatti, coinvolgeva aspetti significativi della gestione dello stato di terraferma come il rapporto con la nobiltà locale e l'affermazione dell'autorità veneziana. Nel corso del XVI secolo la diffusione di armi da fuoco in città aveva portato anche un conseguente aumento degli omicidi e necessitava di essere arginata. Nel 1579 il Consiglio dei Dieci stabilì che tutte le licenze precedentemente rilasciate fossero nulle e dovessero essere richieste nuovamente e riassegnate con criteri più stringenti. Come fa notare Claudio Povolo, la soluzione al problema adottata da Venezia rivela un certo atteggiamento dell'amministrazione giudiziaria veneta: creare volutamente con la propria legislazione delle zone grigie che permettessero ai sudditi di ottenere ciò che volevano – in questo caso portare armi – ma, allo stesso tempo, assicurassero anche alla dominante di ribadire la propria autorità costringendo i cittadini a rivolgere a essa le proprie suppliche:⁴⁴

“Di fronte ad una situazione oggettivamente incontenibile le autorità veneziane, incapaci di affrontare il fenomeno in modo radicale, preferirono limitarne gli effetti più deleteri affidando a leggi estremamente duttili e sfumate una funzione correttiva più che coercitiva, ponendosi in una situazione privilegiata che permettesse loro, attraverso il rilascio di privilegi e licenze, che venivano generalmente concessi in seguito alla presentazione da parte dei sudditi di suppliche, di ribadire la funzione decisionale dello stato”.⁴⁵

2.2 *Una nuova cultura militare*

La nascita delle scuole militari testimonia, ancora una volta, il crearsi nella prima età moderna di un nuovo rapporto tra guerra, stato e società: un legame che comportava

campagnoli, mentre l'utilizzo di vere e proprie milizie veniva fatto soltanto in casi eccezionali. Cfr. POVOLO, 1980, 210.

⁴⁴ Tale passaggio risulta fondamentale nell'interezza di questo studio perché, come si giungerà ad affermare alla fine del contributo, questo sistema adottato dalla Repubblica non era proprio soltanto della giustizia in ambito civile, ma anche militare: il governo centrale, pur lasciando indefiniti e nelle mani degli ufficiali alcuni ambiti come la disciplina militare, si riservava il diritto di ribadire la propria autorità contestando ai capitani la gestione di quelle stesse questioni che la legislazione aveva solo parzialmente normato.

⁴⁵ POVOLO, 1980, 222, in *Stato società e giustizia nella Repubblica Veneta (sec. XV-XVIII)* a cura di G. Cozzi.

anche un nuovo modo di pensare e una nuova cultura bellica. Il XVI secolo, infatti, rappresenta il periodo di massimo splendore della letteratura militare europea e l'Italia, almeno fino alla seconda metà del '1600, fu il cuore pulsante di questa produzione.⁴⁶ Tra 1473 e 1577 il rapporto tra gli scritti prodotti in Italia e nel resto d'Europa è schiacciante: 24 trattati italiani contro 2 documenti prodotti dagli altri paesi; nel periodo successivo, fino al 1611, il quantitativo è ancora fortemente sbilanciato verso la penisola che produce 21 documenti sui 38 totali europei; alla metà del '1600 l'Italia produce meno della metà degli scritti europei, ma continua a superare tutti gli altri singoli stati; è solo nella seconda metà del secolo, infine, che il rapporto cambia radicalmente e la patria di Machiavelli fornisce ormai soltanto un decimo dei trattati europei, abbondantemente superata da Spagna e Francia.⁴⁷

All'interno del vivace contesto degli stati italiani, Venezia era stata, soprattutto nel XVI secolo, un punto di riferimento per la sperimentazione militare e, ancor di più, per la cultura legata all'arte della guerra. John Rigby Hale, nel suo studio *Printing and Military Culture of Renaissance Venice*,⁴⁸ afferma che tra il 1492 e il 1570 furono stampate a Venezia 145 opere relative all'arte militare e che ben 67 di esse erano nuovi scritti sul tema, un numero che risulta paragonabile a quello della restante intera Europa. Le giustificazioni che Hale adduce a questo fenomeno sono principalmente due. In primo luogo, la possibilità di pubblicare dediche rivolte a condottieri e regnanti esterni alla città di stampa, opportunità data dalla neutralità veneziana e dalla mancanza all'interno della città di una figura politica con un peso paragonabile a quello dei sovrani esteri. La dedica, infatti, era un elemento cruciale per dare lustro e visibilità alla propria opera. In secondo luogo, la *forma mentis* della Venezia rinascimentale, particolarmente aperta e interessata al tema, anche grazie alla curiosità del ceto patrizio veneziano.

⁴⁶ Cfr. ILARI, 2020, 18-19; DEL NEGRO, 2002; DEL NEGRO, 2018.

⁴⁷ Numeri tratti dal repertorio di 253 trattati di architettura, geometria e meccanica militare stampati dal 1473 al 1799 redatto da Jorge Galindo nel 2000 e riportati da ILARI, 2020, 19.

⁴⁸ HALE, 1983, 429-70.

Un esempio particolarmente interessante è il diario tenuto negli ultimi decenni del XVI secolo da Horatio Governa, capitano al seguito di Giulio Savorgnan.⁴⁹ In questo documento dal carattere fortemente personale e non indirizzato alla stampa si individuano chiaramente i temi toccati da Roberts e Parker, in particolar modo l'attenzione per l'architettura delle fortezze, per la tattica e per la disciplina militare. Il Governa, infatti, era stato coinvolto attivamente nella munizione di numerose fortezze dello Stato da Mar veneziano, tra cui Corfù, Canea, Candia, Famagosta e Nicosia; tuttavia, l'incarico più importante che ricoprì fu la riorganizzazione della fortezza di Osoppo in Friuli, di proprietà della famiglia Savorgnan, attraverso l'innesto di artiglieria pesante e l'innovazione dell'intero assetto architettonico della fortezza. Osoppo, dunque, come fa notare Luigi Zanin – studioso che ha curato l'edizione del diario di Horatio Governa – sarebbe diventato non solo il forte più armato del Friuli, ma anche un centro di richiamo per ingegneri militari e uomini interessati alla cultura dell'arte della guerra tanto importante da avere l'onore di ospitare persino il re di Francia.⁵⁰ Accanto all'interesse per l'arte edificatoria, però, emerge dal documento anche una fortissima attenzione per tutto ciò che riguarda la disciplina militare, che, come si è avuto modo di osservare nel primo capitolo, era diventata di capitale importanza per via del nuovo modo di guerreggiare in formazione. Il diario testimonia efficacemente le modalità attraverso le quali questo ordine era mantenuto nelle compagnie: la violenza e l'autorità del comandante.

“Da poi che fui giunto a Corfù – informa in una relazione al Savorgnan – pelò la barba et [diedi] pugni con calci senza proposito”.⁵¹

Molto più numerosi dei diari erano i trattati. Questi erano molto spesso scritti dagli stessi condottieri, i quali mettevano al servizio dei principi la loro esperienza e la conoscenza acquisita sul campo di battaglia. Al fine di osservare le evoluzioni nell'arte della guerra e nella disciplina militare, si procederà ora ad analizzare alcuni dei trattati pubblicati a Venezia in questa epoca, così da impossessarsi delle informazioni

⁴⁹ Diario edito dallo studioso Luigi Zanin (ZANIN, *Il diario del Capitano Horatio Governa negli eventi dello Stato da mar tra il 1558 e il 1606* in Atti e memorie della società dalmata di storia patria n. 11, 3a serie (Vol. XLIV), 2022).

⁵⁰ ZANIN, 2022, 41.

⁵¹ *Ibidem*, 38.

necessarie a operare, successivamente, un confronto con la trattatistica e la disciplina navale. A questo scopo si prenderanno in considerazione tre diversi testi: *Il capitano generale* di Girolamo Garimberto,⁵² *Aggiunte di Giovanni Botero Benese alla sua ragion di stato* di Giovanni Botero⁵³ e *Della disciplina militare antica e moderna* del capitano Imperiale Cinuzzi.⁵⁴

Questi testi si distribuiscono lungo un arco di tempo di quasi un secolo e, nonostante sia facilmente riscontrabile un'evoluzione nelle opere più moderne, anche i più datati presentano alcuni elementi che li contestualizzano nello scenario della guerra moderna. Nonostante sia precedente al XVII secolo, infatti, già il trattato di Botero fa menzione di alcuni elementi fondativi per la teoria di Parker, come, per esempio, l'interesse per l'arte fortificatoria⁵⁵ – già osservato in relazione al diario del Governatore – e, soprattutto, la consapevolezza dell'importanza del denaro nella guerra moderna:

“DEL DENARO

Il denaro è chiamato e nervo e ventre della guerra: nervo perché con esso si muovono gli eserciti e si mantengono in moto e in opera”.⁵⁶

L'elemento più significativo al fine di raggiungere la vittoria, però, è, secondo l'autore, la disciplina militare, la quale si divide a sua volta in tre campi: sopportazione di ogni fatica, esercizio e ordine.

“Ma tutto l'esercizio si rende agile con la disciplina, che si risolve in tre parti, per quel che appartiene al popolo nostro. L'una si è il divieto delle cose che rendono i soldati morbidi, e da poco, o che lor sono d'impaccio; l'altra è l'esercizio nelle cose militari, e la terza l'ordine. Quanto alla prima parte, rendono i soldati inutili non che lenti, le delizie, e le soverchie commodità di mangiare, e di dormire, e di cose peggiori ... L'altra parte della disciplina è l'esercizio, col quale i soldati si avezzano, quasi per passa tempo, alle vere prove della battaglia. E l'esercizio è di due sorti, l'uno del maneggio dell'arme, e dell'operationi militari; l'altro della fatica, con la quale s'indura il soldato,

⁵² Girolamo Garimberto nacque a Parma nel 1506. Frequentò gli studi umanistici e tentò di fare carriera all'interno della curia pontificia, ma verso l'età di quarant'anni cominciò a pubblicare opere trattatistiche afferenti a vari ambiti, tra cui *De' regimenti pubblici de la città*, *Problemi naturali e morali* e, soprattutto, *Il capitano generale* (Venezia, G. Ziletti, 1556).

⁵³ Giovanni Botero nacque nel 1544 nei pressi di Cuneo. Fin da subito promettente negli studi, seppur cagionevole di salute, cominciò presto a insegnare retorica in Italia e in Europa, ma il suo carattere particolarmente incline alla polemica tarpò le ali alla sua carriera. Negli anni successivi al termine della sua formazione cominciò sempre più a occuparsi di materie differenti dalla retorica fino ad arrivare al suo più grande successo: *La ragion di Stato*, poi aggiornato e ristampato a Venezia (Venezia, Giovan Battista Ciotti, 1598).

⁵⁴ Quest'ultimo testo è stato pubblicato a Siena nel 1620 e non a Venezia, ma fornisce comunque validi spunti soprattutto in relazione alla disciplina militare.

⁵⁵ In Botero viene dedicato alla fortificazione un intero Discorso composto da sei capitoli (BOTERO, 1598, 74 recto – 78 verso).

⁵⁶ BOTERO, 1598, 64 recto.

e s'incallisce per li bisogni della guerra; e si rende svelto e disposto della vita. Appartiene anche alla agilità la forma dell'ordinanza dell'essercito: la qual deve esse distinta in più parti, facile a partire e a unire, subordinata, regolata e in questa parte dell'agilità la legione Romana avanzava la falange Macedonica".⁵⁷

L'esercizio era diventato fondamentale con l'adozione delle armi da fuoco, in quanto queste richiedevano azioni semplici e meccaniche ma che dovevano essere svolte in maniera precisa e coordinata con l'intero schieramento. Già nel 1557 Girolamo Garimberto aveva affrontato il tema delle esercitazioni militari, senza però distinguerle direttamente dall'esercizio fisico, ovvero dal primo tipo di disciplina citato da Botero:

“Ma perché può essere, che lo stato del nostro Capitano, in luogo della sterilità, frigidità, e monti abonderà di tutte quelle commodità (quanto al sito) che col tempo sogliono far gl'huomini delicati, molli, e effeminati; in questo caso s'egli, come prudente introdurrà per tempo ne i suoi popoli diversa qualità d'essercitii, che tendino col fine loro alla produzione d'una buona militia, non fo dubbio alcuno che in pochi anni l'arte in costoro contrapeserà alla natura di quegli altri, essendo questi, come più spiritosi, ancora più disciplinabili di quelli. Aquistaranno la buona disciplina, mediante l'essercitio di quelle cose, che possono dar vigore all'animo e fortificare il corpo e che universalmente sono pertinenti al mestier dell'armi; imperoche l'essercitio addestra la persona e la conserva sana e alla conservatione della sanità è meglio persuader i soldati, che a curar l'infirmità loro”⁵⁸

Il trattato di Girolamo Garimberto, inoltre, si era dimostrato al passo con i tempi anche per l'interesse manifestato verso altri elementi coinvolti nella rivoluzione militare, primi fra tutti la logistica e la difficoltà nel nutrire i soldati:

“La principale provigione che doverà fare il Capitano nel suo essercito è quella delle vettovaglie, poi di quell'arti e mercantie appresso, che in un campo son più necessarie. La corruttela, che porta seco il tempo, non solamente ha possuto corrompere gli ordini delle battaglie secondo la forma de gli antichi esserciti, ma insieme con l'ordinanza ha corrotto ancora l'ordine che all'hora si teneva in mantener gli abundantanti di vettovaglie, con la facilità del poterle mantenere, la facilità principalmente nasceva dalla sobrietà de soldati, che assuefatti al semplice, e poco cibo, e al bere acqua, causava ancora che in quei tempi la poca vettovaglia faceva maggior operatione, che non fa in questi la molta; per la molta difficoltà che s'ha di provvedere di tanta quantità e qualità de vettovaglie, questo ricerca l'abuso de nostri esserciti, nei quali la farina, aceto e lardo, ch'anticamente era la monitione e sostentamento del campo, non basta hora per condir la varietà delle vivande de soldati nostri, perché oltre le dette cose vogliono ancora tutte le spetiarie e tutti gli horti e giardini che si possono tirar appresso”.⁵⁹

L'opera che si rivela più ricca di spunti per il nostro studio, però, è certamente quella scritta dal capitano Imperiale Cinuzzi. Sebbene il titolo *Della Disciplina militare antica e moderna* utilizzi il termine in senso più ampio, come dimostra la breve

⁵⁷ *Ibidem*, 70 recto – 71 verso.

⁵⁸ GARIMBERTO, 1557, 77.

⁵⁹ *Ibidem*, 132.

spiegazione che offre lo stesso autore,⁶⁰ il testo propone una lista esauriente di quelli che erano i crimini più spesso commessi dai soldati e le relative punizioni.

“Tutti i delitti, che commettono i soldati, consistono, o in fatti, o in parole, o in consiglio, o in consentimento, o in iscrittura. Questi si puniscono, o come delitti comuni a tutti gli huomini, e ingiusti per sua natura, come è il rubbare, l’assassinare, e simili, o come commessi da’ soldati soli, o per malizia, e per malignità d’animo, o per viltà, come il disobberdire, e l’abbandonare il luogo, dove è stato posto, il fuggire, e simili, come appresso diremo, e che si fanno maggiori secondo la dignità, o il grado, o la spezie della malizia”.⁶¹

I reati vengono categorizzati dal Cinuzzi secondo due distinti criteri: la pertinenza o meno con il lavoro del soldato e la necessità di punirli con la morte o con condanne più leggere. L’autore divide i delitti che meritano la pena capitale in numerosissimi capitoli, distinti soltanto da piccole differenze operative come nel caso del tradimento: i capitoli si distinguono per la modalità in cui il soldato è entrato in contatto con il nemico, ma il crimine rimane pressoché il medesimo:

“1 Qualunque machinarà, o commetterà in qualsivoglia modo tradimento alcuno contra’l suo Principe, o Generale, o contro altri maggiori, è reo di lesa Maestà, e cade in pena della vita, e della robba, ancorche il delitto rimanesse ne’ puri termini della volontà; alla qual pena sono parimenti tenuti, e obbligati tutti i consapevoli, che non hanno palesato il fatto subitamente.

2 Qualunque rivela il segreto del consiglio del Principe, o a’ suoi nemici, o a’ suoi propri, è reo parimente di lesa Maestà [...]

3 Qualunque verrà in parlamento co’ nimici senza licenza del suo superiore, ovvero mandarà lettere, o messi senza essa licenza del suo susperiore, o le riceverà, o accetterà doni, o gli mandarà, ancorché fosse col proprio padre, o altri, cade in pena della vita”.⁶²

Un altro crimine comune e che meritava lo stesso trattamento era la diserzione:

“8 Qualunque sarà trovato, che si voglia ribellare, o fuggire, o ritirarsi co’ nimici, o sia per capriccio di passar da un campo all’altro, o sia per grandissimi disgusti che habbia havuti nel campo, d’onde si parte, s’egli è preso nel fatto di voler passare, o mentreche è nella fuga di passare, gli dee esser tagliata la testa. [...]

9 Qualunque si allontanerà dal campo (senza licenza inscrito del superiore che la può dare) più di quello, che sarà stato ordinato per publico bando, o per consuetudine dell’esercito. [...]

46 Qualunque fuggirà dal combattere, ovvero voltarà le spalle a nimici, essendo attaccata la battaglia, o che caminerà troppo lentamente, o mostrerà viltà, e paura, in qualsivoglia modo che sia, essendo l’esercito in procinto di menar le mani, e di far giornata, o qualche fatto d’arme”.⁶³

⁶⁰ “Che cosa sia Disciplina Militare e in cosa consista e l’effetto che faccia e come serva per un esercito, il quale consiste in tre Capi principali; e che del primo si tratta in questo Libro, che è del muover Guerra, e che sia giusta, e di quante spezie sia, e che effetti faccia; e del prepararsi ad essa con tutte le cose necessarissime, tanto prima di Soldati armati, pagati, ed esercitati, co’ loro Capitani, ed altri Officiali; quanto ogn’altra cosa necessarissima, di denari, e di monizioni da vivere, e da guerra; ed ultimamente, sotto che Leggi, e ordini Militari, mediante la buona giustizia, sieno sottoposti i Soldati; ed all’incontro quali premii, e privilegi habbiano per ragion di Guerra, per il lor bene, e fedel servire” (CINUZZI, 1620, Compendio primo libro).

⁶¹ CINUZZI, 1620, 131.

⁶² *Ibidem*, 134.

⁶³ CINUZZI, 1620, 137-50.

Lo stesso destino spettava anche a chiunque si macchiasse d'insubordinazione:

“7 Qualunque sparlarà, o dirà mal del suo Generale, o Capo, è pena capitale, secondo la qualità della persona maldicente, e delle parole dette, e secondo il tempo, ed il luogo: le quali possano indurre mottino, o altro grande scandalo. [...]

21 Qualunque metterà mano, ovvero farà sembante di metterla contra la persona del suo ufficiale, o di altro capo, e ufficiale dell'esercito.

22 Qualunque metterà mano, contra l'uffiziale mentreche gastiga alcun soldato per servizio del Principe, e della buona disciplina militare, o sia per difender quel soldato che non sia gastigato, o sia per opporsi all'uffiziale che si opporrà all'uffiziale, che è di guardia, e che vuol gastigare alcun soldato, o servitore, o altrui, che habbia fatta qualche cosa malvagia dentro, o dinanzi al corpo della sua guardia. [...]

25 Qualunque tenterà di fare, o consiglierà, o acconsentirà di fare, o farà mottino alcuno, o sollevamento di tumulti, o di sedizioni, o con parole, o con fatti”.⁶⁴

Erano poi puniti con la morte anche altri delitti propri dei soldati come il saccheggio e le vessazioni sui locali⁶⁵ o il dormire durante il turno di guardia,⁶⁶ ma era prevista la pena capitale anche per reati più comuni e non esclusivi della carriera militare come le risse, la blasfemia, lo stupro, l'omicidio e il furto:

“28 Qualunque con supechiaria ferirà, o batterà con armi, o con bastone il suo compagno, o altro soldato, se però non ha giustissima cagion di farlo, come è a dire per difesa della vita, e dell'onore suo. Perocché l'onore, e la riputazion della milizia non consente cose vili, né mal fatte in tali affari”;⁶⁷

“34 Qualunque per collera, o per capriccio, o per altra pazzia darà percosse ad alcuna imagin di Nostro Signore Dio, o della sua Santissima Madre, o de' suoi Santi”,⁶⁸

“35 Qualunque sforzasse alcuna donna, o sieno di quelle del nemico, o di quelle dove s'alloggia, o altre”,⁶⁹

“58 Qualunque commettesse omicidio, eccetto che in difesa di se stesso, della sua vita, e del suo onore”,⁷⁰

⁶⁴ *Ibidem*, 136-44.

⁶⁵ “39 Qualunque nell'entrata d'una Città, o d'altro luogo preso per forza, o in battaglia si metterà a saccheggiare, o ad abbruciare, e non seguirà la vittoria, e la sua insegna in qualunque parte ella s'indirizzi, senza lasciarla mai, finché il Generale (come è usanza) non farà mandare il bando, o dare altro segno che ognuno possa far bottino” (CINUZZI, 1620, 148).

“50 Qualunque tratterà male le genti del paese nella persona, o nell'havere, senon sono però dichiarati ribelli, o nemici del Principe” (CINUZZI, 1620, 150).

⁶⁶ “66 Qualunque sarà trovato a dormire facendo la sentinella, perciocché l'esercito, e que' che sono in esso, dormono e si riposano sotto gli occhi, e la vigilanza delle sentinelle; e però è spezie di tradimento, eccetto però, se chi è in sentinella, e dormisse, fosse ammalato, ovvero vi fosse stato più dello spazio, che è ordinario, che non dovrebbe esser più di tre ore: perciocché il sonno (malgrado nostro) c'inganna, e all'improvviso ci occupa i sensi. Per questo in questi due casi è scusato, ma dee esser gastigato il capo, che ve l'ha messo, o che ve l'ha fatto star più di quello ch'è ordinario, e che la nature, e la complessione può comportare” (CINUZZI, 1620, 149).

⁶⁷ CINUZZI, 1620, 145.

⁶⁸ *Ibidem*, 146.

⁶⁹ *Ibidem*, 147.

⁷⁰ *Ibidem*, 148.

“84 Qualunque è ladro publico de’ beni altrui, o perturbator di strade, e ancora qualunque gli ricetta, e ne partecipa”.⁷¹

I capitoli contenuti nell’opera e relativi ai delitti puniti con la morte sono in totale novantadue e rappresentano la maggior parte dei crimini; tuttavia, esistevano anche reati puniti con condanne più leggere. Spesso queste infrazioni erano connesse con l’equipaggiamento militare e la rettitudine morale richiesta ai soldati nell’esercito:

“2 Chi si è renduto al nimico senza qualche contrasto, o almeno senza esser ferito; quando sarà tornato a’ suoi, oltre al non godere il postliminio, si dee gastigare ad arbitrio; perciocché il rendersi così agevolmente al nimico, benché vincitore, è grave delitto; tuttavia, diventa maggiore secondo la qualità delle persone havendo rispetto al grado, e alla qualità della milizia, e alla dignità di chi commette tal fallo”.⁷²

“9 Chi per suo mancamento o negligenza si troverà sfornito, e senza armi, con le quali egli è obbligato a servire, si dee privar d’ogni grado di milizia, e oltracciò gastigarlo nella persona ad arbitrio.

10 Chi giucarà le sue solite armi, tanto difensive, quanto offensive, o vero il suo cavallo, per la prima volta sarà punito ad arbitrio; per la seconda levato del numero de’ soldati, come infame, e giucando a credenza, e più del denaro, che haveva dinanzi, per ragion di guerra non è obbligato a pagare altrui”.⁷³

“20 Chi batterà alcun suo soldato, o d’altrui fuor del servizio del Principe, e della disciplina militare, dee esser punito ad arbitrio con esser privo del grado, che egli ha; ma non si dice per questo, che gli ufficiali non possan gastigare i lor soldati per molte cose di disubbidienza, o per non portar loro quel debito rispetto che si conviene, o per bastemmiare, o per fare altre cose simili, ma si dice bene che debbano percuotergli con modo, e termine, ed in maniera che non gli uccidano, nemmeno gli facciano diventare storpiati ne anco interamente vituperino: il che faranno col percuotergli solamente per cose pertinenti al servizio del Principe, nelle quali se il soldato è gastigato da’ suoi ufficiali non perde d’onore, perciocché quello gli vien dato per regola ordinata dalla buona disciplina militare”.⁷⁴

“30 Chi marciando, n’anderà con le bagaglie, o co’ carri, o con le donne senza licenza iniscritto di chi può darla; oltre al potere essere gastigato da gli ufficiali, potrà esser gastigato ad arbitrio. [...]

38 Chi terrà meretrici, o altre femmine sospette, e disoneste, se tuttavia non v’è l’usanza in contrario. Se farà ufficiale, si priva dell’offizio, se soldato privato ad arbitrio”.⁷⁵

“37 Chi bestemmiarà, o rinegarà Dio, e’ suoi Santi, e la sua sempre Gloriosa Madre, per la prima volta ad arbitrio; per la seconda messo alla vergogna almeno, e alla merlina, come si dice, e foratagli la lingua; per la terza in galea, ma meglio è privarlo di vita”.⁷⁶

“39 Chi farà usato di bere intemperatamente, e come si dice imbracciarsi, e massimamente in giorno di guardia, si gastiga come infame; perciocché il vino bevuto soverchiamente viene a far convertire gli huomini in bestie, e come bestie poi operano, e dicon cose, che posson far nascere romore”.⁷⁷

“42 Chi sarà rissoso, o scandaloso, perciocché tali soldati sono fra gli altri, come il fiele messo fra le buone vivande, che le fa amare, e corrompe, e secondo i tempi, e l’occasioni, si dee gastigare per

⁷¹ *Ibidem*, 152.

⁷² *Ibidem*, 158.

⁷³ *Ibidem*, 159.

⁷⁴ *Ibidem*, 160.

⁷⁵ *Ibidem*, 162.

⁷⁶ *Ibidem*.

⁷⁷ *Ibidem*, 163.

la prima volta ad arbitrio; per la seconda, se però lo scandalo non è di grande importanza, si confina a servire in qualche altro luogo, ma se è d'importanza, è capitale”⁷⁸

“50 Chi comprerà, o farà comprar fuor dal Campo vettovaglia alcuna che fosse in cammino, per venire in esso, per rivenderla, e farne doppia mercanzia, cade in pena come di sopra; poiché le vettovaglie si devon lasciar condurre per lo ben comune su le piazze ordinate per vendere, e comprar liberamente”.⁷⁹

Evitando di soffermarsi eccessivamente sulle singole norme, ciò che si vorrebbe osservare in questo capitolo è come, tra il XVI e il XVII secolo, i testi militari abbiano iniziato a interessarsi a nuove materie collegate alle esigenze belliche del periodo. Già da secoli, infatti, l'arte fortificatoria era diventata un tema fondamentale della trattatistica,⁸⁰ ma con l'introduzione di nuove armi e il crescere del numero di effettivi negli eserciti, stavano acquisendo importanza anche temi come la logistica e la disciplina. In particolare quest'ultima non solo veniva affrontata più frequentemente nei testi, ma anche in maniera molto più sistematica di quanto non accadesse in passato: mentre nei secoli medioevali la disciplina militare tendeva a sovrapporsi all'etica cavalleresca e ancora tra XIV e XV secolo esistevano soltanto contratti interni alle singole compagnie guidate dai condottieri, nei secoli successivi alla rivoluzione militare questi regolamenti cominciano a entrare nella trattatistica, testimoniando la trasformazione che era in atto in Europa. La disciplina si stava standardizzando: non solo i crimini erano comuni a più compagnie, ma anche le pene; col tempo gli stati più strutturati avrebbero creato codici militari comuni all'intero esercito per uniformare le infrazioni e i castighi così da semplificare l'amministrazione della giustizia militare che stava venendo lentamente sottratta all'arbitrio dei singoli comandanti di compagnia per affidarla a una più complessa catena di comando composta da organi specializzati.⁸¹

⁷⁸ *Ibidem*.

⁷⁹ *Ibidem*, 164-65.

⁸⁰ Impossibile non citare il *De re aedificatoria* di Leon Battista Alberti che già nel 1452 aveva intravisto nelle mura costruite secondo linee irregolari una valida strategia difensiva contro i colpi delle nuove armi da fuoco.

⁸¹ Si vedano per esempio gli *Articles of War* promulgati nel 1621 da re Gustavo II Adolfo di Svezia studiati da Kenneth Ögren (ÖGREN, 2010).

2.3 Il declino dei condottieri di terraferma

A queste trasformazioni si connette anche la fine di un'epoca che aveva visto, tra l'inizio del XIV e la metà del XVI secolo, principali protagonisti sul campo di battaglia e nell'amministrazione della guerra i condottieri. Questi uomini erano capitani privati che si impegnavano mediante un contratto ad arruolare e mantenere in servizio un determinato numero di professionisti. I condottieri gestivano le proprie compagnie come delle imprese private specializzate nell'uso della violenza e dotate di prerogative proprie che conservavano, rispetto al governo centrale, un importante grado di indipendenza. Il reclutamento di uomini, infatti, fino al XVI secolo, era solo in minima parte gestito dall'autorità centrale e veniva praticato dai condottieri seguendo logiche e legami non solo economici ma anche clientelari e connessi alla capacità del condottiero di favorire i propri uomini in questioni giudiziarie o di raccomandarli per posizioni di prestigio.⁸²

Per quanto le ingerenze governative fossero mal sopportate dalle compagnie, gelose della propria autonomia, col tempo il governo centrale riuscì ad assorbire sempre più le prerogative dei condottieri, conseguendo, progressivamente, l'obiettivo di inserire i diversi reparti all'interno di un'organizzazione militare più grande e organizzata sotto il controllo statale.⁸³ L'equilibrio tra professionisti militari e governo centrale nella Serenissima, però, era, in terraferma come sul mare, particolarmente complicato. Da una parte, infatti, Venezia continuò a lungo a fare uso di mercenari sia per via della conformazione del proprio dominio, che non permetteva di arruolare enormi eserciti dalle regioni rurali come avveniva in altri stati, sia per la esplicita volontà di non armare i propri cittadini, percepiti sempre come una minaccia per il potere oligarchico; per questo i capitani erano tenuti a reclutare i propri soldati da territori esterni alla Repubblica. D'altra parte, la Serenissima non delegò mai completamente il comando e l'amministrazione dell'esercito ai professionisti militari, ma scelse di affiancarvi le magistrature civili. La più importante e al vertice della catena di comando militare era il Senato. Questa magistratura si era imposta nel XIV secolo, dopo che si era stabilizzata con il numero fisso di 120 membri e aveva ampliato le sue originarie

⁸² ONGARO, 2019, 15-27.

⁸³ PEZZOLO, 2012, 55.

competenze di organo consultivo del doge. Aveva facoltà di decidere la linea strategica da adottare in politica estera, ma le spettava l'autorità anche su singole questioni pratiche; inoltre, presiedeva i processi militari straordinari in cui erano accusati ufficiali o membri del patriziato. Nel suo lavoro il Senato era coadiuvato da un insieme di magistrature a lui sottoposte, la più importante delle quali, in quanto ricopriva il ruolo di organo esecutivo dei decreti senatori, era la Consulta dei savi, costituita da sei *savi grandi*, cinque *savi di Terraferma* e cinque *savi da mar*. Di fondamentale importanza per l'esercito di terraferma era l'incarico del primo *savio di Terraferma*, detto *savio alla scrittura* in quanto si occupava delle questioni contabili e amministrative interne all'esercito. Tuttavia, questa figura rappresenta molto bene l'opacità dei rapporti tra le varie magistrature veneziane e tra la sfera militare e quella civile. Le prerogative di questa carica, infatti, non erano affatto ben definite, ma tendevano a espandersi o restringersi in base alla capacità e personalità dell'uomo che la ricopriva: le sue funzioni spesso si sovrapponevano a quelle di magistrature minori con cui, però, era difficile rivaleggiare per via della giovane età, caratteristica comune negli uomini che occupavano questo ruolo.⁸⁴ Una seconda carica fondamentale per l'esercito terrestre veneziano era quella dei *provveditori dell'esercito*. I *provveditori generali all'esercito*,⁸⁵ patrizi incaricati di occuparsi dei problemi logistici e di fungere da intermediari tra i capitani e il governo centrale, erano i provveditori più importanti, ma esistevano anche provveditorati minori come quelli alla cavalleria, all'Arsenale, all'agricoltura, alle fortezze,⁸⁶ sopra camere⁸⁷ e all'artiglieria.⁸⁸

Questa complicata commistione tra cariche militari e politiche viene individuata da Pierluigi Tamburrini come uno dei fattori che maggiormente portarono nel tempo ad una crescente inefficienza dell'esercito veneto.⁸⁹ I nebulosi rapporti tra le magistrature e gli ufficiali, infatti, diedero vita a problemi cronici come una catena di comando non chiara e dei funzionari impreparati alle questioni militari poiché provenienti da

⁸⁴ TAMBURRINI, 2005, 11.

⁸⁵ Cfr. TAMBURRINI, 2005, 14-15; PEZZOLO, 2012, 62-67.

⁸⁶ Provveditori incaricati di sorvegliare la gestione di tutte le opere murarie con funzione difensiva all'interno del territorio veneziano.

⁸⁷ Provveditori che dovevano mantenere aggiornata la spesa militare stilando un preciso bilancio.

⁸⁸ Provveditori che svolgevano un ruolo di controllo amministrativo e di gestione riguardo alla progettazione e creazione delle artiglierie, alla loro assegnazione e alle esercitazioni di tiro.

⁸⁹ TAMBURRINI, 2005, 15-17.

un'intera carriera di incarichi civili e diplomatici. Inoltre, nota sempre Tamburrini, la gerarchia tra amministratori civili e ufficiali militari, ancora nel XVIII secolo, continuava a essere ribaltata rispetto a quella vigente in altri eserciti dell'epoca: all'interno della catena di comando si inserivano figure con competenze miste amministrativo-militari come provveditori e podestà che sopravanzavano gli ufficiali di guerra non solo nell'autorità politica, ma anche in quella bellica, così da tenere sotto stretto controllo i capitani. All'interno dello stesso complicato rapporto tra politica e professionisti della guerra si situa anche la mancanza di un apposito tribunale militare. Venezia si rifiuterà sempre di creare una corte composta da ufficiali e dotata di competenze giurisdizionali per non concedere in alcun modo a questi reparti maggior indipendenza di quanto non fosse necessario e conservare così uno stretto controllo, anche giuridico, su di essi.

2.4 Sistemi di reclutamento

La scomparsa dei condottieri e l'accentramento delle prerogative militari nelle mani del governo furono accelerate dall'affermazione di nuove tattiche di combattimento e dal conseguente declino della cavalleria e ascesa della fanteria equipaggiata con armi da fuoco. Questo nuovo tipo di reparto necessitava di uomini meno esperti nel combattimento e reclutabili da ogni ceto sociale in quanto lo scontro corpo a corpo era stato superato come tattica militare in favore della linea di fuoco, per produrre la quale era sufficiente armare gli uomini e istruirli a eseguire alcuni semplici comandi. Per questo, già a partire dal XV secolo si erano affiancate alle truppe mercenarie le cernide, ovvero delle milizie rurali arruolate e gestite dallo stato formate da contadini provenienti da diversi villaggi e che accettavano di addestrarsi periodicamente nell'utilizzo delle armi e di porsi al fianco delle truppe mercenarie in caso di bisogno, accettando come contropartita alcuni benefici quali consistenti esenzioni fiscali e il diritto di portare armi. Nonostante la nuova disponibilità di uomini e il conseguente progressivo venir meno delle condotte, Venezia non cessò mai completamente di rivolgersi a imprenditori privati per reclutare uomini e comandanti a cui venivano delegate importanti responsabilità nella gestione interna delle truppe: ancora nel Seicento il nucleo dell'esercito veneziano continuava ad essere costituito da capitani e

soldati mercenari sotto contratto permanente affiancati, in caso di guerra, dalle cernide e da altri mercenari.

Nessuno stato europeo, d'altronde, si limitava a utilizzare un singolo metodo di reclutamento, ma piuttosto, come sostiene Frank Tallett,⁹⁰ ciascuno di essi, tra il 1500 e il 1650, adottava una varietà di sistemi distribuiti all'interno di uno spettro compreso tra arruolamento involontario e arruolamento volontario. Tuttavia, il reclutamento forzato era scarsamente utilizzato, a Venezia come nella maggior parte d'Europa, poiché ritenuto poco efficiente, non tanto dal punto di vista dei numeri che riusciva a mobilitare – lo stesso Tallett cita nel suo lavoro il reclutamento di 20.000 uomini in difesa della terraferma nel 1528⁹¹ – ma piuttosto per la scarsa capacità delle truppe arruolate in questo modo, le quali erano mal equipaggiate e pressoché prive di qualsivoglia addestramento militare. Un ulteriore problema era dato dalla provenienza di questi uomini; essi, infatti, erano spesso vagabondi o criminali e gli stessi comandanti erano restii a servirsene nelle proprie guarnigioni. Una soluzione intermedia tra reclutamento volontario e involontario era rappresentata dal sistema quasi-feudale, una tipologia di arruolamento strettamente connessa con il riconoscimento sociale della nobiltà e il suo storico ruolo all'interno dell'esercito. Seppur la struttura degli eserciti europei stesse cambiando, era ancora una pratica diffusa quella di procurarsi un certo numero di uomini chiamando alle armi i nobili accompagnati dai propri uomini. La tipologia riconosciuta come migliore e più efficace, però, era quella volontaria. Essa a sua volta, secondo Tallett, si distingueva ulteriormente in tre diversi sistemi: l'utilizzo di capitani incaricati attraverso il rilascio di una patente di trovare in una determinata zona uomini adatti a essere inseriti nei ranghi dell'esercito; l'accordo con un contraente militare finalizzato alla consegna di un determinato numero di truppe con le quali venivano stabiliti in precedenza vari aspetti del servizio come la paga e la durata dell'incarico; infine, il “contratto generale”, ovvero un sistema che permetteva di dilazionare i costi dell'arruolamento nel corso della campagna lasciando alla compagnia alcune entrate come la riscossione di tasse, i tributi e la spartizione del bottino, trasformando così l'unità militare in una

⁹⁰ TALLETT, 2013, 136.

⁹¹ *Ibidem*, 137.

proprietà di colui che l'aveva formata investendo economicamente. Quest'ultimo metodo si rivela particolarmente interessante se messo in relazione con la pratica adottata in mare, dove i Sopracomiti al comando delle galee erano anch'essi degli investitori privati che miravano a ottenere il più grande ritorno economico possibile dall'arruolamento e dalla gestione dell'equipaggio.⁹²

A partire dalla seconda metà del diciassettesimo secolo, però, i metodi di reclutamento utilizzati in Europa cominciarono a cambiare.⁹³ In primo luogo, il sistema involontario cominciò a trovare sempre più spazio all'interno degli eserciti. Come sostiene Tilly,⁹⁴ infatti, inizialmente la floridità di alcune piccole città-stato a base capitalistica unita a diversi fattori economici come la possibilità di contrarre prestiti, aveva fatto sì che per alcune tipologie di stato risultasse vantaggioso assoldare mercenari anziché creare una milizia cittadina dal momento che i cittadini si erano dimostrati più disposti a concedere un contributo economico piuttosto che a impegnarsi in prima persona. A partire dalla metà del diciottesimo secolo, però, calò la disponibilità di mercenari e, poiché l'aumento dei costi della guerra aveva tolto la possibilità ai cittadini di compiere resistenza armata, l'esercito permanente statale divenne la via principe da seguire. In secondo luogo, i contratti generali cominciarono a perdere rilevanza a causa dell'eccessiva autonomia di cui godevano le unità così formatesi. Tuttavia, nonostante il maggior uso della coscrizione forzata e il progressivo abbandono dei contratti generali, fino alla Rivoluzione francese i volontari continuarono a essere la tipologia di soldati più utilizzata negli eserciti; persisteva, perciò, il problema di reclutare uomini e finanziare l'esercito. Questi oneri ricaddero sulle classi dominanti, le quali si occuparono di sostenere i costi dell'equipaggiamento, dei rifornimenti e delle paghe.

⁹² Si vedano paragrafi 3.4, 3.5 e 3.6

⁹³ *Ibidem*, 142.

⁹⁴ TILLY, 1991 96-98.

LA MARINA VENEZIANA TRA ACCENTRAMENTO E COINVOLGIMENTO DELLE ÉLITE

Venezia rappresenta, per taluni aspetti, un'eccezione rispetto ai processi rappresentati dalla teoria della rivoluzione militare, in particolare sul piano cronologico: era stata la prima potenza marittima a dotarsi di una flotta permanente già agli inizi del XIV secolo;⁹⁵ la prima nell'Occidente a utilizzare le galee sia in ambito mercantile sia in quello militare, riducendo la necessità di nuove costruzioni e reclutamenti nei momenti di guerra; una delle prime a costruire un polo nautico capace di produrre ed equipaggiare imbarcazioni in serie;⁹⁶ tuttavia, anche l'ultima marina occidentale ad abbandonare la galea come principale imbarcazione da guerra in favore del più efficace veliero.⁹⁷

Analizzare il processo di statalizzazione a cui andò incontro la marina veneziana nei primi secoli dell'età moderna, dunque, è un compito arduo, che richiede la considerazione di molteplici aspetti tra loro spesso in opposizione. Nel presente capitolo, al fine di fornire uno schema il più possibile completo del contesto e delle dinamiche dominanti sul finire di XVII secolo, si cercherà di portare alla luce le tappe fondamentali di quest'evoluzione, mettendo in evidenza l'esistenza, da un lato, di una spinta – conscia o inconscia – alla statalizzazione e, dall'altro, della continua contrattazione tra governo ed élite patrizia, sospesa tra la vincolante partecipazione all'impegno militare della città e il proprio tornaconto economico.

3.1 Le principali azioni militari della flotta veneta dal Medioevo alla prima guerra di Morea

Prima di arrivare ad analizzare lo stato della flotta veneta e la disciplina che vigeva a bordo, può essere utile dare uno sguardo all'epoca medievale per comprendere come

⁹⁵ Si tratta della piccola squadra preposta alla sorveglianza dell'Alto Adriatico, ovvero del Golfo di Venezia.

⁹⁶ Per approfondire lo sviluppo dell'Arsenale veneziano nel contesto delle vicende belliche e politiche che hanno trasformato la Repubblica nel corso dei secoli e alcuni temi storiografici fondamentali legati ad esso come la sua posizione in città, la sua chiusura al mondo esterno e le sue problematiche idrauliche relative agli stretti canali che lo collegavano al mare, si veda BELLAVITIS, 2009.

⁹⁷ AYMARD, 1991, 435.

fosse sorto il potere marittimo veneziano e a quale stadio di sviluppo si trovasse appropinquandosi alla prima guerra di Morea.

Per quanto possa sembrare ripetitivo vista l'ampissima bibliografia sul tema,⁹⁸ è inevitabile tornare sul mito delle origini veneziane⁹⁹ e sull'inscindibile rapporto della città con l'acqua. Venezia nacque dalla migrazione di popolazioni provenienti dalla terraferma veneta che, in fuga dalle invasioni barbariche, cercarono rifugio nelle isole della laguna;¹⁰⁰ l'acqua, dunque, fu da subito un elemento di protezione, ma, col tempo, si trasformò anche nel punto di forza della città facendola emergere come centro del commercio del sale e dei traffici tra oriente e occidente. Il commercio attraverso l'elemento acquatico, infatti, fu fin dai primi secoli di vita di Venezia la principale fonte di sostentamento della città; tuttavia, l'autonomia e il controllo delle rotte commerciali marittime vennero ottenute soltanto in seguito a un processo lungo e conflittuale. Le prime esperienze mercantili videro la comunità lagunare, favorita dalla sua posizione strategica al centro del flusso tra Oriente bizantino e Occidente imperiale, impegnata lungo linee di comunicazione fluviali e sottoposta all'autorità bizantina. Con il venir meno di empori contendenti come Ravenna e Aquileia prima e Comacchio poi, Venezia, attraverso un'intensa attività diplomatica, riuscì ad assumere il controllo delle rotte fluviali nell'Italia settentrionale e, affacciandosi successivamente sul mare, emergere nel commercio di schiavi e legname nell'alto Adriatico. Dopo il X secolo gli interessi veneti iniziarono ad espandersi sempre di più rendendo necessario il controllo di aree lontane dalla laguna e al di fuori dei possedimenti politici della città; per questo, durante il dogado della famiglia Candiano, divenne una priorità il consolidamento della supremazia sul Golfo, ma già a partire dai secoli successivi la lotta ai pirati e le spedizioni militari superarono i confini adriatici. La partecipazione alle crociate fornì una spinta ulteriore per la crescita veneziana che,

⁹⁸ Cfr. DIEHL, 2007; ORTALLI, 2007; DOMINI, 2012.

⁹⁹ Cfr. ORTALLI, 2008, 201-19.

¹⁰⁰ Il mito delle origini che si formò nella Venezia di XIII e XIV secolo prevedeva un'unica migrazione avvenuta in concomitanza con l'invasione unna; tuttavia, la data che si scelse come fondativa della città, il 421, fu frutto di una svista ad opera dei creatori del mito; essa, infatti, non corrispondeva alla discesa di Attila, bensì ad alcuni saccheggi ostrogoti. In ogni caso le migrazioni verso la laguna non si concentrarono in un unico tempo, ma furono molteplici; la svolta definitiva, tuttavia, giunse con la discesa dei longobardi che occuparono stabilmente i territori dell'Italia settentrionale e costrinsero le popolazioni di terraferma ad abitare permanentemente la laguna.

sempre più, affiancò al controllo dell'Adriatico la presenza in tutto il Mediterraneo, utilizzando la propria flotta non solo al fine di difendere i mercanti dagli attacchi pirati e imporre le proprie norme commerciali, ma anche per ottenere il controllo di nuove basi e agire sullo scenario politico di comunità lontane con lo scopo di ottenere vantaggi commerciali a scapito delle potenze concorrenti.

Mentre Venezia si espandeva nell'Adriatico e nel Mediterraneo orientale, però, un'altra potenza italiana aveva cominciato a crescere ottenendo il controllo sulle rotte commerciali marittime nell'area compresa fra la foce del Rodano e le coste toscane: nella seconda metà del XIII secolo, dopo aver sfruttato le crociate per ottenere basi nel Levante, Genova era diventata una seria contendente della marina veneziana. Non occorre molto tempo prima che la rivalità commerciale sfociasse in un conflitto armato che, attraverso quattro fasi distinte perdurò per più di un secolo. La prima guerra genovese si compose di tre battaglie fondamentali: Acri nel 1258, Settepozzi nel 1263 e Trapani nel 1266, tutte e tre terminate con schiacciante vittorie veneziane. Tuttavia, nonostante il dominio in battaglia, Venezia subì danni ingenti dallo scontro, soprattutto nei territori orientali dove Michele Paleologo, sfruttando l'impegno veneziano sul fronte genovese, riuscì a conquistare Costantinopoli e togliere alla città lagunare alcuni privilegi di cui aveva goduto fino a quel momento.

Le ostilità, nonostante la pace siglata nel 1270, ripresero nel 1294 dopo che una flotta genovese sbaragliò una carovana veneziana a largo di Laiazzo. La battaglia più importante in questa seconda fase di guerra si combatté a Curzola quattro anni più tardi e segnò una parziale vittoria genovese, ma, come Venezia trent'anni prima, anche Genova, a causa delle ingenti perdite subite, non riuscì ad approfittare del successo ottenuto.

Il terzo confronto cominciò nel 1350 dopo che i veneziani, pur essendo stati espulsi insieme a tutti i mercanti occidentali dalla Tana nel 1343, ripresero a fare vela verso quella base commerciale, ignorando l'accordo stipulato con i genovesi per boicottarla. Venezia questa volta decise di non affrontare Genova da sola e siglò un accordo con i catalani e con l'imperatore bizantino per ricevere una quarantina di galee con cui rafforzare la propria flotta. Nel 1352 si consumò una sanguinosa battaglia all'interno del Bosforo, con la quale i genovesi riuscirono a respingere l'attacco veneziano alla

base commerciale di Pera; a seguito di questo fallimento l'imperatore bizantino accettò di firmare una pace con i Genovesi e si vide costretto a permettere loro di fortificare Pera. Il secondo atto della guerra si giocò in Sardegna, precisamente ad Alghero, dove il capitano veneziano Niccolò Pisani riportò una fondamentale vittoria sui genovesi. Nonostante ciò, una nuova flotta ligure al comando di Paganino Doria cominciò a compiere saccheggi nell'Egeo inseguita dal Pisani; lo scontro tra le due formazioni, però, non avvenne fino alla fine del 1353 quando, ormai in vantaggio numerico, la flotta genovese riuscì a eludere la squadra di protezione fuori da Portolungo, dove erano ormeggiate le navi veneziane, e a catturare tutte le imbarcazioni. Le trattative di pace, tuttavia, non punirono pesantemente i veneziani. Nel 1353, infatti, dopo la sconfitta di Alghero, Genova aveva attraversato una fase di discordie interne che la costrinse ad accettare la signoria della famiglia milanese Visconti, la quale era più preoccupata della pace con Venezia e con i suoi alleati che degli interessi commerciali dei mercanti genovesi.

La quarta guerra contro Genova rappresentò per Venezia uno dei momenti di maggior difficoltà della propria storia, fu sul punto di essere assediata e di trovare i nemici all'interno della laguna. Le ostilità tra le due potenze marittime ripresero nel 1378, in una congiuntura temporale già di per sé critica per la Repubblica veneta dal momento che questa aveva subito per mano del re d'Ungheria la perdita della Dalmazia, regione che aveva sempre fornito a Venezia materie prime e uomini addestrati alla vita sul mare; inoltre, a occidente si era formata la signoria dei Carrara a Padova, pronti ad approfittare di un eventuale indebolimento veneziano. Nella prima fase di guerra il Generale da Mar veneziano Vettore Pisani, nipote di quel Niccolò che era stato al comando della flotta veneziana ad Alghero e a Portolungo, venne inviato a Ovest per attaccare i genovesi nel loro stesso mare, riportando un'importante vittoria. Tornato nell'Adriatico, però, gli fu ordinato di non rientrare a Venezia così da essere pronto a proteggere quello che era considerato dalla città il proprio golfo; il Pisani si vide dunque costretto a svernare a Pola con equipaggi già stremati dalle fatiche in occidente. Durante la primavera seguente, senza ancora aver avuto modo di tornare in patria, il Capitano General fu costretto ad affrontare la flotta genovese che aveva fatto rotta verso l'Adriatico e, impreparato, riportò una pesantissima sconfitta dalla quale si salvarono soltanto poche imbarcazioni. Senza più difese, Venezia si trovò pressata su

tre fronti: le truppe del re d'Ungheria avevano preso il controllo delle strade a Nord di Venezia, i Carrara sorvegliavano le vie di comunicazione ad occidente e i genovesi avevano conquistato Chioggia e minacciavano di entrare dalle bocche di porto del Lido. In una tale situazione, tuttavia, Venezia non cadde, come era accaduto a Genova anni prima, in insurrezioni popolari, ma rimase ancorata saldamente ai propri ordinamenti repubblicani. Il rintegro nelle posizioni di comando di Vettore Pisani, il quale era stato incarcerato dopo la sconfitta in Adriatico con l'accusa di aver abbandonato il combattimento, assicurò il sostegno popolare che serviva in quel momento di difficoltà e spinse numerosissimi uomini ad arruolarsi sulle sue galee. La nuova strategia veneziana mirava a tagliare tutte le vie di comunicazione che collegavano Chioggia con il mare aperto e con la terraferma così da isolare i genovesi in città. Il piano riuscì e i genovesi a Chioggia si trovarono presto a corto di viveri e di polvere da sparo e si arresero nel 1380. L'anno successivo, anche grazie all'attività diplomatica svolta dagli ambasciatori veneziani a Milano, venne convocata una conferenza di pace a Torino, dove Venezia dovette accettare alcune imposizioni come l'impossibilità di fortificare Tenedo, la cessione di Treviso al duca d'Austria, il riconoscimento dei diritti genovesi a Cipro e il pagamento di un'indennità al re d'Ungheria in cambio della conservazione dei propri diritti di monopolio nell'Adriatico, ma mantenne intatta la sua indipendenza e la sua strutture istituzionale. Negli anni successivi, una politica economica oculata e alcune mirate azioni diplomatiche rilanciarono i commerci veneziani e la sua flotta, mentre la storica rivale Genova cominciava ad essere sul viale del tramonto e il nemico ottomano non era ancora dotato di una vera e propria marina, si avviava verso un periodo di grande splendore.

Al termine delle guerre contro Genova, al cominciare del Quattrocento, Venezia cominciò a sviluppare sempre più i propri interessi anche in terraferma sia per la necessità di prelevare rifornimenti che per controllare e sorvegliare nuove vie di comunicazione. Agli inizi del XV secolo, dunque, si aggiunsero al già veneziano trevigiano anche Vicenza, Verona e Padova; inoltre, dopo la morte del doge Tommaso Mocenigo e l'elezione di Francesco Foscari negli anni Venti del Quattrocento, venne intrapresa una nuova spinta espansionistica giustificata dal carattere aggressivo della

politica di Filippo Maria Visconti a Milano e dall'alleanza genovese con quest'ultimo. Si aprì così un periodo di guerre in Italia che si concluse soltanto nel 1454 con la firma della Pace di Lodi. Lo sforzo prodotto nei territori italiani, tuttavia, si riflesse in un minor impegno riservato alla difesa del proprio impero coloniale. Un caso utile a spiegare questo indebolimento delle forze in Levante può essere l'assedio di Salonicco. Nel 1421 il giovane Giovanni VIII Paleologo, erede dell'imperatore Manuele II Paleologo, aveva appoggiato nel suo fallito tentativo di impossessarsi del trono ottomano l'usurpatore Mustafâ Çelebi e aveva così scatenato l'ira del legittimo sovrano Murad II. La risposta ottomana non si fece attendere e l'anno successivo cinse d'assedio Salonicco, importante città portuale situata a ovest della penisola calcidica e governata dal fratello di Giovanni VIII, Andronico Paleologo. Dopo un anno di assedio Andronico capì che la città non avrebbe più potuto resistere alla pressione turca e decise di assicurare una difesa alla popolazione anche a costo di perdere la propria autorità. Venezia aveva, nel 1419, concluso con il sultano ottomano un'importante pace che aveva riportato stabilità dopo i lunghi conflitti culminati nella battaglia di Gallipoli, nella quale la flotta veneziana, agli ordini di Pietro Loredan, aveva riportato una vittoria decisiva.¹⁰¹ Per questo nei primi due anni del conflitto turco-bizantino la potenza veneta aveva evitato, nonostante le richieste dell'imperatore Manuele II, un coinvolgimento diretto. La situazione cambiò quando giunse la proposta di Andronico Paleologo, deciso a trovare un difensore per la città di Salonicco, fosse Venezia o un'altra marina occidentale; il pericolo di veder irrompere Genova nel cuore del Mediterraneo con una base centrale come il porto greco spinse il Senato ad accettare la richiesta del despota e intromettersi nel conflitto.¹⁰² Tuttavia, l'intervento fu ben lungi da essere un vero atto di guerra contro gli ottomani: vennero inviati a Salonicco due provveditori veneziani accompagnati da uno scarso numero di galee e privi delle truppe necessarie a imbastire la difesa della città, con l'unico scopo di trattare la pace con il sultano. Le iniziali speranze di trovare un accordo, tuttavia, naufragarono velocemente quando il provveditore Nicola Giorgi non solo non riuscì a concludere il trattato, ma venne anche arrestato dopo l'invalidazione del salvacondotto inizialmente

¹⁰¹ Cfr. MANFRONI, 1902.

¹⁰² Cfr. MANFRONI, 1910, 1-10; RAVEGNANI, 2006, 178; CESSI, 1981, 368-369.

rilasciato dal sovrano ottomano. Ciò nonostante, la fiducia derivante dalle passate vittorie sulla flotta ottomana, in particolar modo dal successo di Gallipoli, spinse Venezia a non convogliare un gran numero di forze, ma piuttosto inviare il Capitano Generale da Mar Pietro Loredan allo stretto dei Dardanelli dove avrebbe creato un blocco navale finalizzato a impedire il traffico ottomano tra Grecia e Turchia. Il blocco continuato non era una tattica attuabile con le tecnologie navali dell'epoca; tuttavia, lo scopo di tale operazione non era a lungo termine, ma era piuttosto quello di ricordare la potenza navale veneziana al sultano e spingerlo a inviare un proprio messo per discutere la pace. Considerando tutti questi fattori, dunque, emerge come, nel frangente dell'assedio di Salonicco, Venezia non abbia effettivamente dimostrato un deciso impegno nel ribadire la propria supremazia sul Mediterraneo, in parte probabilmente perché convinta, dopo le vittorie passate, di possedere ancora una potenza e un'autorità sul mare indiscutibili e tali per cui nemmeno l'esercito ottomano avrebbe osato sfidarla; in parte, perché preoccupata delle proprie finanze che col passare degli anni venivano sempre più destinate alla guerra in terraferma. Per questo, l'operazione nel Mediterraneo non fu vittoriosa e, dopo oltre sette anni di assedio, i turchi riuscirono a entrare in città e conquistarla.

I veneziani, comunque, come afferma Lane,¹⁰³ impiegarono del tempo per riconoscere nell'impero ottomano il loro principale nemico; tuttavia, col passare dei decenni divenne sempre più chiaro che il controllo del Mediterraneo, in special modo delle aree orientali, prevedeva la convivenza e lo scontro con questo nuovo avversario. Contro l'impero ottomano, infatti, prima della guerra di Morea – la cui trattazione verrà affrontata nell'ultimo capitolo in relazione al processo al Capitano Generale da Mar Antonio Zen – la flotta veneziana combatté numerose battaglie, tra le quali spiccano la guerra di Cipro e la guerra di Candia.

La prima ha assunto particolare importanza per la celeberrima battaglia di Lepanto (1571), in cui la flotta veneziana e, in particolare, le sue galeazze sbaragliarono con il supporto della santa alleanza la flotta turca; tuttavia, questa vittoria non incise eccessivamente nello scenario generale, tant'è vero che l'isola di Cipro rimase sotto il controllo ottomano. La battaglia ebbe comunque delle conseguenze sia sul versante

¹⁰³ LANE, 1991, 408.

psicologico sia su quello militare portando alla flotta ottomana enormi perdite in termini umani che vennero recuperate soltanto dopo decenni.

Se il blocco navale continuato poteva essere utilizzato solo come arma intimidatoria agli inizi del XV secolo, la situazione, come dimostra la guerra di Candia, era ormai ben diversa nel Seicento. Nel 1645 le forze ottomane attaccarono l'isola di Creta¹⁰⁴ e posero sotto assedio la fortezza di Canea mentre le imbarcazioni venete, in parte intente a difendere l'attracco di Suda, in parte sorprese dall'attacco turco, non riuscirono a intervenire. Col giungere della stagione invernale Canea era caduta e gran parte dell'Armata sottile veneziana doveva essere smobilitata per questioni inerenti al termine della leva marittima o per provvedere ai raddoppi; l'Armata grossa, al contrario – se si eccettuano alcuni dissidi con i capitani dei mercantili noleggiati – poteva rimanere in mare più a lungo e, negli anni successivi, avrebbe fatto valere questa sua peculiarità per mezzo di un blocco continuato davanti alle coste di Istanbul finalizzato a isolare la capitale ottomana e impedire che giungessero rifornimenti a Creta. Dopo un primo tentativo poco promettente terminato dopo pochi mesi, il blocco venne riproposto nel 1648 con risultati assai più positivi gettando la Porta nel pieno di una crisi economica e nelle conseguenti insurrezioni politiche giunte fino alla deposizione e all'uccisione del sovrano ottomano. Anche i pochi veri scontri con le formazioni schierate videro emergere come vincitrice la marina veneziana che prima a Fochies e poi a Paro inflisse due pesanti sconfitte alla flotta turca; inoltre, i tentativi della Porta di forzare il blocco divennero via via sempre più inconcludenti e sanguinosi.¹⁰⁵ Tuttavia, tutte queste vittorie non bastarono ad annientare la flotta ottomana né a dare avvio a una riconquista dell'isola di Candia e, così, anche la dispendiosa strategia del blocco navale venne lentamente accantonata fino al totale abbandono nel 1660. La situazione non cambiò nell'ultimo decennio di guerra e, nonostante un ultimo tentativo di assedio venne provato nel 1669 con l'aiuto degli alleati francesi, al termine della guerra di Candia Venezia, pur mantenendo avamposti fondamentali per la sua politica navale, perse il controllo sull'isola di Creta e,

¹⁰⁴ Per approfondire il rapporto tra Venezia e l'isola di Creta si veda *Venezia e Creta, Atti del convegno internazionale di studi Iraklion-Chanià, 30 settembre – 5 ottobre 1997*, a cura di Gherardo Ortalli, Venezia, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, 1998.

¹⁰⁵ La battaglia combattuta presso lo stretto dei Dardanelli tra 26 e 27 giugno 1656 si può considerare una delle più roboanti sconfitte navali turche.

soprattutto, sulla leva marittima straordinaria che la regione le aveva sempre assicurato.

Visto brevemente il contesto storico e le battaglie che Venezia dovette affrontare nel corso della sua affermazione, viene spontaneo chiedersi quali siano gli elementi che permettono ad una potenza marittima di diventare tale. Attorno a questo quesito si sono interrogati alcuni storici italiani ed esteri,¹⁰⁶ tra i quali Roberto Domini che propone tre elementi fondamentali per la nascita del potere marittimo: la conformazione del territorio, che deve presentare punti di facile accesso al mare, oltre alla mancanza di risorse sul territorio e la presenza di nemici lungo i confini terrestri così da spingere la popolazione a proiettarsi verso il mare; la posizione, che, come si è potuto osservare, è stata fondamentale nel caso veneziano permettendo alla città di fare da tramite nei commerci tra oriente e occidente e di stabilire un efficace controllo su tutto il mare Adriatico; infine, la densità e il carattere della popolazione, la quale deve essere disposta ad affrontare i sacrifici richiesti dal mare e avere una forte sensibilità politica.¹⁰⁷ Queste condizioni, però, seppur fondamentali per la nascita del potere marittimo, non bastano ad assicurare il suo mantenimento; Domini, infatti, nel corso del suo articolo *Il potere marittimo di Venezia* evidenzia gli elementi su cui il governo deve agire per preservare la propria forza navale: le risorse materiali, le risorse umane e culturali e, infine, gli aspetti organizzativi. Nel proseguo del capitolo, sempre mantenendo il focus principalmente sui primi secoli dell'età moderna, vedremo come il governo veneziano abbia lavorato su questi tre aspetti cercando di assicurarsene il controllo per difendere l'egemonia che alla fine del XIV secolo aveva oramai conquistato, ma che era minacciata da sfide sempre più ardue sia per quanto riguarda le potenze rivali sia per quanto concerne le evoluzioni tecnologiche che si stavano sviluppando in tutta Europa.

¹⁰⁶ In particolare, si considerano qui Angelo Ginocchietti e Roberto Domini per l'Italia e Alfred Tayer Mahan per l'estero.

¹⁰⁷ DOMINI, 2012, 17-18.

3.2 *L'Arsenale e la nascita della flotta permanente*

L'organizzazione delle risorse materiali passò sia, come vedremo, attraverso l'acquisizione del controllo su materie prime fondamentali come il legno e la canapa, che attraverso la creazione di un efficiente polo nautico capace di accogliere le nuove tecniche costruttive e le migliori maestranze per assicurarsi la possibilità di varare imbarcazioni efficienti in qualsiasi momento: questo centro di costruzione navale, a Venezia, si consolidò tra il XII e il XIII secolo nell'area di Castello.

Sarebbe inutile, sosteneva Giorgio Bellavitis, parlare dell'Arsenale attraverso il modo di pensare odierno e ignorando la profonda commistione che legava indissolubilmente, in epoca medievale e moderna, le componenti militare e civile. Le navi mercantili e militari del tempo, infatti, erano le stesse imbarcazioni, costruite negli stessi cantieri ed equipaggiate con le stesse ciurme.¹⁰⁸ Compreso questo, si può entrare in alcune questioni fondamentali legate all'Arsenale veneziano come la sua nascita, il suo legame con le imbarcazioni mercantili private, la sua posizione all'interno della città e la sua evoluzione come centro militare segreto nel corso del XVI secolo. Il primo problema storiografico che ci si pone davanti è sicuramente quello della datazione. Le prime ricostruzioni¹⁰⁹ risalenti all'Ottocento situavano la nascita del polo nautico a Castello già nel 1104, ma queste non sono supportate da alcuna fonte dell'epoca; al contrario, la scarsa omogeneità che caratterizzò la spedizione di Enrico Dandolo nel 1204 sia sul fronte costruttivo, dimostrato dalla presenza di imbarcazioni prodotte da committenti e squeri differenti, sia sul fronte politico – al termine dell'impresa i diversi investitori privati chiesero e ottennero un feudo come riconoscimento dimostrando lo scarso grado di controllo statale – lascia supporre che, sebbene la flotta schierata fosse imponente, essa non fosse di origine esclusivamente statale e non provenisse da un unico polo nautico costruttivo già formato. Il sorgere del primo nucleo a Castello, comunque, viene datato da Bellavitis tra il 1130 e il 1220, ma è certamente dopo la presa di Costantinopoli che la marina veneziana iniziò ad assorbire caratteristiche

¹⁰⁸ BELLAVITIS, 2009, 5.

¹⁰⁹ Nello specifico la ricostruzione di Guido Casoni in *Forze militari*, in AA. VV., *Venezia e la sua laguna*, vol. I, parte II, Venezia 1847; cfr. BELLAVITIS, 2009, 18.

proprie della flotta bizantina, procurandosi nuove conoscenze e maestranze greche e cominciando a distinguere tra investimenti privati e statali.

Tale trasformazione in cantiere esclusivamente statale venne velocizzata nei decenni successivi dalla necessità di possedere navi sempre pronte a pattugliare il mare Adriatico, una zona in cui Venezia era ormai riuscita a imporre il proprio dominio¹¹⁰ e che stava sfruttando efficacemente per accrescere la propria ricchezza, sia attraverso le entrate statali che mediante le possibilità commerciali offerte ai propri privati cittadini. Attraverso il lavoro di pattuglia, infatti, Venezia otteneva il duplice risultato di proteggere le rotte commerciali dai pirati¹¹¹ e di poter ispezionare qualsiasi nave transitasse nel Golfo di Venezia, così da verificare che le merci trasportate da queste non fossero sottoposte a monopolio veneziano e che rispettassero i *pacta* stabiliti con ogni città appartenente a quello che lentamente stava diventando il dominio veneziano. In tale maniera Venezia mirava a diventare il principale polo commerciale di tutto l'Adriatico, non escludendo dal mercato le marine rivali, ma facendo in modo che ogni merce passasse per la città lagunare così da essere il principale, se non unico, punto di stoccaggio merci, ovvero il più importante luogo dove venivano contrattati gli scambi e i prezzi dei prodotti e pagate le gabelle.¹¹² Nel 1276, dunque, si stabilì che in Arsenale fossero mantenute sempre disponibili quattro galee e due navi pronte ad essere varate¹¹³ e nel 1289 venne deliberato dal Maggior Consiglio che il polo fosse liberato da ogni imbarcazione e materiale privato e non appartenente allo stato.¹¹⁴

¹¹⁰ Frederic Lane utilizza come data chiave per la definitiva affermazione politica ed espansione economica veneziana il 1177, anno nel quale venne siglata a Venezia la pace tra Federico Barbarossa e i comuni della lega lombarda in presenza di papa Alessandro III; da quel momento, infatti, l'impero perse la capacità di imporre il proprio dominio sull'Italia settentrionale e Venezia riuscì, sfruttando la propria potenza marittima a controllare tutta l'area dei traffici verso la costa dalmata. Cfr. LANE, 1991, 67.

¹¹¹ Per approfondire si veda TENENTI, 1961.

¹¹² Cfr. LANE, 1991, 74.

¹¹³ “*Quod Patroni arsenatus teneantur semper tenere paratas quatuor galeas et duo ligna*” in CESSI, *Deliberazioni del Maggior Consiglio Venezia* (a cura di), Bologna, 1931-1950, vol. II, p. 244, doc. IX; come riportato in BELLAVITIS, 2009, nota 21 capitolo 2. *L'arsenale della Signoria: la Darsena vecchia e la Darsena nuova*.

¹¹⁴ “Chio non toro in larssena cose de special persone. Ancora dovemo observar la forma del consseio in MCCLXXXVIII indicion terza die XVI de octubrio la quale e tale. Cum zosia cossa che de le cosse de larssena se perda per le cosse de special persone la quale se mete in larssena et eciamdio se inpaza larssena si che le galie del nostro comun de zo si porta defeto. Prexa fo la parte che lo se azonza in lo capitolario de li paroni de larssena che li non toia le algune cosse de special persone e chi ha la alguna cossa debia trare quela fuora de la fina a la festa de la nativitate del signor soto pena de libre .L” in ZAGO, *Capitolare dell'Arsenale, completato il 22 gennaio del 1376*, p. 17, doc. XXV; come riportato in

Nel corso del XIV e del XV secolo l'Arsenale venne espanso ancora, ma, nonostante ciò, le navi della flotta veneziana continuavano a non essere tutte di produzione statale né costruite esclusivamente a Venezia: è stato calcolato che, quantitativamente, l'apporto dell'Arsenale alla flotta era inferiore al 10% delle imbarcazioni totali; tuttavia, il centro costruttivo assicurava una fondamentale continuità nel sostegno alla flotta veneziana sia bellica sia mercantile.¹¹⁵ Nel XVI secolo, però, nel corso delle guerre contro i turchi, in particolare dopo che giunsero in città notizie riguardanti la costruzione a Istanbul di un enorme arsenale, Venezia riprese a potenziare il proprio cantiere navale: costruì una nuova darsena, scavò canali più ampi e profondi, creò una riserva permanente di navi da guerra e incrementò il numero di fonderie per creare armi da fuoco leggere e pesanti. Sempre nell'ottica di uno scontro con l'impero turco, la Repubblica, intorno al 1540, alzò le mura dell'Arsenale e murò le finestre delle case vicino, così da assicurare un clima di segretezza su di essa che sarebbe stato rafforzato anche dalla creazione di una magistratura come gli *Inquisitori circa il propalar delli segreti*.

Magistrature specifiche per l'Arsenale, comunque, erano già state create nel corso dei secoli. Il cantiere, infatti, era gestito da un consiglio di amministrazione chiamato l'*Eccellentissima banca*, composto da 3 *patroni all'Arsenale* nominati tra i membri del Maggior Consiglio con il compito di custodire l'Arsenale e 3 *provveditori all'Arsenale* che dovevano rappresentare il Senato. Questo era coadiuvato da altre magistrature minori che si occupavano di ambiti specifici come la produzione del biscotto, del cordame, e dell'artiglieria.¹¹⁶

Il secondo pilastro della strategia veneziana sulle risorse materiali era stato l'acquisizione del controllo sulle materie prime. L'occupazione della terraferma era stata fondamentale in quest'ottica e aveva permesso alla Repubblica di acquisire varie zone boschive in Friuli e Istria che fungessero da riserve di legname per l'Arsenale nei momenti di guerra, durante i quali era impossibile attingere da altri mercati. Per questo, precocemente rispetto ad altre potenze, Venezia comprese l'inestricabile legame tra

BELLAVITIS, 2009, nota 27 capitolo 2. *L'arsenale della Signoria: la Darsena vecchia e la Darsena nuova*.

¹¹⁵ BELLAVITIS, 2009, 51.

¹¹⁶ DOMINI, 2012, 33-36.

stato, territorio e guerra e realizzò un profondo controllo governativo sull'ambiente, adoperandosi già dal XV secolo per preservare i boschi e custodirli mediante magistrature specifiche come i *provveditori ai boschi*.¹¹⁷ Altra risorsa fondamentale per le navi venete era la canapa, materiale utilizzato per la produzione di cordame. Questa era stata per lungo tempo recuperata dai mercati presenti sulle coste del Mar Nero, ma l'imporsi dei turchi in quelle zone cambiò le condizioni di mercato e spinse Venezia a cercare forniture alternative; per questo, non appena l'espansione in terraferma lo rese possibile, piantagioni di canapa vennero create nei territori a sud di Padova come Montagnana ed Este.

3.3 La riforma di Cristoforo Da Canal nel XVI secolo

Le trasformazioni che colpirono la marina veneziana nel corso del Cinquecento, però, non interessarono soltanto i materiali e la costruzione navale, ma si ripercossero anche sulla componente umana. Precedentemente al 1545 il sistema di reclutamento veneziano si basava sul massiccio utilizzo di uomini liberi arruolati sia attraverso la leva di marinai volontari provenienti dalle coste orientali dell'Adriatico sia mediante la coscrizione di uomini dalla dominante, dal dominio e, successivamente, dal dogado di terraferma. Quest'ultimo metodo si era imposto già a partire dal XIII secolo e si sviluppò ulteriormente quando, nel XV, vennero coinvolte le Scuole e le Arti e vennero inglobate nuove istituzioni nel sistema di reclutamento. L'intera organizzazione, inoltre, era favorita dallo scambio che sussisteva tra i rematori dalla flotta mercantile e quelli delle navi da guerra; questo, infatti, garantiva ai marinai possibilità d'impiego in entrambe le situazioni e allo stato uomini già pronti e pratici alla vita di mare in caso di necessità, scongiurando così la necessità di utilizzare all'interno della ciurma gli schiavi, componente che, a differenza della maggior parte delle altre flotte, sarebbe sempre stata minoritaria nella marina veneziana, anche per la volontà di rispettare i patti stipulati con l'impero ottomano.¹¹⁸

¹¹⁷ Per approfondire si veda LAZZARINI, 2021.

¹¹⁸ Cfr. PEZZOLO, 2007, 80-81; AYMARD, 1991, 435-77; CANDIANI, 2012, 277-279; LO BASSO, 2003, 51-56. I trattati di pace stipulati con la marina ottomana a partire dal 1540 prevedevano che Venezia si sarebbe impegnata a non utilizzare schiavi turchi a bordo delle proprie galee; tuttavia, nei momenti di maggior necessità, ogni remora venne meno e si ricorse a ogni tipo di rematore.

Nonostante i vantaggi offerti da questo modello organizzativo, nel 1542 Canal propose di arruolare sulle navi pubbliche i condannati; questo, da un lato, avrebbe offerto notevoli vantaggi sul piano della disciplina, dal momento che questi rematori sarebbero stati completamente subordinati all'autorità del capitano e impossibilitati a disertare in quanto incatenati ai banchi; dall'altro, avrebbe alleggerito lo stato veneziano dalle sempre maggiori difficoltà incontrate nel reclutamento di rematori:¹¹⁹ la galea, infatti, avrebbe continuato a dimostrarsi uno strumento di guerra altamente efficiente nelle acque Mediterranee grazie alla sua alta velocità e agilità; tuttavia, tali caratteristiche erano ottenute soltanto attraverso l'impiego di un elevato numero di uomini. Quando, nel 1545, la riforma di Cristoforo Canal venne approvata, i cambiamenti non si limitarono all'inclusione dei condannati all'interno delle ciurme veneziane, ma investirono l'intero sistema logistico della marina. Venne, infatti, creato il Collegio della Milizia da Mar: un nuovo organo istituzionale che si sarebbe dovuto occupare della raccolta degli uomini e del denaro necessari ad armare le galee venete. Il sistema di reclutamento veneziano, dunque, sembrava aver così intrapreso il percorso ipotizzato dalla teoria della "rivoluzione militare" che lo avrebbe condotto via via a un maggior accentramento del potere nelle mani dello stato, il quale stava diventando sempre più capace di appropriarsi delle risorse dei suoi cittadini e mobilitarle efficientemente in tempo di guerra. Su questo solco si colloca, pochi anni più tardi, anche la custodia del denaro destinato alla flotta nella zecca di stato. Inizialmente, infatti, il denaro che la Milizia da Mar avrebbe dovuto riscuotere era lasciato nelle casse delle Scuole fino al momento di necessità; tuttavia, dopo che si sperimentò l'inaffidabilità di questi enti, i quali erano soliti spendere il denaro per altri scopi e lamentarne la mancanza al momento del pagamento, la Milizia da Mar fu costretta ad assumersi anche l'onere della conservazione di questo.¹²⁰

Questa riforma, sebbene rispetto a molte altre marine europee fosse arrivata con un certo ritardo, giustificato dalla mancanza di una stringente necessità di uomini, testimonia un concreto interesse veneziano per l'innovazione e la ricerca in ambito militare. Sul mare, infatti, Venezia era stata pionieristica nell'adozione di numerosi

¹¹⁹ CANAL, 1929, 149-70.

¹²⁰ LO BASSO, 2003, 64-66.

elementi legati al concetto di “rivoluzione militare” che sarebbero stati introdotti negli eserciti terrestri solo più tardi. Oltre all’adozione di uniformi e armi standardizzate, infatti, spicca la costruzione nel 1569 di un ospedale permanente a Corfù che seguì soltanto di un paio d’anni l’edificazione dell’ospedale permanente spagnolo a Malines.¹²¹

3.4 Le riforme di fine XVI secolo e la contrattazione tra governo e Sopracomiti

Il processo di statalizzazione e creazione di organi istituzionali preposti allo sforzo bellico, però, soprattutto per la repubblica di Venezia, non fu un percorso lineare e continuo, ma fu piuttosto segnato da rallentamenti e inversioni di marcia, prodotti principalmente dal delicato equilibrio tra gli interessi del potere centrale e della classe dirigente.¹²² Recuperando l’interpretazione storiografica di Tilly, si può affermare che la capacità di attrarre risorse da parte di uno stato è legata, in special modo, alla coincidenza di interessi tra potere centrale ed élite; per questo, per comprendere al meglio l’evoluzione della realtà veneziana, ci si soffermerà soprattutto su questo complicato rapporto sempre in precario equilibrio.

Nel sistema di reclutamento precedente alla riforma di Da Canal i Sopracomiti, esponenti delle famiglie patrizie, godevano di ampi margini di guadagno attraverso l’amministrazione della nave e degli uomini; tuttavia, con l’affermarsi delle galee forzate, le possibilità di lucro per i comandanti, basate soprattutto sulla compravendita delle ciurme libere, iniziarono a venire meno.¹²³ Un ulteriore colpo agli interessi patrizi giunse nel 1587, quando il Senato decise di sottrarre ai Sopracomiti la gestione delle *spese di bocca dei deputati*, togliendo così ai comandanti gran parte dell’amministrazione del vitto e limitando ulteriormente i loro guadagni. Tuttavia, il sistema di funzionamento della marina veneziana non avrebbe potuto reggersi senza il coinvolgimento del ceto patrizio. Per questo motivo nel quarantennio successivo al

¹²¹ PARKER, 2021, 124.

¹²² CANDIANI, 2009, 204: “L’indissolubile legame tra patriziato e stato veneziano mostrava qui la sua problematicità: in quanto ceto, il patriziato non desiderava nuovi organismi che, per quanto utili nell’aiutarlo a svolgere le sue mansioni istituzionali, avrebbero potuto ridimensionare il suo incontrastato dominio sullo stato”.

¹²³ CANDIANI, 2006, 956-59.

1580 la Repubblica affrontò un periodo di riforme costantemente interessato da due spinte opposte: l'accentramento delle prerogative amministrative della flotta e l'inclusione del ceto patrizio attraverso la delega di mansioni che avrebbero assicurato un certo guadagno. A questo scopo, parallelamente alla perdita della gestione del vitto, venne concesso ai Sopracomiti di nominare autonomamente il proprio scrivano di bordo, figura fondamentale nell'amministrazione della galea.¹²⁴

La riforma che più avrebbe dovuto trasformare l'intera amministrazione della flotta, però, fu la produzione nel 1602 di quattro distinte *parti* raccolte nell'unico documento della *Regolation d'Armata*.¹²⁵ La principale novità introdotta da questo fu l'istituzione di un Commissario d'Armata permanente, il quale avrebbe dovuto essere una figura preposta all'amministrazione dell'intera flotta. Questo nuovo ruolo limitava ulteriormente le prerogative dei comandanti: non solo, infatti, questi perdevano altre competenze amministrative, ma vedevano, inoltre, affiancarsi alla loro catena gerarchica un'altra, a essa parallela, capace anche di interferire nelle questioni disciplinari. Il Commissario d'Armata non solo poteva condannare a morte ogni uomo non patrizio imbarcato sulle navi veneziane, ma aveva persino la facoltà di comminare pene pecuniarie a ufficiali patrizi e trasmettere a Venezia i processi per i crimini più gravi commessi da questi.¹²⁶ L'esperienza, tuttavia, fu fallimentare e, soltanto sette anni più tardi, questa figura venne soppressa per ricomparire nel 1625 e 1635, ma soltanto con un incarico straordinario. Con la pubblicazione della *Regolation d'Armata*, inoltre, venne formalizzato definitivamente l'abbandono della distinzione tra galee forzate e di libertà, sostituite da galee miste in cui i rematori condannati, che rappresentavano i tre quarti della flotta, erano affiancati da alcuni marinai liberi, i quali avrebbero dovuto ricoprire il ruolo di capo voga nelle proprie file. Questa nuova trasformazione nasceva da diverse problematiche divenute col tempo sempre più pressanti. In primo luogo, il livello qualitativo delle ciurme di forzati era diventato

¹²⁴ La nomina dello scrivano di bordo era una prerogativa della Quarantia dal 1531, dopo che era stata sottratta proprio ai Sopracomiti. Con la nuova legislazione, dunque, si ricreavano le condizioni precedenti, ad eccezione del fatto che i Sopracomiti diventavano di fatto responsabili dei documenti prodotti dagli scrivani. In realtà, però, la riforma relativa al vitto generò un tale malcontento da rimanere per lungo tempo inapplicata, con la conseguente concessione della nomina dello scrivano di bordo senza alcuna contropartita. Cfr. CANDIANI, 2012, 278.

¹²⁵ LO BASSO, 2003, 69.

¹²⁶ Cfr. CANDIANI, 2012 293.

sempre più scarso ed era perciò necessario risollevarlo tramite l'utilizzo di uomini pratici al lavoro in galea. In secondo luogo, i rematori liberi erano sempre più difficili da reclutare e il costo delle galee di libertà stava diventando troppo esoso e poco vantaggioso per la Repubblica. Infine, le galee forzate avevano portato all'incuria della ciurma da parte dei Sopracomiti che avevano perso la loro principale fonte di guadagno derivante dalla compravendita di ciurme di uomini liberi; era perciò necessario offrire nuovamente alcuni incentivi affinché i giovani patrizi scegliessero di intraprendere la carriera marittima.¹²⁷ Il passaggio a galee miste che presentavano nuovamente l'opportunità di instaurare un mercato di uomini, probabilmente, muoveva anche in questa direzione.¹²⁸ Un ulteriore incentivo era rappresentato dall'istituzione di un donativo assegnato ai sopracomiti del valore di 2.000 ducati per i Capi da Mar e 1.200 ducati per i Sopracomiti che si sommava alla sovvenzione che era stata istituita nel 1544 e che intorno al 1580 era salita a 3.000 ducati. Nonostante questi nuovi stimoli ad accettare la carica di Sopracomito, come dimostra la parte del 1603 con cui si stabiliva una multa di 500 ducati per chiunque rifiutasse l'incarico, l'interesse rimase particolarmente basso, ma, d'altronde, lo sarebbe rimasto anche per tutto il corso del XVII secolo – una norma simile, infatti, sarebbe stata promulgata nel 1695.¹²⁹ Accanto alle multe, però, si registrò anche un aumento dei donativi che toccarono i 3.000 ducati per i Capi da Mar e i 2.000 per i Sopracomiti.¹³⁰

Quando, nel 1609, il governo veneziano pose fine all'esperienza del Commissario d'Armata riportando la flotta sotto la disciplina dei Capi da mar, questo fallimento nell'accentramento dei poteri venne in parte compensato dal ritorno della facoltà di scegliere lo scrivano di bordo all'interno delle competenze della Quarantia;¹³¹ tuttavia, non fu necessario attendere a lungo prima che, nel 1616, la sua nomina tornasse nelle mani dei Sopracomiti, i quali, inoltre, ottennero l'ulteriore vantaggio di non essere più garanti del lavoro di questo.

¹²⁷ LO BASSO, 2003, 66.

¹²⁸ Con il tempo, tuttavia, si individuarono ampi margini di guadagno nella compravendita non solo di uomini liberi, ma anche di condannati che, attraverso la pratica dell'incaparramento si trasformavano da proprietà dello stato a proprietà dei comandanti. Cfr. CANDIANI, 2012, 316.

¹²⁹ MOCENIGO, 2010, 25.

¹³⁰ CANDIANI, 2012, 281-282.

¹³¹ DA MOSTO, 1937, 63-67.

Negli stessi anni, però, furono conseguiti alcuni nuovi obiettivi verso un maggiore accentramento. Nel 1615 si regolamentò il reclutamento degli ufficiali non nobili portando l'età minima a vent'anni per ogni incarico diverso da quello di galeotto; così facendo si tentava di porre un freno al nepotismo che imperava negli incarichi marittimi. Si vietò, inoltre, di registrare nei libri di galea gli uomini in incarichi diversi da quelli che effettivamente ricoprivano al fine di concedere loro paghe più alte. Questa pratica, come nota Candiani, era largamente in uso tra i Sopracomiti, i quali registravano in incarichi più remunerativi i galeotti maggiormente indebitati così da riscuotere più facilmente il proprio credito.¹³² L'ultima riforma avvenne nel 1626, quando lo stato tolse ai Sopracomiti la nomina degli aguzzini con l'obiettivo di limitare le perdite di condannati, giudicati un vero e proprio bene dello stato, ma istituì, con lo stesso obiettivo, anche un premio di 300 ducati per i Sopracomiti che registrassero perdite annue inferiori agli ottanta uomini della ciurma forzata.

Gli attacchi del governo centrale ai Sopracomiti, però, non erano finalizzati soltanto a un maggior accentramento dei poteri e a togliere loro incarichi amministrativi, ma tentavano anche di contenere il potere di cui godevano e il lusso con cui vivevano all'interno della galea. Nel 1624, con l'obiettivo di porre fine alle vessazioni che, a causa dei galeotti, continuavano a interessare le popolazioni dello Stato da Mar, il Senato decretò che ai galeotti fosse proibito scendere a terra e che anche ai comandanti fosse vietato di tenere alloggio in terraferma. Questa misura colpiva gli ufficiali su due fronti: nel privato, attraverso l'impossibilità di ricongiungersi con le proprie famiglie a terra, ed economicamente, impedendo loro di utilizzare i galeotti come propri servi per svolgere commissioni una volta attraccati.¹³³ Continuarono per tutto il XVII secolo, invece, le norme contro il lusso. Nel 1605 si stabilì che i Sopracomiti non potessero utilizzare decorazioni d'oro o intagli in nessuna parte della galea; nel 1627 si decretò che non potessero utilizzare seta nel proprio alloggio, né tenere nella galea metalli preziosi; nel 1670, infine, venne concesso che oltre alle posate potessero essere d'argento anche un catino, una brocca e le saliere.¹³⁴

¹³² *Ibidem*, 283.

¹³³ LO BASSO, 2003, 128.

¹³⁴ MOCENIGO, 2010, 25.

Prima di concludere, ad ogni modo, è fondamentale ribadire che, sebbene la situazione sia stata presentata in maniera teorica e schematica, l'accentramento non fu dovuto a una volontà cosciente e finalistica, ma alle esigenze belliche e alle opportunità offerte da questa.

3.5 La compravendita delle ciurme

Secondo Luca Lo Basso il sistema di arruolamento a Venezia attraversò cinque fasi distinte: una prima, precedente al 1545, caratterizzata dall'utilizzo di uomini liberi; una seconda, successiva alla riforma promossa da Cristoforo Da Canal, in cui si sperimentò la distinzione tra galee forzate e di libertà; una prima fase mista, compresa tra il 1602 e 1620, nella quale si abolì la distinzione tra le due tipologie di galee e si iniziò a utilizzare una ciurma composta sia da rematori liberi sia da forzati; una seconda fase mista tra il 1620 e il 1774, successiva al periodo di riforme che aveva interessato la flotta tra fine XVI e inizio XVII secolo e segnata, dopo il 1645, di un largo utilizzo degli schiavi turchi; infine, il periodo successivo alla riforma del 1774, quando le ciurme cominciarono a essere composte soltanto da condannati.¹³⁵

Dell'evoluzione avvenuta fino al 1620 si è, seppur marginalmente, trattato nei paragrafi precedenti; ci si soffermerà ora, invece, su una pratica che ha attraversato trasversalmente ciascuna di queste fasi, ma che è stata codificata soltanto dopo il periodo delle riforme: la compravendita delle ciurme. Questo tema, infatti, è cruciale per comprendere appieno non solo il rapporto tra Sopracomiti e governo centrale, ma anche tra ufficiali ed equipaggio: è lecito supporre che il controllo economico esercitato dai capitani sulle ciurme giocasse un ruolo fondamentale nell'assicurare loro un'incontrastata autorità sui galeotti. È importante segnalare fin da subito che questa pratica, comune a entrambe le tipologie di imbarcazione, presentava alcune differenze tra Armata grossa e Armata sottile, imputabili principalmente alla diversa preparazione richiesta ai marinai imbarcati sulle navi tonde e al profilo sociale dei capitani di queste che era quello di uomini non nobili. Per questo, i due temi saranno affrontati separatamente.

¹³⁵ LO BASSO, 2003, 171-75.

Nonostante, come si è visto nei paragrafi precedenti, i galeotti fossero reclutati non solo attraverso la leva volontaria, ma anche mediante liste di coscrizione, nel corso del XVII secolo coloro i quali si imbarcavano in una galea erano quasi sempre uomini in difficoltà economica, costretti a prendere il mare per far fronte ai debiti o alla mancanza di alternative. Questo avveniva perché la coscrizione, attraverso le *carattade* stilate dalla Milizia da Mar, serviva soltanto a indicare il numero di galeotti richiesti a ciascun corpo contribuente in base alla sua importanza e forza economica, ma non imponeva che a prendere servizio fossero necessariamente gli uomini estratti. Le Arti e le Scuole si impegnavano a fornire gli uomini e il denaro richiesto, ma spesso intervenivano sul mercato alla ricerca di sostituti che permettessero ai propri uomini di non intraprendere il mare. In difficoltà economiche erano, spesso, anche gli uomini ingaggiati attraverso bandi pubblici o dai partitanti. Questi ultimi erano imprenditori privati a cui il governo veneziano commissionava l'ingaggio di un certo numero di rematori in cambio di una cifra cumulativa e dovevano perciò, al fine di ricavare il massimo guadagno, assoldare gli uomini a una cifra inferiore rispetto al premio d'ingaggio promesso dalla Repubblica; per questo le loro modalità di azione non erano sempre legali, ma sfociavano spesso nella violenza e nell'arruolamento coatto.

Queste diverse fonti di reclutamento fornivano un bacino di uomini con cui ciurmare le galee, ma, al momento dell'armo, era comunque responsabilità dei Sopracomiti trovare il personale necessario a raggiungere il numero previsto per l'equipaggio. È questo sforzo privato, cruciale anche nell'arruolamento, a riportarci nell'ottica del rapporto tra governo centrale e ceto patrizio oltre che tra Sopracomiti ed equipaggio. Nonostante il ruolo svolto dal ceto patrizio sia rimasto centrale dal XV al XVII secolo, il sistema subì profondi cambiamenti. Una chiara dimostrazione risiede nel fatto che nel corso del XVI secolo la strategia finalizzata a trattenere i galeotti ingaggiati era paradossalmente opposta a quella messa in atto nel secolo successivo. Come sostiene Lo Basso,¹³⁶ infatti, prima della riforma di Cristoforo Da Canal, una volta completato l'incarico, i galeotti si trovavano tendenzialmente in credito nei confronti dell'amministrazione veneziana che, per trattenerli, tergiversava nel pagamento delle pendenze così da costringerli a imbarcarsi nuovamente sulle navi pubbliche. Nel '1600

¹³⁶ *Ibidem*, 54.

la situazione si era capovolta. Nonostante il prezzo dei rematori fosse salito e i premi d'ingaggio fossero lievitati rispetto al secolo precedente,¹³⁷ nel XVII secolo i galeotti terminavano il loro periodo di imbarco in debito verso i propri comandanti e divenivano, perciò, vincolati a quest'ultimo che, al fine di recuperare i soldi investiti, rivendeva i propri crediti – e dunque gli uomini – a un altro Sopracomito intento ad armare la propria galea. Questo probabilmente avvenne per via dei numerosi cambiamenti che interessarono la gestione della flotta a cavallo tra i due secoli e che ebbero come risultato l'aumento delle spese dei rematori a bordo della nave, tali per cui anche un premio d'ingaggio superiore non era più sufficiente a compensare il denaro sborsato sulla galea. La possibilità di trarre guadagno dalla compravendita delle ciurme di libertà, dopo la creazione di equipaggi composti sia da condannati che da volontari, spinse i Sopracomiti a cercare di trasformare i primi in uomini liberi al fine di rivenderli al termine del servizio. I debiti che i condannati contraevano a bordo della galea, infatti, non erano verso il capitano, come quelli degli uomini liberi, ma verso lo stato e gli uomini dovevano perciò rimanere legati a questo anche al termine della condanna qualora non avessero ripagato la somma dovuta. Per questo i Sopracomiti erano soliti proporre ai condannati che stessero per terminare la propria condanna sostanziose caparre cosicché questi potessero estinguere il proprio debito con lo stato e successivamente arruolarsi come uomini liberi al servizio del patrizio che li aveva sovvenzionati.

L'obbligo di anticipare somme sempre più importanti per acquistare le ciurme, tuttavia, col tempo aggravò sempre più il carico riservato ai Sopracomiti e obbligò lo stato a intervenire affinché l'incarico continuasse a essere allettante e accessibile a un numero non esiguo di famiglie. Per questo motivo già nel 1466 era stata istituita una sovvenzione di 300 ducati destinata ai Sopracomiti; questa poi crebbe nel corso del

¹³⁷ A partire dalla prima legge volta a regolare il premio di ingaggio risalente al 1595, la quale fissava 25 ducati come minimo donativo da corrispondere al galeotto nel momento della firma, col passare degli anni il costo di ogni rematore aumentò sempre più. Già nel primo decennio del XVII secolo, infatti, un volontario era solito percepire al momento dell'ingaggio non meno di 50 ducati e tale cifra sarebbe salita ancora, spingendo il governo veneziano a intervenire con una nuova legge nel 1617 che individuava nei 75 ducati il tetto massimo per i donativi. La situazione divenne quasi incontrollabile nei momenti di guerra; durante la guerra di Candia, per esempio, si giunse a toccare la cifra di 250 ducati per un singolo galeotto. Occorre, tuttavia, segnalare che il rematore non acquisiva l'intera somma, ma questa veniva divisa anche con il partitante che lo aveva reclutato.

XVI secolo arrivando a 500 ducati nel 1544 e toccando poi i 2.500 ducati nel 1581. Nel 1605 i regolamenti avrebbero formalizzato la pratica. Tuttavia, la sovvenzione fungeva soltanto da prestito verso i comandanti e avrebbe dovuto, perciò, essere restituita al termine dell'incarico. Per incentivare la scelta della carriera marittima, dunque, all'inizio del XVII secolo, quando le multe inflitte agli ufficiali renitenti non si rivelarono uno strumento sufficiente, alle sovvenzioni si affiancò l'uso di donativi a fondo perduto. Con questi, il contributo statale complessivo salì a 4.000 ducati per ogni galea e rimase tale fino al 1620, anno in cui i donativi vennero eliminati, compensati, però, dall'aumento della paga degli ufficiali. Un ulteriore ritocco alla regolamentazione avvenne, infine, nel 1627, quando, spinto dalle richieste delle famiglie patrizie, il governo centrale riportò a 4.000 ducati la cifra incassata dai Sopracomiti, ma questa avrebbe essere erogata soltanto sotto forma di sovvenzione e dunque di prestito; tuttavia, 1.000 ducati divennero presto una somma affidata a fondo perduto per tutti quei Sopracomiti che avessero assunto l'incarico per la prima volta.¹³⁸

Particolarmente interessante può rivelarsi il confronto con l'Armata grossa. Come osservato nel precedente capitolo, infatti, fu proprio il lento adattamento alla tipologia di nave tonda che segnò il declino di Venezia rispetto alle grandi marine occidentali; per questo l'analisi del sistema di reclutamento utilizzato in queste imbarcazioni fornisce spunti utili a comprendere sia l'evoluzione della flotta veneziana rispetto alle marine del Nord sia, ancora una volta, i complessi legami tra governo centrale, apparato bellico e classe dominante. Come afferma Guido Candiani, anche sulle navi di linea l'arruolamento – come l'intera gestione dell'equipaggio e dell'amministrazione a bordo – richiedeva un consistente sforzo privato per sorreggersi:¹³⁹

¹³⁸ Questa particolare condizione mirava a limitare una pratica in uso tra i Sopracomiti che prevedeva di abbandonare in anticipo un proprio incarico così da poter assumerne velocemente un altro e incassare una nuova sovvenzione. Cfr. CANDIANI, 2012, 302.

¹³⁹ Attraverso un contratto la magistratura dei Tre Provveditori all'Armar delegava a un capitano privato, generalmente selezionato per le sue ampie disponibilità economiche, l'intera amministrazione della nave. Lo stato forniva all'imprenditore la nave e l'artiglieria, mentre il capitano avrebbe dovuto procurarsi l'equipaggio e occuparsi delle spese di bordo in cambio di un corrispettivo mensile per ogni uomo imbarcato pagato dall'amministrazione veneziana. Le prospettive di guadagno del capitano non risiedevano tanto nella paga che gli era corrisposta, ma nella possibilità di spendere meno denaro di quanto gliene venisse assegnato per ciascun uomo assoldando marinai e ufficiali poco qualificati e risparmiando sulle spese di bocca, oltre, naturalmente, alle occasioni di frode attraverso la registrazione

“Venezia, pur partecipando alla corsa alla creazione di una squadra da battaglia di navi di linea apertasi in tutta Europa dopo la seconda metà del XVII secolo, si sottrasse a quel processo di burocratizzazione e piena statalizzazione delle flotte che accompagnò lo sviluppo dei vascelli di linea. Statalizzati e burocratizzati già nei secoli precedenti i mezzi, il governo veneziano si mostrò molto più restio a seguire questa strada anche per gli uomini, dispiegando in pieno la propria mentalità mercantile di operoso (ma non sempre lungimirante) risparmio”.¹⁴⁰

Tuttavia, alcune differenze rendevano la situazione sulle navi molto distante da quella delle galee. In primo luogo, gli uomini che dovevano essere assoldati non potevano essere privi di esperienza come i galeotti, ma dovevano essere marinai professionisti le cui mansioni non si sarebbero limitate alla semplice spinta del remo. Questo fece sì che fossero più difficilmente reperibili e che le loro paghe fossero più alte; da ciò conseguì il fatto che, a fine incarico, essi non si trovassero in debito con i propri capitani, come avveniva ai galeotti nel corso del XVII secolo, ma in credito. Per questo il mercato che si instaurò nell’Armata grossa non fu quello delle ciurme di uomini liberi, venduti come schiavi del comandante, ma quello dei titoli di cambio, ovvero documenti che attestavano un credito del marinaio nei confronti dell’amministrazione veneziana e che venivano venduti dagli stessi uomini di mare a prezzo scontato al fine di non dover affrontare i volontari ritardi nel pagamento con cui il governo veneziano cercava di costringere i marinai a imbarcarsi nuovamente.

Una seconda differenza fondamentale con l’Armata sottile risiedeva nell’estrazione sociale dei capitani, i quali, a differenza dei Sopracomiti, non appartenevano al ceto patrizio, ma erano di origine più umile. Inoltre, Venezia non istituì mai, a differenza di altre marine europee,¹⁴¹ un corpo di ufficiali permanente e tutti gli incarichi dell’Armata grossa rimasero sempre a carattere temporaneo. La combinazione di questi due fattori, come fa notare acutamente Candiani,¹⁴² ebbe forti ripercussioni nella gestione della flotta e del rapporto tra marina e classe dominante. Lo studioso, infatti, individua due tipologie di ufficiali: ufficiali di stato maggiore e ufficiali-marinai. Mentre quest’ultimo ruolo risultava accessibile a uomini di diversa estrazione sociale,

di un numero di uomini superiore a quello effettivamente imbarcato. Cfr. CANDIANI, 2006, 190, Appendice A per un esempio di contratto tra i Tre Provveditori all’Armar e un capitano.

¹⁴⁰ CANDIANI, 2012, 14.

¹⁴¹ Nei decenni a cavallo tra XVI e XVII secolo la marina francese e quella inglese crearono un corpo di ufficiali permanenti pagati regolarmente sia nei momenti di servizio che a terra. Vennero fondate anche apposite accademie e vennero fornite possibilità di avanzamento di carriera basate sul superamento di esami e anni di servizio. Cfr. CANDIANI, 2006, 184.

¹⁴² CANDIANI, 2006, 187-89.

le cariche più alte rimasero prerogativa del ceto patrizio limitando così inesorabilmente le possibilità di carriera e ascesa sociale dei capitani. Tuttavia, non si formò nemmeno – come sarebbe stato lecito attendersi – un corpo permanente di ufficiali di origine nobile. Il ceto patrizio ormai da più di un secolo divideva i propri interessi tra il mare e la terraferma e, per quanto non accettasse di privarsi del monopolio sugli alti uffici navali considerati ancora una propria prerogativa, non poteva accettare di limitare la carriera dei propri membri alla singola attività marittima. L'alternanza tra incarichi in mare e in terraferma dei nobili veneziani, infatti, era stata sperimentata per secoli, incentivata anche dalla vicinanza degli incarichi e delle prerogative assegnate ai rettori e ai capitani da mar.¹⁴³ Inoltre, le prospettive di guadagno non erano tali da rendere l'incarico di capitano appetibile ai patrizi veneziani. Se già l'armamento di una galea imponeva un esborso di denaro proibitivo per le famiglie patrizie meno abbienti, ancora più esoso risultava l'equipaggiamento di una nave pubblica, con la sostanziale differenza che, mentre nel primo caso i margini di arricchimento ottenibili con la compravendita delle ciurme potevano ingolosire le famiglie nobili, nel secondo il mercato prodotto dai titoli di cambio non vincolava gli imprenditori al servizio sulla nave, ma era sufficiente disporre di denaro contante per acquistare i crediti a prezzo scontato.

Il complicato rapporto tra interessi economici e obblighi politico-militari della classe dirigente, dunque, giocò un ruolo fondamentale anche nel lento adattamento alla nuova tipologia di flotta e nello scarso controllo centrale che si impose sulla gestione di questa.

¹⁴³ Circa l'assimilabilità dei compiti dei capitani di galee nell'Adriatico a quelli dei rettori di terraferma si veda RIZZI, 2024, 9.

TRATTATI E DISCIPLINARI NAVALI VENEZIANI

Venezia, come si è già avuto modo di osservare, era stata, nei decenni a cavallo tra XVI e XVII secolo, il principale centro di stampa e pubblicazione di trattatistica militare. Ciò nonostante, come osserva John Rigby Hale nel suo già citato studio *Printing and Military Culture of Renaissance Venice*, a fronte di una consistente produzione di trattati bellici relativi agli eserciti di terraferma, la città veneta non produsse, nel corso del Cinquecento, quasi nessuno scritto relativo alla guerra sul mare. A questo fenomeno lo studioso propone alcune spiegazioni. In primo luogo, avrebbe giocato un ruolo fondamentale la familiarità dell'argomento: una potenza marittima come quella veneziana sarebbe stata meno interessata a leggere e scrivere riguardo alle tattiche navali rispetto alle nuove tattiche usate in terraferma in quanto si trattava di nozioni già possedute da molti esponenti della sua classe dirigente. In secondo luogo, la letteratura concernente gli eserciti terrestri aveva una profonda tradizione che affondava saldamente le proprie radici nel periodo classico; quella navale, al contrario, possedeva più scarsi precedenti e di minor prestigio. Infine, aspetto sicuramente centrale, la tattica navale nel Cinquecento non aveva ancora subito grandi cambiamenti e continuava a basarsi su strategie secolari prive di spunti d'interesse.¹⁴⁴

4.1 “*Della Milizia Marittima*” di Cristoforo Da Canal e “*L’Armata Navale*” di Pantero Pantera

Eccezione a questo scenario scarno di titoli navali è certamente il trattato *Della Milizia Marittima* di Cristoforo Da Canal.¹⁴⁵ Questo si configura come un dialogo tra quattro personaggi di spicco della vita politica e militare veneziana dell'epoca: il Capitano Generale da Mar Vincenzo Cappello, il Provveditore Generale d'Armata Alessandro Contarini e i senatori Marcantonio Cornaro e Giacomo Da Canal. Nonostante questa scelta stilistica, comune nella trattatistica dell'epoca, l'opera si compone di lunghi monologhi in cui l'autore è libero di argomentare e difendere le proprie idee circa la

¹⁴⁴ HALE, 1983, 432.

¹⁴⁵ Si citerà dalla edizione curata da Mario Nani Mocenigo CANAL, *Della Milizia Marittima*, a cura di Nani Mocenigo, 1929.

gestione della flotta; tra queste nuove proposte spicca certamente la scelta di preferire le ciurme forzate a quelle libere, ma questo non è che uno dei numerosi temi toccati dall'autore. Il testo, infatti, si divide in quattro libri, ciascuno dei quali rappresenta una giornata del dialogo e un diverso argomento di discussione: la forma e la struttura della galea, la composizione dell'equipaggio, le qualità del capitano e, infine, "l'astutia", ovvero le tattiche e le strategie utili per vincere le battaglie.¹⁴⁶ Ciò che preme sottolineare in questo studio è come questo trattato travalichi i confini della singola squadra navale che caratterizzavano la documentazione marittima precedente – composta principalmente dalle Commissioni ai capitani da mar¹⁴⁷ – e si inserisca in un contesto più ampio, nel quale l'interlocutore non è un singolo ufficiale da istruire, ma bensì, come nel caso degli scritti relativi agli eserciti di terra, il governo centrale al quale si desidera fornire le proprie competenze al fine di innovare l'intero sistema.

Un'opera di così ampio respiro in materia navale sarebbe ricomparsa in Italia soltanto più di cinquant'anni più tardi con *L'Armata Navale* di Pantero Pantera.¹⁴⁸ Anche questo trattato, commissionato dalla marina pontificia, si concentra sull'intero sistema alla base della flotta bellica dello stato; tuttavia, nonostante presenti alcune similitudini con lo scritto di Canal,¹⁴⁹ lascia trasparire anche molte differenze dovute alla trasformazione che, in poco più di mezzo secolo, aveva mutato il sistema logistico militare degli stati europei. Se è vero, da un lato, che anche nel *Della Milizia da Mar* l'interesse era rivolto all'intero processo di formazione di una flotta, dalla progettazione delle imbarcazioni, passando per il reclutamento delle ciurme e degli ufficiali, fino alle tattiche di combattimento; bisogna constatare, dall'altro, che la complessiva impostazione della discussione presentava tratti fortemente utopici: l'autore non si poneva problemi relativi alla effettiva attuazione dei propri progetti, ma si limitava ad indicare le proprie preferenze tra alternative proposte

¹⁴⁶ CANAL, 1929, 56: "Prima ragionerò di che sorte et forma vorrei una galera atta a combattere, di che qualità di ciurme et genti la vorrei armare, in ultimo qual huomo vorrei che fosse quel capitano a cui si commette il governo di un'Armata et appresso ordinarla a battaglia con tutti quelli avvertimenti, astutie et vantaggi che sogliono apportar la vittoria".

¹⁴⁷ Cfr. RIZZI, 2024.

¹⁴⁸ PANTERA, 1614.

¹⁴⁹ Le similitudini si presentano principalmente sul piano formale con il riutilizzo di espressioni e concetti, ma l'opera differisce sostanzialmente nell'impostazione trattatistica e nella profondità di analisi dei diversi argomenti.

dilemmaticamente.¹⁵⁰ L'opera composta dall'ufficiale della marina pontificia cinquant'anni più tardi, al contrario, riesce a liberarsi dall'astrazione e puntare lo sguardo anche su aspetti più pragmatici e affini ai nuovi problemi logistici portati dall'aumento degli eserciti e dalle innovazioni tecnologiche. Ne *L'Armata Navale*, dunque, non si tratta più soltanto di quale sia la miglior tipologia di nave, immaginando di dotarla magicamente di ogni accessorio utile alla guerra navale,¹⁵¹ ma si discute delle diverse metodologie attraverso le quali è possibile ottenere una flotta:

“Essendosi nel passato capitolo parlato delle qualità dei vascelli che bisognano per ciascuna impresa; resta hora che vediamo come si possa trovarne e formarne quel numero che sia necessario ad un'armata. Et per quanto si stende il giudicio mio, credo che i modi più principali e più riuscibili siano quattro: cioè fabricaevasi novi, racconciar e accommodare i vecchi, procurar d'haverne dai Principi amici, e pigliare a nolo i mercantili”.¹⁵²

Allo stesso modo, Pantero Pantera, sebbene rimanga legato al Canal sul piano formale, utilizzando – consciamente o inconsciamente – la stessa metafora della ciurma come “anima della galea” scelta dall'autore veneto,¹⁵³ supera nuovamente l'opera veneziana

¹⁵⁰ Nell'opera di Canal si riscontra più volte questa tecnica di scrittura che permette all'autore di schematizzare il suo pensiero e argomentare liberamente a favore o contro un determinato elemento: “Dico che di tutte le sorte di legni et fusti hoggi di usati che cavalcano il mare due solo ve ne sono, et non più, atte a reggersi in qualunque grande et gagliarda fortuna; l'una delle quali nel suo termine è buona, l'altra ottima et eccellente. Nella prima io pongo tutti i vascelli che, essendo il mare in fortuna, non montano più che una sol onda, come sono le fregate, saettie et altre di simil grandezza ... Nella perfetta et eccellente io intendo quei legni che in fortunevol mare su tre onde sogliono starsi” (CANAL, 1929, 60); “Li schiavoni e li greci sono perfettissimi alle fatiche del remo et ai travagli del mare si come quelli che paiono dalla natura prodotti all'una cosa et all'altra, ma se io fin qui con le mie parole ne gli abbia formati in virtù uguali, non è poi che essi siano in tutte le cose simili, anzi vi è tra loro non picciola differenza ... io eleggo li greci come più forti, più destri et più durevoli alle fatiche et che in uno li avanzi in sofferire fame, sete, freddo et l'altre corporali necessità che occorrono alla giornata” (CANAL, 1929, 110-11, 113); “Di gratia, disse il Canale, fatemi chiaro primieramente di una cosa più importante; questa è qual voi stimate più utile per una Repubblica o per un Principe o armar le galere d'huomini volontari et liberi, come noi facciamo, o pure di sforzati et legati alla catena” (CANAL, 1929, 149)

¹⁵¹ Nel corso del primo libro Cristoforo Canal si occupa di ideare la galea perfetta e per farlo non elegge un prototipo realmente esistente, ma fonde diversi componenti appartenenti a più modelli o inventati da lui stesso, prendendo gli elementi, secondo la sua esperienza, più congeniali: “Per incominciar adunque la fabbrica della mia galera a me piace che ella sia lunga 24 passa, alta cinque piedi et larga quindici o poco più o poco meno. Il piano, cioè il fondo, sette et mezzo infino a otto ... Et per cominciare dalla poppa (cioè quanto alla materia di fabbricarla) io vorrei che tutti i fornimenti fossero di legno di noce, come l'hanno quasi tutte le galere di Ponente et molte anco delle nostre ... Nel mezzo della cornice vorrei a mia soddisfazione che vi fosse una picciola incavatura (il che ancora non ho veduto in alcuna galera) nella quale potesse capire acconciamente un piccolo bossolo da navigare il quale di continuo servisse a colui che siede al governo del timone senza che egli avesse bisogno della diligenza di un altro ...” (CANAL, 1929, 65-95)

¹⁵² PANTERA, 1614, 59.

¹⁵³ PANTERA, 1614, 130: “Hora parleremo della ciurma delle galee, la qual, mi pare, che si possa chiamar in un certo modo l'anima della galea”; CANAL, 1929, 110: “Hora poichè mi è grato di far vedere nella guisa che so armare la mia galera a questo venendo dico che siccome un eccellente scultore havendo a fare una bella figura di marmo prima fa electione della pietra, sapendo che una più dell'altra s'acconcia

sul piano del contenuto. Egli, infatti, non ritiene sufficiente individuare la nazionalità degli uomini più indicata al lavoro del remo,¹⁵⁴ ma trova necessario, dal momento che è conscio delle difficoltà di reperire galeotti, indicare i modi in cui è possibile procurarsi l'equipaggio con cui ciurmare la nave:

“Quanto più necessaria è la buona ciurma per lo stabilimento e per la prosperità d'un'armata navale tanto più difficile è il modo di formarla e unirla nel servitio e molto più dove è grande il numero de i vascelli: perché, si come co i denari si trova, o in un luoco, o in un altro, tutto quello che bisogna ad una galea e con i grossi salarii, con i donativi, con le promesse e con gl'altri mezzi si persuadono gli huomini a servire in galea per soldati e per marinari e ne i bisogni si farebbono venir dalle remotissime parti del mondo, dove si volesse, quando fossero sicuri del buon guadagno; così reputo impresa molto difficile persuader gl'huomini liberi a maneggiare un remo e esporsi alla servitù d'una catena e alle battiture e a gl'innumerabili incomodi della galea, ai quali se la necessità e la sciocchezza di molti vagabondi e per altro mancipii vilissimi e abietissimi de i vitii, non gli conducesse a termini di vender se medesimi, si può credere che non si troverebbe mai huomo alcuno che spontaneamente volesse sottomettersi ad una vita così infelice e piena di tanti miserabili e horribili accidenti”.¹⁵⁵

“Trattarò adunque de i modi, che si possono tenere per provvedere un'armata di ciurma, che si spera douer riuscir atta al servitio, tra i quali è convenientissimo, anco per satisfattion della giustitia, che 'l Principe, che vuole armare, commandi a tutti i giudici criminali della sua giurisdictione, che spediscano diligentemente e senza alcuna dilatione le cause criminali e commutino le pene corporali, o siano d'ultimo suplicio o di mutilation di membri o d'altra maniera e anco le pecuniarie in seruitii di galea” ... “Ne solamente usi il Principe questa diligenza nel suo dominio, ma si adopri efficacemente con i Principi, o amici, o confederati, o vicini, acciòche diano l'istessa commissione a i loro ufficiali criminali, affine che, non tenendo essi armata maritima, i lor condannati gli siano mandati per servitio delle sue galee” ... “In un altro modo fi possono armar presto le galee di ciurma, il quale è che 'l Principe commandi alle comunità del suo Stato che contribuiscano il maggior numero d'huomini che possano dare a questo effetto”.¹⁵⁶

Il senso pratico del Pantera, inoltre, si esplicita ancora di più nella grande attenzione che riserva anche ad altri problemi logistici come la necessità di assicurarsi materie prime, di stabilire le razioni di cibo da assegnare agli uomini a bordo o, ancora, di individuare strategie per conservare l'acqua nelle galee.

“Ma quanto al legname si deve il legname considerar molto più (di) quello che si fa. Però occorrendo che 'l Principe non habbia ne i suoi stati boschi buoni per tal effetto e che gli sia necessario pigliar il legname dalli stati d'altri, usi tutta la diligenza che può per esser prestamente e ben servito e veda

a ricever l'intaglio onde il lavoro riesca più bello et più riguardevole, così è mistero che io ancora di diverse nationi scelga huomini più atti et più destri a condurre questa galera. Il che sia come metterle quasi l'anima nel corpo e darle spirito et movimento”.

¹⁵⁴ CANAL, 1929, 110: “è mistero che io ancora di diverse nationi scelga huomini più atti et più destri a condurre questa galera”. Anche Pantera Pantera, tuttavia, ritiene che la nazionalità dei galeotti sia una discriminante importante per assegnare loro il giusto incarico: “Si ha da considerare anco il nascimento e la patria di quelli che si vogliono assoldare per saperli distinguere secondo i paesi, vedendosi manifestamente che, si come i Francesi vagliono assai a cavallo, gli Spagnoli nelle scaramucce, gli Svizzeri e i Tedeschi nelle ordinanze statarie e gli taliani nelli assedii, così in tutte le professioni un luoco produce gl'huomini migliori dell'altro” (PANTERA, 1614, 161).

¹⁵⁵ PANTERA, 1614, 136-37.

¹⁵⁶ *Ibidem*, 137-39.

di non perder tempo in procurarlo e haverlo in qualunque modo potrà, sollecitando ardentemente il taglio”;¹⁵⁷

“Poiché si saranno fatti i vascelli e largamente forniti delle cose necessarie al loro officio, non potendo esser mossi, né adoperati senza gl’huomini, né potendo gl’huomini vivere senza il nutrimento del cibo, ricerca il luoco, che parliamo delle vettovaglie convenienti al sostentamento delle genti”;¹⁵⁸

“Dico adunque, che tra tutte le cose che le bisognano, è principalissima l’acqua per sostentamento della gente che ci naviga; perché, oltre il beneficio che ne sentono i poveri galeotti per estinguer la sete e ristorarsi dalla fatica, che fanno continuamente, se ne servono anco tutte le genti della galea per cuocer le vivande, per lavare e mondare i panni e per molte altre loro occorrenze”.¹⁵⁹

Nel lasso di tempo che separa l’ufficiale della marina pontificia da quello veneto, però, si era trasformato anche il modo di fare guerra sul mare. La galea iniziava a non essere più la sola imbarcazione da guerra e l’artiglieria era ormai diventata un fattore decisivo in ogni battaglia. Anche queste evoluzioni avevano lasciato un profondo solco nella trattativa dell’epoca e si riflessero anche nello scritto del Pantera. La categorizzazione delle imbarcazioni, dunque, non veniva più svolta secondo un criterio di dimensioni, come nel caso del Canal,¹⁶⁰ ma si basava sulla forza di locomozione utilizzata – “Sono questi di due specie, facendo alcuni di essi il viaggio a vela senza remi e alcuni a vela e a remi”¹⁶¹ – e l’artiglieria, fosse essa pesante o leggera, diventava un elemento da analizzare con attenzione:

“Tra tutte l’arme da offesa che s’usino nelle armate navali a questo tempo, senza dubbio alcuno l’artiglieria è molto principale e di grade importanza essendosi veduto molte volte che un sol colpo d’un cannone ha fracassato et meso in fondo un vascello e ammazzato gran numero di persone”.¹⁶²

Come osservato per gli eserciti di terra in relazione alle teorie di Roberts e Parker, anche sul mare l’avvento di nuove armi impose nuove tipologie di addestramento e di disciplina che permettessero una rapida ed efficiente collaborazione tra ogni membro della squadra. L’uso del cannone, infatti, imponeva che ogni uomo fosse assegnato a una precisa posizione con un preciso incarico e fosse addestrato per svolgere in sinergia col resto dell’equipaggio la propria funzione.

¹⁵⁷ PANTERA, 1614, 66.

¹⁵⁸ *Ibidem*, 92.

¹⁵⁹ *Ibidem*, 269.

¹⁶⁰ CANAL, 1929, 60: “Dico che di tutte le sorte di legni et fusto hoggi di usati che cavalcano il mare duo solo ve ne sono, et non di più, atte a reggersi a qualunque grande et gagliarda fortuna; l’una delle quali nel suo termine è buona, l’altra ottima et eccellente. Nella prima io pongo tutti i vascelli che, essendo il mare in fortuna, non montano più che una sol onda ... Nella perfetta et eccellente io intendo quei legni che in fortunevol mare su tre onde sempre soglion stare”.

¹⁶¹ PANTERA, 1614, 40.

¹⁶² *Ibidem*, 85

“Assegni i capi sufficienti a tutte le squadre, i luochi dove s’haveranno a mettere quando doveranno ordinarsi per la battaglia, accioché, sapendo ognuno il suo luoco, non impedisca gl’altri”.¹⁶³

In quest’ottica rientravano anche le costanti esercitazioni a cui dovevano essere sottoposti gli uomini a bordo delle navi; queste, infatti, avrebbero consentito agli ufficiali sia di far svolgere meccanicamente alla ciurma ogni compito le fosse stato assegnato, agendo sulla specializzazione di ogni membro dell’equipaggio e sulla coordinazione di varie squadre, sia di mantenere allenati gli uomini combattendo la rilassatezza provocata dall’inattività:

“L’esercitio, all’incontro, mantiene gl’huomini sani, forti, vigorosi, arditi, costanti e disposti alle fatiche. Però, fornita che sia l’armata delle cose necessarie, procuri il Generale, mentre ella sarà robusta e fresca, al venir, quanto prima potrà al fatto d’arme; ma quando, per aspettar buona occasione o alcuni vantaggi, o per altri rispetti, non la dovesse mettere al rischio della battaglia, o non potesse tirar l’inimico a combattere; cerchi di fargli tutti i danni che potrà, infestandogli le riviere, le terre, i sudditi, i vascelli e tutto lo Stato; e in questa maniera, non sol terrà le sue genti in esercitio, ma le farà più animose, più forti e meglio disposte a tollerar gl’incomodi del mare”.¹⁶⁴

La coordinazione di forze, tuttavia, non era essenziale soltanto per gli uomini, ma anche nello schieramento delle imbarcazioni. Già in età antica alcuni rudimentali mezzi di comunicazione tra le navi erano stati sperimentati, ma fu tra il XV e il XVI secolo, con la crescita delle flotte e l’utilizzo di navi di linea all’interno di formazioni miste che accoglievano navi a vela e a remi, che l’uso di questi segnali divenne fondamentale.¹⁶⁵ Per questo il Canal riservava ampio spazio all’interno del suo dialogo per affrontare tale argomento, ma lo faceva citando un sistema ideato da uno dei protagonisti del dialogo e non istituzionalizzato:

“Quanto poi alla navigatione et degli offitii marinareschi voleva che si osservassero questi ordini. ... I segni del navigar del giorno erano diversi perciocché essendo le galee per tanta distanza lontane che non si potesse a sopracomiti far intender per via di parole prestamente il voler mio Quando io voleva che si facesse vela del terzaruolo si dimostrava da quella parte della mia galea che poteva meglio esser veduta una bandiera tre volte, et quanto all’artimone due, et questo tanto si continuava che da tutte le galee mi fosse stato risposto. ... Quanto ai contrassegni che io havevo dato pel navigare la notte voleva che essi fossero che havendo io voluto levarmi la notte, né essendo a ciò potuto significare all’altre galee né meno avvisarnele con la trombeta io accendeva il mio phanale, al quale segno tutte le galee erano tenute a levare et a uscire dal porto con quella destrezza che più volte ho ricordato ...”.¹⁶⁶

¹⁶³ *Ibidem*, 202.

¹⁶⁴ *Ibidem*, 209.

¹⁶⁵ Alcune indicazioni di segnaletica navale si ritrovano già in documenti antecedenti al XVI secolo come in ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 44, 1308 o in ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 48, 1537.

¹⁶⁶ CANAL, 1929, 187-196.

Pantero Pantera, invece, inserisce un articolato sistema di segnaletica nautica all'interno di un lungo elenco di ordini che ogni Capitano generale della flotta avrebbe dovuto comunicare e far pubblicare su ogni nave prima della partenza. In questo modo l'aspetto personale viene completamente meno e la segnaletica perde la connotazione di codice arbitrario deciso dal singolo comandante per assumere quello di sistema di simboli comune all'intera marina:

“2 Che, quando la capitana, navigando di giorno, voglia far vela e mostri una banderuola in corsia o sopra la poppa una volta, s'intenda che si haverà a spiegare il bastardo: se la mostrerà due volte, s'intenda doversi far la borda, se tre volte, il marabuto, se quattro, il trevo.

3 Che, se la capitana, nauigandosi di notte, vorrà far vela e ne avisarà con la voce la più vicina galea, essa habbia ad avisarne la più vicina a se e quella habbia a dirlo all'altra e così di mano in mano ne sia avisata tutta la squadra e se questo non si potrà far per le distanze de i vascelli, facendone segno in corsia la capitana con un lume, s'intenda voler far vela con il bastardo e se la farà con doi lumi, s'intenda con la borda, se con tre, con il marabuto, fe con quattro, con il trevo. Questo lume, havendosi sospetto, che sia veduto da gl'inimici, si potrà mostrar coperto dalla parte opposta a loro”.¹⁶⁷

All'interno dello stesso elenco di ordini di navigazione, inoltre, l'autore affronta il tema della disciplina a bordo della nave, argomento sfiorato soltanto dal Canal.¹⁶⁸ La disciplina, come le esercitazioni,¹⁶⁹ era diventata fondamentale a seguito della trasformazione nelle tattiche di combattimento permettendo agli ufficiali di avere all'interno dei propri eserciti uniformità e regolamentazione, due aspetti essenziali anche nei movimenti in formazione sul campo di battaglia. La disciplina militare, dunque, possedeva il duplice beneficio di mantenere i soldati in esercizio allontanandoli dall'ozio¹⁷⁰ e di fornire loro un codice morale comune. Questo secondo

¹⁶⁷ *Ibidem*, 190. Questo non è che un esempio del codice proposto da Pantero Pantera, i segnali nautici, infatti, comprendono i primi diciotto capitoli degli ordini di navigazione e occupano ben tre pagine.

¹⁶⁸ CANAL, 1929, 184: “Et perché io sapeva di quanto mal cagione fosse et massimamente nell'Armata per tutti i rispetti il giocho, volendo vietare che nissun soldato o galiotto o marinaio prendesse ardir di giocare alcuna delle loro arme o altra cosa et istromenti necessarii, ordinai che ciascuno di questi che in ciò incorresse fosse gravemente punito et all'incontro che i vincitori restituissero le cose guadagnate; appresso, che i capi, uffitiali et altri simili fossero doppiamente puniti. Così parimenti volea che soggiacessero alle stesse pene coloro che havessero non meno impegnate l'arme che quelli altri che havevano lor sopra prestati i denari, essendo tenuti a restititione di quelle et questi”.

¹⁶⁹ Un breve riferimento alla pratica delle esercitazioni si ritrova anche nel Canal: “Più oltre conoscendo molto bene et pure havendo letto di quanto giovamento sia il tener sempre le sue genti essercitate, io haveva proposto honesti premii a coloro che alla presentia mia (o di cui havesse in inditio posto) nel trarre d'arco o di archibugio o nel giocho della spada li altri avvanzassero; per contrario a quelli che a ciò non si conducevano et non tenevano le loro arme fornite et pronte ad ogni bisogno davo severo castigo”.

¹⁷⁰ PANTERA, 1614, 206: “Tra tutti gl'incomodi e i disagi che possano rendere infelice la vita humana, infestissimo e perniciosissimo è l'otio”.

aspetto era essenziale sia per creare un senso di unione e cameratismo che per rafforzare l'autorità della catena di comando, la quale, dal XVI secolo, aveva iniziato a registrare progressivamente il passaggio da singolo condottiero mercenario con cui si instaurava un rapporto di fiducia e clientelismo,¹⁷¹ a gerarchia organizzata che poteva essere anche totalmente estranea ai singoli soldati.

Il primo ordine relativo alla disciplina che trova spazio nell'elenco del Pantera è la condotta da adottare con i disertori, un problema che aveva sempre assillato gli eserciti,¹⁷² ma che con il crescere del numero degli effettivi si era fatto sempre più pressante:¹⁷³

“28 Che, vedendosi, mentre si combatterà, che alcuno per viltà voglia gettarsi in mare o nascondersi o manchi del debito suo, habbia ad esser punito nella vita e possa esser ammazzato dagli'officiali e da gl'altri combattenti e, se alcun soldato o marinaio gettarà via l'arme o abandonarà il suo posto per andare a rubbare, sia punito nella vita”.¹⁷⁴

Le altre norme, invece, riguardano il comportamento sulla nave:

“39 Che niuno ardisca, sia di qualsivoglia conditione, di battere la ciurma o gl'huomini che sono in catena, fuorché il capitano o gl'officiali deputati a questo, i quali sono i comiti et gl'aguzini. ...

41 Che nelle galee non sia huomo alcuno che ardisca di bestemmiar Dio o la Santissima Vergine o i Santi. Si fugga parimente ogn'occasione di risse, di tumulti e di metter mano all'arme et delle parole ingiuriose sotto le pene che piaceranno al Generale. Si guardi consequentemente ogn'uno dai vitii e delitti enormi e abominevoli, tenendo per certo che, essendo trovato colpevole, sarà castigato.

42 Che i soldati et i marinari attendano a servire amorevolmente e honoratamente comportandosi tra loro e lasciando da parte le contese, le minacce e le altre dimostrazioni d'animo alterato, né sia di loro chi ardisca, per qualsivoglia causa di metter mano all'arme sotto lo stendardo o a vista di ello, né fare insulto e violenza di sorte alcuna sotto le pene che piaceranno alli superiori.

43 Che niuna persona; ancorché sia capitano o altro ufficiale di galea; possa far imbarcar persone e robba e mercantia di qualsivoglia qualità senza licenza del Generale”.¹⁷⁵

¹⁷¹ Cfr. ONGARO, 2019, 15-27.

¹⁷² La pena di morte per chi fugga davanti al pericolo, infatti, era una delle pochissime norme disciplinari che trovavano spazio nelle Commissioni assegnate ai Capitani da Mar in epoca medioevale. Cfr. Rizzi, 2024, 49: “*videlicet preterea si capitaneus preceperit quod supracomiti, comiti et alii de galeys debeant ferire inter inimicos et non ferierint, et si ferierint et aliqua galearum secesserit a prelio, prelio non finito, supracomiti, comiti, nauclerii et hii qui essent ad temones debeant perdere capita, et si non possent reperiri, sint perpetuo forbaniti de Venetiis et omnibus terris et locis ubi dominus dux et comune Venetiarum habent dominium, et omnia sua bona veniant in comune*”.

¹⁷³ La diserzione era una delle piaghe degli eserciti nell'età moderne e ancora più significativa era quella che affliggeva le marine. Un approfondimento su questo tema, in relazione alla marina spagnola proviene dal contributo di Magdalena de Pazzis Pi Corrales *Los tercios en el mar*. Cfr. PI CORRALES, 2006, 113-20.

¹⁷⁴ PANTERA, 1614, 195.

¹⁷⁵ *Ibidem*, 196-97.

Sebbene non siano molti gli atteggiamenti apertamente osteggiati dal documento, questi rappresentano ugualmente una prima regolamentazione¹⁷⁶ relativa a una materia che era sempre sfuggita a ogni organizzazione ed era stata lasciata nelle mani del comandante o, in alcuni casi, dell'intera ciurma attraverso una gestione più democratica. Frederic Lane, infatti, afferma che nei secoli medioevali l'organizzazione a bordo delle navi, almeno di quelle commerciali, era "sorprendentemente democratica"¹⁷⁷ e l'autorità del capitano non era ancora diventata, come sarebbe accaduto più tardi, legge incontestabile. La disciplina si basava principalmente su consuetudini che si erano sedimentate nelle usanze dei marinai e che erano rimaste orali fino al XIII secolo, quando iniziarono a comparire i primi codici su cui ogni membro dell'equipaggio, una volta imbarcato, doveva giurare. Inoltre, le pene che gli ufficiali erano soliti infliggere, salvo la già citata eccezione relativa alla diserzione e alla fuga davanti al nemico, non erano molto severe e si limitavano soltanto a sanzioni pecuniarie. Questo particolare sistema trovava giustificazione nella composizione degli equipaggi mercantili. Fino al XIII secolo, infatti, il comando della nave era affidato al *nauclerus*, ovvero l'ufficiale di rotta, la cui autorità, però, era limitata quasi esclusivamente alle questioni di navigazione, mentre gli armatori, i patroni, si posizionavano tutti al medesimo livello gerarchico. Inoltre, non esisteva una forte separazione sociale tra mercanti e marinai, anzi, talvolta queste due figure coincidevano e i marinai erano essi stessi mercanti proprietari di un certo quantitativo di merce imbarcato sulla nave. La situazione cominciò a cambiare nel corso del Duecento, quando i codici marittimi cominciarono sempre più a individuare un singolo patronus come comandante assoluto dell'imbarcazione e, allo stesso tempo, cominciò ad ampliarsi il divario sociale tra mercanti e marinai, ponendo questi ultimi in una condizione di debolezza.¹⁷⁸ Bisogna comunque segnalare il fatto che, quando nel XIII secolo il diritto veneziano cominciò ad abbandonare le forme consuetudinarie per

¹⁷⁶ La disciplina navale veneziana, comunque, avrebbe continuato a basarsi sulle Istruzioni promulgate dai singoli comandanti ancora per lungo tempo, almeno fino alla seconda guerra di Morea, quando il Provveditore Generale da Mar Daniele IV Dolfin fece distribuire a tutti gli ufficiali dei libretti con regole e ordini per il governo e la navigazione della flotta. Cfr. CAIMMI, 2021, 197; CANDIANI, 2009, 496.

¹⁷⁷ LANE, 1991, 61.

¹⁷⁸ LANE, 1973, 408

adottare quelle statutarie,¹⁷⁹ esso era teso a regolare soltanto “il fatto tecnico del trasporto di merci e di persone per acqua” e non si interessava delle leggi disciplinari da adottare a bordo della nave. La situazione, inoltre, non sarebbe cambiata per secoli. Come afferma Giovanni Cassandro,¹⁸⁰ infatti, tale tipologia di statuti formavano un sistema, ovvero mantenevano intatta la base degli statuti precedenti e apportavano soltanto poche integrazioni generalmente relative agli ambiti già trattati. La svolta statutaria, infatti, era strettamente connessa con l’espansione commerciale a cui la città lagunare era andata incontro negli ultimi anni – in particolar modo dopo la quarta crociata – e con la volontà dello stato centrale di intervenire sulla politica economica attraverso l’autorità legislativa, forte della sedimentazione delle proprie strutture costituzionale: l’interesse era dunque interamente rivolto alle norme commerciali e non a quelle disciplinari.

4.2 Ordinamenti disciplinari tra XV e XVIII secolo

Documenti relativi alla disciplina navale, dunque, esistevano già a partire dagli ultimi secoli medioevali, ma si erano sempre configurati come ordini privati interni alla singola nave o alla singola flotta. Per comprendere meglio questa evoluzione sarà utile analizzare alcuni capitolari veneziani di età medievale e moderna al fine di osservare regolarità e differenze nel corso dei secoli. Per questo, nelle pagine seguenti, dopo aver analizzato tre capitolari del XV secolo, in particolare quelli scritti da Andrea Mocenigo nel 1428,¹⁸¹ da Girolamo Malipiero nel 1475¹⁸² e da Benedetto Pesaro nel 1500,¹⁸³ si metteranno in relazione questi con il testo di Pantero Pantera e altri documenti successivi, cercando di osservare se la struttura e la materia abbiano subito o meno evoluzioni.

¹⁷⁹ In poco più di vent’anni compaiono a Venezia tre diverse riformulazioni del diritto marittimo: gli *ordinamenta super saornatione caricatione et stivatione navium* del doge Pietro Ziani (1227), gli *ordinamenta* del doge Iacopo Tiepolo (1229) e gli *statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis* del doge Raniero Zeno (1255). Cfr. CASSANDRO, 1973, 185; MOCENIGO, 2010; ZORDAN, 1991, 623-626.

¹⁸⁰ CASSANDRO, 1973, 189.

¹⁸¹ MOCENIGO, 1929.

¹⁸² ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 44, doc. 1308.

¹⁸³ ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 48, doc. 1537.

Nonostante sia il più antico, il documento redatto da Andrea Mocenigo è il più lungo e completo tra i testi prodotti nel XV secolo, tanto da essere ripreso negli anni successivi da tre diversi taccuini nautici, ovvero da scritti che fungevano da prontuari per chiunque si accingesse a prendere il mare.¹⁸⁴ Il testo è redatto secondo una struttura a capitoli – comune in questa tipologia di documenti – e affronta diverse materie quali la disciplina a bordo delle navi, gli ordini per la navigazione e la segnaletica navale. Le norme concernenti la disciplina sono molto scarse rispetto a quelle delle altre materie e si limitano a proibire la bestemmia, il furto e la vendita o l’impegno di armi nel gioco d’azzardo. Il problema dei bestemmiatori non sussisteva soltanto a bordo delle navi, ma rappresentava un vizio contro cui erano state prese misure anche all’interno della città stessa. Al fine di prevenire la corruzione della moralità pubblica, nel 1537 era stata istituita la magistratura degli *Esecutori contro la bestemmia*, ma, nonostante questo nuovo organo di controllo e la severità delle pene,¹⁸⁵ il gioco e la bestemmia continuarono nei secoli ad essere comportamenti presenti nella città di Venezia e, ancor più, negli equipaggi delle galee. Gli ordini riguardanti il furto e le armi, invece, erano principalmente di natura pratica e miravano a evitare di disperdere le forze durante il combattimento, limitando così anche la fuga di disertori; dall’altro, a mantenere una flotta efficiente, in cui uno strumento necessario alla sicurezza dell’intero equipaggio come le armi personali non potesse essere scambiato da nessun uomo in cambio di denaro.

“Per blastemar

El comanda messer lo Capetanio, chi biastemarà Idio, o la Sun madre madona Santa Maria, o santo, o santa: se' l sarà homo di remo debbia essere frustato da poppe a proda, se' l sarà homo de pè paga

¹⁸⁴ Cfr. CONTERIO, 1992. I tre taccuini nautici che riportano gli ordini di Andrea Mocenigo sono il manoscritto di Michele Rodi composto intorno al 1434, la *Raxion de' marinieri* di Pietro di Versi del 1444-1445 e il documento conosciuto come *Atlante Cornaro*, un manoscritto contenente anche trentaquattro carte nautiche finanziato all’incirca nel 1489 dalla famiglia Cornaro stessa. Nel suo contributo, però, la studiosa Annalisa Conterio cita altri tre taccuini nautici: l’*Arte veneziana del navigare* del 1444-1445, il libro di Zorzi trombetta da Modone datato all’incirca negli stessi anni e, infine, *Ragioni antique spettanti all’arte del mare et fabriche de vasselli*, la cui data di composizione si situa tra il 140 e il 1529.

¹⁸⁵ Molmenti riporta un episodio raccontato dal Sanudo in cui, già nel 1510, prima dell’istituzione degli *Esecutori contro la bestemmia*, tre uomini, sentiti pronunciare parole blasfeme all’interno di un’osteria da un prete, erano stati condotti per il Canal Grande gridando la propria colpa prima che venisse loro tagliata la lingua, tolti gli occhi e recisa la mano destra. Cfr. MOLMENTI, 1903, 287.

soldi 100. E sia tegnado zascaduno soracomito de mandar a esecution la ditta pena, fazando è saver à messer el Capetanio de quello, o quelli che contrafarà”,¹⁸⁶

“Per non robbar in la battaia

El commanda M. el Capetanio che durando la battaia nessuno no se metta a rubar, perchè molte fiade habbiando sconfitto i nemizi, quelli venzidori per andar robando sono stati poi lor sconfitti, e questo è solo per ingordiscia di robbar, nè nessuno non se gitta in acqua per andar a robbar inchina all'ultima sconfitta sotto pena, e pene piäsera a M. el Capetanio”,¹⁸⁷

“Per vender o impegnar

El commanda che alguna persona non debbia vender de le so arme, nè portar in terra sotto quelle pene piäsera a messer el Capetanio.. Ancora che alguno non olsa zugar o impegnar alguna arma per zugar, e quelli c' haverà zugado sora arme, e che havesse guadagnado quello debbia render l'arma à colui, c' havesse perso. Ancora à chi havesse imprestado sora arma debbia perder i denari e sia renduda l'arma a quello che la havesse impegnada, et oltra questo cazano in quella pena piäsera a messer el Capetanio”.¹⁸⁸

Come nota Nani Mocenigo, queste ordinanze erano già presenti in codici del secolo precedente come le ordinanze del Conte Verde del 1366¹⁸⁹ o le Commissioni affidate ai Capitani da Mar¹⁹⁰ e sarebbero rimaste pressoché invariate per tutto il secolo. Nei manoscritti del 1475 e del 1500, infatti si può riscontrare il medesimo schema: la prima norma è quella contro i bestemmiatori, si fa cenno poi al divieto di vendere o impegnare armi e, infine, si ammonisce chiunque volesse sfruttare la battaglia per saccheggiare.

“Chi bestemmia dio la sua madre santo e santa: Prima chi bestemmia dio e la sua madre santa garà pagare D (soldi) 100; et per santo o per santa D (soldi) 50”;¹⁹¹

“che niuno non presumi vendere né impegnare Alguna arma sotto pena de D (soldi) 90”,¹⁹²

“Che dando bataglia alguno non presumi ne ardisca robare”;¹⁹³

“Possa né debba algun far botin per fino durare la battaglia sotto pena de la forga non ma quando sarà finita e la battaglia e si algun non facea e sia ingiuriato e la qual ingiuria et avrà la verità tutto il bottin sia suo et el falso sia piegato (?) per la gola”¹⁹⁴

¹⁸⁶ MOCENIGO, 1929, 93-4.

¹⁸⁷ *Ibidem*, 109-10.

¹⁸⁸ *Ibidem*, 96.

¹⁸⁹ PRASCA, 1891, 401-30.

¹⁹⁰ Cfr. Rizzi, 2024, 49: “*videlicet preterea si capitaneus preceperit quod supracomiti, comiti et alii de galeys debeant ferire inter inimicos et non ferierint, et si ferierint et aliqua galearum secesserit a prelio, prelio non finito, supracomiti, comiti, nauclerii et hii qui essent ad temones debeant perdere capita, et si non possent reperiri, sint perpetuo forbaniti de Venetiis et omnibus terris et locis ubi dominus dux et comune Venetiarum habent dominium, et omnia sua bona veniant in comune*”.

¹⁹¹ ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, busta 44, documento 1308, carta 1 recto.

¹⁹² *Ibidem*.

¹⁹³ *Ibidem*, carta 2 recto.

¹⁹⁴ ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, busta 48, documento 1537, carta 2 recto.

La situazione, in realtà, non sembra essere mutata nemmeno nel XVII secolo. Sebbene, come si è già avuto modo di osservare, *L'Armata Navale* di Pantero Pantera datata 1614 testimonia una nuova consapevolezza dei problemi posti dal crescente numero degli effettivi negli eserciti e delle spese da questi richiesti, le norme disciplinari continuavano a essere le medesime dei secoli precedenti. Non solo, l'intera struttura dei capitoli era talmente cristallizzata e stabile che l'ufficiale della marina pontificia l'aveva riproposta pedissequamente inserendo il capitolo relativo agli ordini del comandante quasi come un corpo estraneo all'interno del trattato.

Il quadro, a giudicare dai documenti, sembra essere cambiato nel XVIII secolo. Infatti, analizzando il codice BQSVe, cl. IV, cod. 104, *Ordini militari stabiliti dall'Eccellentissimo Signor [...] Almirante per la sua squadra nel Golfo di Venezia* si può osservare come, nonostante la struttura fosse rimasta inalterata e caratterizzata dalla stessa divisione in brevi capitoli propria dei secoli precedenti, le norme relative alla disciplina fossero diventate più numerose rispetto a quelle contenute nei documenti dei secoli precedenti e come, al contrario, trattandosi di un regolamento destinato alle milizie, fossero scomparsi gli ordini di navigazione e la segnaletica navale.

La bestemmia continuava, inevitabilmente, a essere proibita e punita severamente, ma il castigo non era più espresso esplicitamente ed era, dunque, probabilmente a discrezione delle autorità di bordo, in particolare dei Caporali e dei Sergenti, ovvero gli ufficiali incaricati di far rispettare la disciplina. Tale regola veniva inserita all'interno di un capitolo dedicato alla moralità a bordo delle navi e che proibiva anche l'imbarco di donne non sposate sulle imbarcazioni:

“trovandosi de bestemmiatori che strappazzassero S. D. M., come La Santissima Vergine e altri Santi o Reliquie li Sergenti e Caporali saranno in debito parteciparne a chi s'aspetta per esser severamente puniti, e non si permetterà d'imbarcar donne che non fossero maritate; Il Cappellano della Nave sarà in obbligo quando sentisse a biastemmare contro a S. D. M. della Santissima Vergine o de Santi come pur vedesse o sentisse cose disoneste dovrà avvisare il Comandante acciò soggiacino al castigo”.¹⁹⁵

¹⁹⁵ BQSVe, cl. IV, cod. 104, *Ordini militari stabiliti dall'Eccellentissimo Signor [...] Almirante per la sua squadra nel Golfo di Venezia*, c. 2r.

Altre prescrizioni erano quelle contro le risse, il gioco, l'imbarco di merce privata¹⁹⁶ e tutti quegli atteggiamenti che comportassero da parte dei soldati e dei marinai la perdita dell'equipaggiamento di cui erano stati forniti dalla Repubblica:

“Capitolo 6:

Il Comandante delle Milizie ordinerà che niuno delli soldati massime li bettolini che non debbano comprare né vestimenti o pur altra robba dalli marinari né pur robba fosse stata rubbata, sotto pena d'esser severamente castigati e restituire la robba e perderanno il soldo”;¹⁹⁷

“Capitolo 8:

Il Comandante ordinerà che tutti gl'Officiali debbano rispettarsi uno con l'altro proibendo il gioco delle mani, né che scherzino con cattive parole ove potrebbe arrivare un criminale e che li soldati portino rispetto agl'Officiali come alli suoi proprii, quando da ciò preterissero saranno severamente castigati e non si daranno molestia fra di loro come pure con li marinari né con mani, né con altro e ciò trasgredendo saranno severamente castigati”;¹⁹⁸

“Capitolo 14

Il Comandante deve avere cura alli Bettolini e soldati, come anche per gl'Officiali, che non imbarchino robba grossa, principalmente casse, ranchi quali impediscano il Coridor e la stiva ne combattimenti; li soldati dovranno aver li loro ranchi all'uso Olandese, che serviranno pure nelle malatie a guisa di stromazzi pieni di paglia”.¹⁹⁹

L'evoluzione delle marine e del modo di combattere sul mare, però, portò alla nascita anche di nuovi capitoli all'interno dei documenti, relativi sia alla logistica sia alle tattiche di combattimento. Per quanto riguarda l'aspetto organizzativo, comparvero numerose norme atte a regolare la presenza e il controllo di materiali sulle navi, fossero questi strumenti necessari alla navigazione come il sartame e le vele, o all'equipaggio come viveri, vestiti e armi:

“Capitolo 3

Il Comandante delle Milizie che s'imbarcherà sopra le Pubbliche Navi da Guerra dovrà abboccarsi subito con il Capitano della Nave come pure vi si dovrà ritrovar presente il Scrivano e Capo Principale per li armizi della Nave, principalmente che la Nave non faci acqua e gl'alberi siano sani, quanto li serchiami e de detti ve ne siino in risserva quanti cannoni armati et in risserva quante mude di vele et il timone e ribolla siino sani, le trombe e dette Inglese sane come mastelli e boioli d'acqua,

¹⁹⁶ Prescrizioni simili vigevano anche nell'esercito di terraferma, ma nel caso della flotta l'argomento era ancora più pressante perché esso non si limitava a una questione di rigore e disciplina, ma era connesso con la possibilità di trarre profitto da mercati lontani e, soprattutto, con la limitatissima disponibilità di spazio presente in nave. “La moltitudine de' bagagli, et d'altri impedimenti in un esercito è nata molte volte a levarti la vittoria di mano e quasi sempre a cavarti la perdita. [...] È necessario pertanto mostrar quanto sia perniziosa cosa all'universale queste particolari superfluità, et lussurie de' soldati moderni, ai quali non basta la casa sola, che insieme con essa vogliono ancor la stalla, parte per condurre le bagaglie e soverchie, et parte per portar le femine” (GARIMBERTO, 1557, 213).

¹⁹⁷ ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, busta 48, documento 1537, carta 1v.-2r.

¹⁹⁸ *Ibidem*, c. 2 r.

¹⁹⁹ *Ibidem*, c. 2v.

quanto biscotto et acqua si ritrovi e se li Pozzi e Caratelli sono buoni come li letti da canon, ruote et aste siino ben untate di sevo e che li paranchi siino abili e quanti de detti ve ne sono in risserva e se vi sono cunusse per li canoni, calcatori, scuoli, calcador di corda, buttafuochi, manuelle di legno, come di ferro, corni da' polvere con suo stilo, quanta carta per scartozzi, quanti scartozzi pieni e voti e quanta polvere si ritrova in monitione quante palle, e dette incatenate, angioli, granate e fischette siino, come quante ruote et aste sono in risserva e se Santa Barbara si ritrovi ben serata dalli portelli e se li guarda scartozzi siino ben in ordine come li mastelli d'acqua con sue radazze, trombe da guerra, pignatte di fuoco e come altre simili cose che si andranno esprimendo a suo luoco";²⁰⁰

“Capitolo 12

Il Comandante delle Militie dovrà informarsi della Monitione da Guerra, come delli materalii che in mancanza del necessario bisogno ne darà parte a chi s'aspetta per scaricarsi dal proprio debito; il medemo pure avrà cura di far star vigilante il Capo Artigliere con suoi rappresentanti et Artiglieria come pure il Marangon per le rotture dell'aste e ruste de canoni et altr com'anche il Calafà per stoppar li buchi delle Navi che venissero fatti dalle palle nemiche acciò non rimanghi cosa imperfetta";²⁰¹

“Li bettolini dovranno avere tutte le sorti di provigioni per l'allimento delle militie, cioè buon vino, formaglio, oglio, aceto, aglio, tabacco, e di tutte le sorti di minestra, prosciutti, salai, stocchi fissi, baccalai, né venderanno quasi sia robba senza stima, in pena di perder tutta la robba a beneficio degl'amalati".²⁰²

Le nuove tattiche di combattimento, invece, si riflessero in una maggior attenzione per le posizioni in combattimento e per le costanti esercitazioni dell'equipaggio. Ogni uomo, infatti, doveva occupare una posizione ben precisa in battaglia e i soldati dovevano evitare l'ozio mantenendo una rigida routine e compiendo continue esercitazioni con l'artiglieria:

“Capitolo 7

Il Comandante per mantenere le Militie che si ritrovano sopra le Pubbliche Navi da Guerra, farà levar li soldati la mattina alla Diana e mandarli di sopra e far levar li portelli del Coridor per passar l'aria e ciò per una buon'ora per rinfrescar il Coridor e poi farà ritornar li soldati alli suoi posti e guarderà che il biscotto non sia marcio che li soldati prenderanno il scorbutto e che vi sia buon'acqua e che li pozzi siino ben lavati per impedir che l'acqua non spuzza e farà lavar il Coridor almeno una volta alla settimana"²⁰³

“Capitolo 16

Il Comandante farà far l'esercizio del Canon per ordinario dovranno esser quattro uomini per canon, il primo de quali sarà il Capo, quale principiando dalla driva della Nave avrà la schiena voltata dalla prova per operar con il stillo e spolverin con la mano dritta e l'altro, che averà la schiena voltata alla prova et in fianco del Capo somministrerà il scartozzo, palla e botton; quello che sarà in faccia al Capo maneggerà la manuella di legno o schizza di ferro come il buttafuoco; il quarto che averà la schiena voltata alla puppa opererà con la mano dritta pigliando il scuolo per nettare e caricare il canon, il Capo ch'a il stilo darà la mezza volta al botton della culatta del canon, come alli paranchi come trovandosi dentro et il simile fuori scoprirà e coprirà con la plattina la lumiera e prenderà la mira operando ogn'uno a tempo quando li verà comandato; lo stesso faranno quelli della sinistra della nave, ch'anno la fronte all'oposto della dritta, quali opereranno tutto con il braccio destro

²⁰⁰ *Ibidem*, c. 1v.

²⁰¹ *Ibidem*, c. 2v.

²⁰² *Ibidem*, c. 2r.

²⁰³ *Ibidem*, c. 2r.

avertendo però che per dar fuori il canon, tutti dovranno tirare li paranchi come aiutare a drizzarlo quando saranno bene esercitati in quattro farà bisogno instruirli per tre, come pure due per canon e ciò per mancanza di gente come de morti ne combattimenti; per ben combattere si darà fuoco ad un canon sì et uno non quando si combattesse con ogni fianco e con tutti due si pratticherà il medemo e questo sarà il principale da osservare nelli combattimenti, sapendosi quando si dà fuoco al canone recula dentro da sé, onde per necessità basteranno due a caricarlo; per cazarlo fuori li più vicini a loro saranno in debito darli aiuto; quando fossero troppi soldati appresso del canone arrivando una palla del nemico può portar gran danno. Si doverà far farlo più volte il detto Esercizio alla settimana come quello del fucile per instruir bene li soldati acciò non venghi poi a succedere qualche disordine in occorrenza di combattere”²⁰⁴

Un altro aspetto fondamentale è la comparsa di una differente regolamentazione tra capitani delle navi e capitani delle milizie e la creazione di una netta e ben codificata catena di comando. La differenza tra le due carriere e le due preparazioni è resa evidente fin dal principio del documento che, nella prima carta, recita:

“Il Comandante delle Militie che s’imbarcasse sopra le Pubbliche Navi da Guerra e non trovando imbarcato un Capo da Mar né Governatore di Nave e che il detto Comandante non avesse cognitione della Nautica Navigazione non sapendo intender a dire Orza, Poggia, forzar le vele e smorzarle principalmente nelli Combattimenti Navali non è altro che un far perdere il decoro agl’ufficiali essendo giustamente come una candela che non sia accesa. Onde in tal occasione si potrebbe consegnare la Nave al Capitano d’essa e come qual cieca seco condurla dove a lui piacesse”.²⁰⁵

Per quanto, infatti, un buon ufficiale imbarcato su una nave pubblica non potesse prescindere completamente dalle competenze nautiche, appare chiaro come non fosse affatto scontato il fatto che i Comandanti delle Milizie le possedessero. La catena di comando, invece, compare in quasi ogni capitolo del documento, ma si rileva con maggiore chiarezza nelle indicazioni relative allo svolgimento delle guardie e nella pratica delle spalliere. Gli uomini che dovevano occuparsi dei turni di guardia, infatti, non erano soltanto fanti, ma comprendevano figure appartenenti quasi a ogni grado:

“Quando fosse imbarcato un Capo da Mar, comanderà di guardia un Capitano, un Tenente, un Alfiere, un Sergente, due Caporali, due Tamburi, un Pifaro e fanti in numero 30 e se vi fosse un Governatore di Nave, comanderà un Tenente, un Sergente, due Caporali, un Tamburo e un Pifaro e fanti in numero 24 conforme permetterà la forza della militia metteranno sentinelle in numero 7 di giorno e in numero 8 di notte”.²⁰⁶

²⁰⁴ *Ibidem*, c. 2v.-3r.

²⁰⁵ *Ibidem*, c. 1r.

²⁰⁶ *Ibidem*, c. 1v.

La pratica delle spalliere, invece, era una forma di saluto verso i superiori,²⁰⁷ il quale prevedeva che, attraverso alcuni movimenti in sequenza, si portasse la propria arma dalla posizione di riposo alla spalla:

“Le spalliere saranno praticate nella seguente forma: per il SSmo si farà genocchio a terra presentate l’armi battendo la marchia e bassar le bocche de fucili, e le ponte delle piche, come la punta della Bandiera a terra. Per l’Arcivescovo si farà fucil in spalla con la bandiera spiegata. Per l’Eccellentissimo Capitano Generale e Generale in Capite presenteranno l’armi battendo la marchia, e batterli la picca, e bandiera. Per l’Eccellentissimi Capi da Mar si farà fucil in spalla con la Bandiera spiegata, e gl’Officiali con la picca in mano; per l’Eccellentissimo Tenente General fucil in spalla con far battere tre tochi di rapello. Per l’Eccellentissimo Sergente General fucil in spalla con due tocchi di rapello e bandiera in mano. Per l’Eccellentissimo Provisor e Bailo fucil in spalla con bandiera alla mano. Per l’Eccellentissimo Governator delle Galeazze e Governator delle Navi e Sopracomiti col calcio del fucile a terra, con il subalterno di guardia alla testa”.²⁰⁸

Strettamente connesso alla gerarchia di comando, infine, è anche l’elemento che più di ogni altro distanzia i documenti di XVII e XVIII secolo come *L’Armata Navale e Ordini militari stabiliti dall’Eccellentissimo Signor [...] Almirante per la sua squadra nel Golfo di Venezia* dai documenti dei secoli precedenti: la finalità e il destinatario. Le ordinanze navali del XV e XVI secolo, infatti, per quanto fossero sistematicamente riprese dai capitani successivi, erano documenti nati come regolamenti interni forniti dai comandanti alle proprie navi o alle proprie flotte e avevano soltanto finalità pratica, ovvero erano volti a stabilire le norme di condotta e una convenzione di segnali per quella singola squadra. I regolamenti proposti da Pantero Pantera e dall’Almirante veneziano, al contrario, pur tramandando – almeno nel caso del Pantera – quasi lo stesso testo dei documenti precedenti, non erano stati scritti da un capitano per fornire norme al proprio equipaggio, ma erano destinati esplicitamente ai comandanti a cui veniva fornito un modello da adottare nel corso della propria gestione.

Ciò nonostante, la distanza tra l’evoluzione della trattatistica di terra e quella di mare rimaneva ancora ampia. Se si confrontano i trattati proposti in precedenza per gli eserciti di terraferma con i regolamenti qui riportati è facile notare come questi ultimi risultino particolarmente scarni e poco attenti alla gestione della disciplina e alla descrizione delle punizioni a bordo delle navi. Una prima spiegazione può risiedere

²⁰⁷ La nuova importanza riservata al rispetto della catena di comando emerge anche da un particolare episodio avvenuto durante la guerra di Candia: il Capitano Generale da Mar Mocenigo fece arrestare due ufficiali dell’armata grossa, colpevoli soltanto di non essere riusciti a distruggere interamente la flotta ottomana nella battaglia di Fochies, con il pretesto di equivoco sui saluti. Cfr. CANDIANI, 2012, 97-98.

²⁰⁸ ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, busta 48, documento 1537, carta 1 v.

nella diversa natura dei testi: le opere citate per l'esercito terrestre si configurano come veri e propri trattati, mentre al contrario – con l'eccezione de *L'Armata Navale* di Pantero Pantera – quelli marittimi sono soltanto dei regolamenti ed è perciò normale che siano più coincisi e stringati; tuttavia, non va trascurato il fatto che buona parte della produzione trattatistica militare dell'epoca era composta da uomini d'arme e perciò è lecito ipotizzare che la realtà negli eserciti di terra non fosse affatto distante dal modello prospettato dalle opere scritte. Inoltre, giova a questo punto ricordarlo, il Pantera – autore dell'unico vero trattato navale dell'epoca – non era veneziano e, sebbene la sua opera, con tutta probabilità, giunse anche nella Serenissima, non era a questa che il suo trattato si rivolgeva. Come è già emerso, infatti, la composizione del corpo ufficiali veneziano divergeva da quella delle altre marine e, soprattutto, si distanziava da quella di terraferma. I cardini della catena di comando, infatti, non erano condottieri stranieri, esperti militari al soldo della Repubblica, bensì esponenti del ceto patrizio, i quali, per quanto la loro formazione poco specializzante avrebbe potuto rendere utili dei testi a cui ispirarsi, difficilmente accettavano di sottomettere la propria assoluta autorità a regolamenti e ordini, probabilmente considerandosi più facilmente imprenditori che uomini d'arme.

Per concludere e tentare di offrire una spiegazione alla quasi totale assenza di trattati navali e alla scarsità di norme relative alla disciplina riscontrabile nei pochi regolamenti marittimi giunti fino a noi, in special modo se rapportate alla completezza della trattatistica militare di terraferma, sembra possibile affermare che essa – pur essendone a sua volta una causa che rafforzava un circolo vizioso – fosse in una certa misura conseguenza della fortissima autorità dei Sopracomiti e del loro rapporto col governo centrale.

4.3 Le nuove scuole per ufficiali di marina

La figura del capitano nel corso del '1600 aveva iniziato un processo di trasformazione che, soprattutto nel secolo successivo, avrebbe mutato il suo ruolo all'interno della marina, le sue prerogative e la sua formazione: fino alla metà del Seicento nella maggior parte delle marine europee gli ufficiali erano considerati soprattutto come condottieri militari e leader di uomini, ma non venivano richieste loro particolari

nozioni relative alla navigazione o alla conduzione della nave. Inoltre, fu particolarmente lungo e sofferto il passaggio che portò i capitani a operare non più come imprenditori privati interessati al saccheggio e al bottino, ma come esponenti dello Stato. È probabile, tuttavia, considerate soprattutto le coordinate temporali in cui si situa il fenomeno, che la necessità di istruire marinai e ufficiali abbia iniziato a essere percepita con urgenza soprattutto dopo l'inserimento nella marina veneziana delle navi a vela. Le galee, infatti, non solo non necessitavano di marinai esperti, dal momento che chiunque poteva fin da subito svolgere il proprio compito al remo, ma avevano anche affrontato pochissime evoluzioni tattiche nella propria storia e non era perciò necessario un vero e proprio periodo di formazione – ulteriore rispetto all'apprendistato a bordo delle imbarcazioni – che insegnasse a piloti e comandanti come manovrarle. Da un presupposto simile parte anche lo studio di Daniel K. Benjamin e Anca Tifrea *Learning by Dying: Combat Performance in the Age of Sail*.²⁰⁹ Secondo questi studiosi, infatti, l'enorme casualità introdotta negli scontri navali dall'incremento della capacità di fuoco, sarebbe stato un elemento decisivo per la nascita dell'istruzione istituzionalizzata in quanto quest'ultima serviva proprio ad arginare il ruolo del caso in battaglia prevenendo errori potenzialmente fatali ad opera dei capitani.

I primi tentativi veneziani di istituzionalizzare la formazione degli equipaggi risalgono già al XVI secolo, quando, nel 1573, venne fondata la *Scuola dei Marinai* di San Nicolò con lo scopo di raccogliere ed educare tutta la gente di mare della città, così da possedere sempre un bacino di uomini pronti a prendere servizio. Il progetto, tuttavia, si concluse con un fallimento: la Scuola divenne un circolo elitario e, nonostante il progetto fosse stato rilanciato più volte in concomitanza con altri momenti riformatori, non svolse mai la funzione per cui era stata originariamente ideata.²¹⁰

Una significativa proposta per regolamentare l'istruzione e la gerarchia degli ufficiali marittimi giunse quasi un secolo più tardi, quando, a seguito di alcune proteste provenienti da equipaggi di stanza a Corfù, venne avviata un'investigazione al fine di verificare l'effettiva erogazione del vitto e la condotta dei capitani delle navi da guerra,

²⁰⁹ BENJAMIN-TIFREA, 2007, 968-1000.

²¹⁰ Cfr. CANDIANI, 2009, 125.

accusati di avere scarsa cura dell'equipaggio. Anche i capitani delle navi, infatti, seppur di estrazione sociale inferiore ai Sopracomiti, avevano una concezione quasi privatistica delle proprie imbarcazioni e dei propri equipaggi, supportata da una continuità di servizio anche superiore a quella dei comandanti di galea. L'inchiesta si concluse senza alcuna condanna, ma diede il via a un periodo di riforme importante che, da un lato, portò alla creazione di una "tariffa" del vitto, ovvero un documento che regolava esattamente le quantità e le tipologie di cibo che dovevano essere somministrate all'equipaggio;²¹¹ dall'altro, spinse il Senato a incaricare Lorenzo Dolce di redigere una nuova regolamentazione delle navi della Repubblica.²¹² Con la sua proposta il Dolce suggeriva che a bordo di ogni nave prendesse servizio un governatore patrizio affiancato da altri due ufficiali nobili istruiti in una scuola navale che avrebbe dovuto essere istituita a Venezia e che nella stessa scuola dovessero essere formati anche gli ufficiali non nobili. Inoltre, proponeva che gli ufficiali nel corso della loro carriera sperimentassero un'alternanza di incarichi a bordo dell'Armata Sottile e dell'Armata Grossa dal momento che in entrambe avrebbe preso servizio la medesima tipologia di ufficiale: mirava così a costringere il ceto patrizio a occuparsi anche dell'Armata Grossa, gestita da capitani non nobili. Probabilmente, come sostiene Guido Candiani, furono proprio le implicazioni di un coinvolgimento patrizio nella gestione delle navi tonde a far sì che il Senato, spaventato dai costi che questo avrebbe riversato sulla classe dominante, lasciasse inattuata la proposta del Dolce.²¹³

L'istruzione, tuttavia, non si limitava soltanto a materie relative alla vita a bordo della nave, ma coinvolgeva ogni ambito toccato dalla marina. Nell'ultimo decennio del XVII secolo, infatti, l'architetto navale Stefano Conti iniziò a lavorare per istituire a Venezia una scuola di costruzione navale paragonabile a quelle che erano sorte negli anni precedenti in Francia, proponendo alle magistrature veneziane, anche se senza successo, di allestire una scuola ufficiale e statale in Arsenale. Inoltre, Stefano Conti si cimentò nella produzione di un libro che contenesse il suo sapere in merito alle

²¹¹ Venezia, pur regolando dettagliatamente le quantità e tipologie di cibo da somministrare nelle navi, a differenza di quanto fatto con il biscotto, non si impegnò mai in prima persona nel rifornimento di viveri e la tariffa non risolse il problema, ma lo spostò soltanto sulle spalle dei capitani. Cfr. CANDIANI, 2009 149-50.

²¹² Cfr. BMC, ms. Morosini-Grimani 1515, cc. 427r - 431r.

²¹³ CANDIANI, 2009, 153-54.

diverse scuole di costruzione: *L'Architettura navale*. Nonostante la scuola non sia stata alla fine costruita, l'opera del Conti servì ad accendere l'interesse del governo veneziano per la costruzione nautica, tanto che da quel momento i progetti sulla base dei quali venivano costruite le navi iniziarono a essere custoditi per poter fungere in seguito da modelli. La prima vera scuola di navigazione veneziana, infine, venne istituita nel 1739.²¹⁴ Questa fu la prima scuola nautica italiana, ma ben presto ne nacquero molte altre in tutta la penisola – a Trieste nel 1754, a Livorno nel 1766, a Camogli, in Liguria, nel 1777, in tutto il meridione nell'ultimo trentennio del XVIII secolo – accomunate, come afferma Raffaella Salvemini,²¹⁵ da programmi simili, rivolti tutti allo studio della matematica, della geometria e della nautica e dalla volontà di rivolgersi a ragazzi provenienti da famiglie abbienti e altolocate, capaci già di leggere e scrivere e che possedessero basi matematiche.

Un processo analogo aveva avuto luogo in altre marine europee già nel XVII secolo. L'Olanda, per esempio, poteva vantare un corpo di ufficiali permanenti già a partire dal 1626, l'Inghilterra aveva affrontato una profonda riforma della marina nel primo cinquantennio del Seicento sotto la guida di re Carlo I e anche la Francia aveva rivoluzionato le proprie forze navali nel 1681. Queste trasformazioni comportarono anche cambiamenti sociali: il ruolo di ufficiale divenne più appetibile trasformandosi in un ascensore sociale capace di conferire status e autorità, per questo col tempo divenne fondamentale creare un corpo di ufficiali permanenti che legasse questi uomini allo stato.²¹⁶

²¹⁴ Cfr. SIRAGO, 2022, 15; SIRAGO-RASTRELLI, 2024, 15; SALVEMINI, 2012, 39.

²¹⁵ SALVEMINI, 2012, 39.

²¹⁶ Cfr. GLETE, 2010, 69-70; JANŽEKOVIČ, 2020, 192; PEZZOLO, 2007, 87-88, ELIAS, 2007.

RIASSORBIMENTO DELLA DISCIPLINA NAVALE NELLE MANI DELLO STATO

“La creazione di un corpo ufficiali gerarchico e burocratizzato si rivelò un sistema efficace per promuovere la lealtà verso lo stato di questi nuovi gruppi di élite. Gli ufficiali controllavano la violenza per conto dello stato, ma dipendevano in tutto e per tutto dall'autorità dello stato stesso, che legittimava sia le tasse imposte per il mantenimento delle forze armate, sia l'autorità degli ufficiali sui subordinati”;²¹⁷

“I patrizi continuavano a esercitare il comando marittimo in nome della Signoria e raramente mettevano in dubbio la necessità di attenersi agli ordini impartiti. Il sistema funzionava perché Venezia concedeva loro un notevole margine di iniziativa e di autonomia, accontentandosi di tracciare il quadro generale della missione, senza “dare direttive precise” e in mare “sopracomiti e capi da mar” assumevano tutti i poteri dello Stato, militari, giudiziari e amministrativi”;²¹⁸

Con queste frasi Jan Glete e Jean-Claude Hocquet descrivono il rapporto tra la disciplina a bordo delle navi da guerra e il governo centrale: gli ufficiali marittimi avevano pieno potere sulle proprie imbarcazioni e sugli uomini imbarcati, ma questa autorità proveniva direttamente dal potere centrale che, attraverso la catena di comando, li legittimava. Queste affermazioni, però, non sono sufficienti a comprendere pienamente l'argomento e ci riconducono al quesito iniziale: perché uno stato che stava cercando di accentrare su di sé il maggior numero di competenze e capacità decisionali possibili accettava di delegare un ambito che stava diventando sempre più centrale a capitani privati? Era per il governo sufficiente essere l'elemento legittimante questa autorità o esistevano modalità attraverso cui esso conservava un certo controllo sugli ufficiali? I documenti osservati nei precedenti capitoli, talvolta commissionati e pubblicati dai governi stessi, che ruolo avevano? Servivano a fornire agli ufficiali dei consigli su come gestire il proprio equipaggio o, qualora presentassero dei regolamenti, erano vincolanti e sopravanzavano anche l'autorità dei capitani? Per rispondere a queste domande e formulare delle ipotesi sorrette anche dal contesto analizzato nei capitoli precedenti può rivelarsi interessante affrontare come caso studio l'analisi del processo al Capitano Generale da Mar Antonio Zen avvenuto nell'ultimo decennio del XVII secolo dopo la sconfitta delle isole Spaladori. Gli interrogatori degli uomini imbarcati sulla flotta forniranno alcune indicazioni riguardo le modalità di gestire la disciplina a bordo e lo scarto esistente tra pratica in mare e teoria prospettata dai documenti; tuttavia, permetteranno anche di osservare il

²¹⁷ GLETE, 2010, 70.

²¹⁸ HOCQUET, 1991, 483.

funzionamento della giustizia militare, i suoi legami con la politica e il ruolo giocato dalla disciplina all'interno dell'intero processo.

5.1 La prima guerra di Morea e la sconfitta delle isole Spaladori²¹⁹

Il processo ad Antonio Zen si colloca all'interno della prima guerra di Morea (1684-1699), tappa fondamentale del conflitto con gli ottomani. Si è già avuto modo, nei precedenti capitoli, di ricapitolare velocemente i principali scontri che interessarono la marina veneziana nel corso della sua storia, ma sarà necessario entrare maggiormente nel dettaglio trattando questa specifica fase di guerra così da avere ben chiaro quali problemi affrontasse la Repubblica all'epoca del processo e quali idee circolassero riguardo la marina e la composizione della flotta.

Al termine della guerra di Candia, la quale, nonostante la perdita di gran parte dell'isola che costò anche la cessazione della leva cretese, aveva dimostrato la superiorità navale veneziana su quella ottomana, la flotta smobilitò le navi che erano state armate in tempo di emergenza ed era tornata ad assestarsi su numeri di imbarcazioni paragonabili a quelli precedenti al conflitto. Tuttavia, la consapevolezza che le asperità con i turchi erano lungi dal finire, spingeva la Serenissima a mantenere un numero di imbarcazioni paragonabile a quello posseduto dalla marina ottomana; in particolare, continuando a considerare l'Armata Sottile il fulcro della flotta, il governo veneziano si impegnava a tenere armate un numero di galee simile a quello delle beylere a remi turche. Al termine della guerra, però, a Venezia erano rimaste soltanto diciassette galee – dopo la smobilitazione delle galeazze salirono a venti – mentre la marina ottomana era riuscita ad armare ben trentadue beylere; la Serenissima, dunque, non vide altra soluzione che compensare lo scarso numero di barche a remi con l'introduzione di sei navi a vela, che divennero la prima squadra permanente di navi veneziana. Il confronto tra Armata sottile e Armata grossa rimarrà argomento di discussione per il Senato per l'intera durata del conflitto, dividendo il Senato nel gruppo guidato da Pietro Garzoni, più tradizionalista e legato all'utilizzo dell'armata sottile, l'unità che più negli anni precedenti aveva permesso alla Repubblica di ottenere successi sul mare, e nel gruppo capeggiato da Pietro Valier, fautore di una politica

²¹⁹ Cfr. CANDIANI, 2012, 140-68.

aggressiva basata sulla superiorità marittima veneziana data dalla nuova squadra a vela. Proprio la fiducia nella propria superiorità navale, insieme ai nuovi accordi stipulati con potenti alleati occidentali quali l'Impero Asburgico e la Polonia, fu l'elemento che spinse la Repubblica a entrare nuovamente in guerra contro gli ottomani nel 1684, questa volta nell'inedita veste di aggressore con l'intento di sfruttare la propria supremazia marittima per recuperare territori nella costa orientale dell'Adriatico e nel Levante, dove aveva perduto Cipro e Creta nel corso delle guerre precedenti. I più grandi risultati, però, non arrivarono dall'Armata Grossa, quantitativamente superiore alla flotta ottomana nonostante il numero di navi utilizzate fosse minore di quello mobilitato durante la guerra di Candia, ma dall'Armata sottile. Le navi, infatti, non riuscirono a costringere la flotta ottomana al combattimento e finirono per conservare soltanto uno sterile controllo sul mare privo di qualsiasi utilità militare. L'Armata Sottile, al contrario, occupata in operazioni anfibe volte alla conquista della Morea, giocò un ruolo fondamentale.

Il primo atto della guerra si consumò alla fine di luglio e vide Venezia assaltare la fortezza di Santa Maura sull'isola di Leucade a nord-ovest della Grecia. Pare che l'obiettivo veneziano inizialmente non fosse quello di procedere con una vera e propria invasione della Morea – di cui, come sostiene Candiani,²²⁰ non venne mai fatto il nome nelle conferenze militari precedenti al conflitto – ma che l'assedio dell'isola derivasse, piuttosto, dalla volontà di eliminare una base di pirati. Che l'attacco della Morea non fosse un disegno prestabilito lo dimostrano anche le sollecitazioni che il Senato rivolse al Capitano Generale Francesco Morosini affinché portasse le proprie unità in Dalmazia, dove il provveditore straordinario Antonio Zen stava concentrando le forze di terra; tuttavia, l'ufficiale continuò nell'attacco all'isola prospiciente la Grecia e il 6 agosto 1684 riuscì a prenderne il controllo. Da lì mosse poi sulla terraferma conquistando Prevesa il 29 settembre e rivolgendo le proprie mire verso le città costiere di Modone, Corone e Nauplia l'anno successivo. La conquista della Morea venne completata nel 1687 con la conquista di Patrasso, Lepanto, Corinto e, dopo il solo fallimento di Malvasia, Atene. Se probabilmente la Morea non era uno degli originali obiettivi della campagna veneziana, sicuramente lo era Negroponte, vecchio

²²⁰ *Ibidem*, 144.

territorio veneziano perso nel 1470 che rappresentava una base fondamentale per le operazioni navali in Egeo, dal momento che forniva ripari in cui svernare e un punto avanzato da cui recuperare rifornimenti anche in vista di un eventuale nuovo blocco navale. Nel 1688, dunque, il Capitano Generale si preparò a muovere verso Negroponte, ma una serie di eventi rallentarono l'operazione²²¹ costringendo la flotta a muoversi soltanto negli ultimi giorni di luglio. Il ritardo si sarebbe rivelato fatale per l'operazione: una volta giunti nell'isola, infatti, i veneziani intrapresero un lungo assedio della città, reso particolarmente difficoltoso dai trinceramenti turchi che limitavano l'artiglieria veneta, dalle malattie che cominciarono a colpire l'esercito assediante stabilitosi in un area paludosa e dai rifornimenti che gli ottomani continuavano a ricevere attraverso il ponte che collegava l'isola alla terraferma; il risultato fu che il 12 ottobre le forze della città lagunare erano riuscite a conquistare i primi torrioni della città, ma la stagione era troppo avanzata per poter continuare l'assedio e così le forze veneziane, anche per la volontà delle truppe tedesche al servizio della Serenissima di non svernare nell'isola, si ritirarono. L'anno successivo, indebolita dal fallimentare assedio di Negroponte, la flotta veneziana adottò un atteggiamento difensivo, i cui unici obiettivi furono il consolidamento dei territori conquistati e il blocco di Malvasia, unica roccaforte greca ancora in mano ottomana. Anche stavolta, però, l'operazione contro la fortificazione turca non sortì gli effetti sperati e, quando il Capitano Generale Morosini tornò a Venezia a causa di una malattia, la città era ancora in mano nemica e si arrese soltanto il 12 luglio 1690 sotto la pressione di un nuovo blocco navale svolto sotto la supervisione del nuovo Capitano Generale Girolamo Corner. Il nuovo comandante in capo aveva precedentemente guidato le forze terrestri veneziane in Dalmazia e condivideva con gran parte del Senato gli interessi in Adriatico e la volontà di scacciare gli ottomani dalle coste albanesi; per questo, dopo la presa di Malvasia, l'Armata Sottile si aggiunse all'avanzata terrestre e riportò subito un'importante vittoria prendendo la città di Valona. Tuttavia, a ottobre Girolamo Corner morì e venne sostituito da Domenico

²²¹ Prima una pestilenza colpì la città di Atene costringendo la flotta veneziana ad arretrare dal Pireo a Porto Poro; successivamente, l'arrivo della notizia di una rivolta delle truppe turche a Candia spinse il Morosini a tentare la presa dell'isola, ma il tentativo fallì e procurò soltanto ulteriore ritardo alle truppe veneziane.

Mocenigo, favorito dalle divisioni interne al Senato e dalle influenti parentele. Il nuovo Capitano Generale abbandonò subito le conquiste in Adriatico e riprese a far agire l'Armata Sottile in sintonia con quella Grossa nell'Egeo con lo scopo di annientare la flotta turca prima che crescesse ancora. La marina ottomana, infatti, stava attraversando un periodo di profonde trasformazioni sotto la supervisione di un corsaro algerino passato al servizio della Porta e conosciuto in Occidente con il nome di Mezzomorto; egli guidò la marina del sultano verso un nuovo riarmo non più basato sulle beylere a remi, ma sulle navi a vela. La campagna, però, fu di nuovo inconcludente e, a causa della difficoltà di far navigare assieme navi a vela e a remi, la flotta ottomana riuscì sempre a fuggire lo scontro. Le mire veneziane allora ritornarono a concentrarsi su basi terrestri e il 17 luglio 1692 le truppe veneziane sbarcarono a Creta per riconquistare l'isola persa poco più di vent'anni prima, ma anche quest'impresa, come quella di Negroponte, fallì e a inizio settembre venne ordinata la ritirata. L'insuccesso di Candia costò al Mocenigo la carica di Capitano Generale, assegnata ancora una volta a Francesco Morosini, il quale aveva ormai compreso come Creta e Negroponte fossero obiettivi troppo ambiziosi per lo stato attuale delle forze veneziane e impiegò l'anno successivo a rimettere in sesto le truppe; tuttavia, all'età di settantaquattro anni, si ammalò e morì a Nauplia nel 1694, prima di poter guidare una nuova offensiva.

Dopo anni di continui cambiamenti forzati al vertice della catena di comando, era necessario trovare una figura che ridesse stabilità alla marina; tuttavia, le persistenti divisioni interne al Senato portarono all'elezione di Antonio Zen, patrizio supportato dalla nobiltà minore e dal fatto di essere stato, negli anni precedenti, sostenuto anche dal vecchio doge Morosini, ma osteggiato dalle più influenti famiglie patrizie e da gran parte degli ufficiali della flotta, che stentavano a riconoscerne l'autorità. La volontà del capitano di veder riconosciuto il proprio valore e la necessità di infliggere una sconfitta decisiva alla flotta turca portò la Serenissima a individuare per la nuova campagna un obiettivo ancora più ambizioso di Creta e Negroponte: Chio, isola dell'Egeo al centro dei traffici ottomani e base fondamentale per la difesa e il rifornimento delle altre basi turche nel Mediterraneo. La flotta, dopo la riorganizzazione operata dal Morosini nell'anno precedente, era pronta a prendere il

largo, ma i ritardi strategici e organizzativi combinati al vento contrario fecero sì che le truppe arrivassero a Chio soltanto il 7 settembre del 1694. Le fortificazioni dell'isola vennero prese velocemente dai veneziani, ma la flotta ottomana, rinforzatasi ancora sotto la gestione di Mezzomorto, si presentò davanti all'isola in superiorità numerica rispetto a quella veneta, ancora impegnata nella completa conquista dell'isola. Nonostante il vantaggio, però, la formazione turca non osò tentare l'attacco fino a che non giunse la notizia della resa di Chio il 18 settembre, a quel punto, però, la flotta veneziana era ormai riuscita a riunirsi al completo e fece desistere nuovamente le navi della Porta che si ritirarono nello stretto dei Dardanelli. Fu nell'inseguimento delle navi in fuga che iniziarono i primi problemi per il comando dello Zen: alcune sultane che tentavano di ritornare verso Smirne furono immobilizzate dalla bonaccia e presto entrarono nel raggio d'azione delle navi veneziane trainate dai remi delle galee; tuttavia, il Capitano Generale Zen, probabilmente consigliato dal Provveditore Straordinario d'Armata Pietro Querini, decise di non attaccarle né in mare aperto né all'interno del porto di Smirne. Guido Candiani suggerisce che la reticenza del Querini ad attaccare provenisse dall'impossibilità di offrire un ruolo attivo all'Armata Sottile di cui lui era al comando. Tra la guerra di Candia e quella di Morea, infatti, le tattiche navali erano cambiate e alla linea di fronte si era sostituita la linea di fila,²²² una formazione che escludeva quasi completamente le imbarcazioni a remi dallo scontro marittimo, rilegandole soltanto ad operazioni anfibe e di supporto, le quali, però, erano in profondo contrasto con la cultura veneziana che aveva sempre fatto vanto della propria Armata Sottile²²³ e che continuava a imbarcare le insegne del capitano su una galea anziché su una nave di linea come avveniva nella marina ottomana.²²⁴ La mancata eliminazione delle navi turche e la loro riapparizione fuori dallo stretto dei Dardanelli precedente all'arrivo della stagione primaverile costrinse la flotta veneziana a svernare a Chio per difenderla da eventuali attacchi. L'isola, tuttavia, si rivelò ben

²²² Mentre la linea di fila era una tattica che prevedeva una fase di abbordaggio successiva al fuoco di artiglieria, la linea di fila disponeva le navi una dietro l'altra così da massimizzare il fuoco proveniente dalle bordate laterali sul nemico.

²²³ In particolar modo dopo la battaglia di Lepanto del 1571, quando le galeazze veneziane si rivelarono un fattore decisivo per vincere lo scontro.

²²⁴ Persino alla fine del 1695, dopo che il Capitano Generale Alessandro Molin chiese di poter spostare le proprie insegne su una nave di linea, la risposta del Senato fu negativa e gli venne intimato di continuare a utilizzare la particolare galea generalizia che gli era stata assegnata. Cfr. LANE, 1991, 479; CANDIANI, 2012, 163.

presto inadatta per supportare la flotta, la quale ricominciò a soffrire delle problematiche risolte a fatica negli ultimi anni di generalato del Morosini: le provviste erano scarse e insufficienti, le truppe erano stanche e in mare da lungo tempo, la distanza dalle altre basi veneziane creava una situazione d'isolamento rafforzata dagli agguati nemici che rendevano difficoltoso inviare rifornimenti e, infine, la lunga durata dell'operazione aveva comportato ritardi nelle paghe dei marinai accrescendo lo scontento degli uomini. La situazione rimase stabile per alcuni mesi, ma gli ottomani non attesero la primavera per prendere l'iniziativa e l'8 febbraio 1695 furono avvistati a largo. La flotta veneziana riuscì a salpare e sistemarsi in formazione vicino le isole Spalmadori pronta a ingaggiare battaglia la mattina del 9 febbraio, ma lo schieramento veneziano non riuscì a rimanere compatto e l'Armata Sottile non poté in alcun modo essere di supporto per le navi tonde, finendo per combattere una battaglia separata contro le barche a remi turche. Se è vero, da un lato, che le navi a vela erano state adottate dalla marina veneziana già da lungo tempo anche nelle guerre in Levante; dall'altro, la battaglia delle Spalmadori rappresentò il primo vero banco di prova in cui i veneziani cercarono di far coesistere galee e navi tonde schierate secondo la nuova tattica della linea di fila. L'esito della battaglia fu disastroso per la Repubblica: le perdite furono enormi sia in termini umani sia materiali, pesando in particolar modo la perdita nel fuoco di tre navi, tra cui la Stella Maris, imbarcazione del Capitano Straordinario delle Navi Girolamo Priuli. Pochi giorni dopo questa tremenda sconfitta si consumò un ulteriore scontro che aggravò ancora le condizioni dell'Armata Grossa e convinse definitivamente il Capitano Generale ad abbandonare l'isola di Chio.

A Venezia i conflitti politici già presenti in Senato prima dell'inizio della guerra di Morea, dopo la sconfitta del 9 febbraio, si accesero ulteriormente riportando al centro del dibattito la struttura della flotta veneziana e il ruolo delle navi da guerra. Da un lato, infatti, era stata l'inefficienza dell'Armata Grossa e l'impreparazione dei suoi ufficiali a condannare la Serenissima a una storica sconfitta; dall'altro, però, era diventato ormai evidente che le galee non potevano più ricoprire un ruolo attivo negli scontri navali e che i conflitti in mare aperto venivano decisi in base alla potenza delle navi di linea.

Terminata la campagna di Chio, il Capitano Generale Zen venne fatto rientrare a Venezia e posto in arresto insieme ai due Provveditori d'Armata²²⁵ Pietro Querini e Carlo Pisani e a undici Sopracomiti. Il processo, però, si rivelò fin dal principio caratterizzato dai confronti politici: sebbene esso nascesse dalle critiche alla condizione dell'Armata Sottile e alla incapacità degli ufficiali dell'Armata Grossa mosse da Pietro Garzoni – intenzionato a colpire il gruppo senatorio di Pietro Valier, responsabile della creazione della squadra di navi permanente e dell'entrata in guerra – nei fatti non intaccò per nulla la catena di comando dell'Armata Grossa, ma si concentrò esclusivamente sull'Armata Sottile, alla quale venne imputata l'intera responsabilità del fallimento. Al termine del 1695, infatti, l'Armata Sottile non aveva perso soltanto quattordici dei suoi ventidue comandanti, ma, soprattutto, il suo prestigio all'interno della flotta veneziana: l'efficacia della tattica della linea di fila aveva ormai consegnato definitivamente il ruolo di componente principe della marina alle navi tonde, facendo scomparire le galeazze e rilegando le galee a incarichi di supporto.²²⁶

5.2 Gli interrogatori del processo Zen: l'autorità del Capitano

Si è messo in luce, nel corso di questo studio, come nel corso del Seicento abbiano iniziato a comparire alcuni testi rivolti a Sopracomiti e ufficiali di marina e come questi fossero tesi a sistematizzare alcune pratiche della vita a bordo delle navi da guerra come la disciplina dell'equipaggio. Inoltre, questi testi si inserivano all'interno di un contesto nel quale le organizzazioni belliche stavano diventando sempre più permanenti e legate allo Stato e anche gli ufficiali della marina andavano specializzandosi attraverso la creazione di gerarchie precise e dell'istruzione istituzionalizzata. Questo potrebbe suggerirci che nella disciplina navale iniziassero a imporsi norme uniformi provenienti dallo Stato centrale e aderenti a questi regolamenti scritti; tuttavia, un confronto tra le istruzioni teoriche precedentemente analizzate e la

²²⁵ I due Provveditori d'Armata al tempo erano i patrizi Carlo Pisani e Pietro Querini, principale consigliere del Capitano Generale Zen.

²²⁶ Mentre le galee, per via della loro agilità e della loro capacità di navigare anche nei periodi di bonaccia, conservavano una certa utilità all'interno del Mediterraneo, le galeazze, che traevano la propria forza dall'artiglieria e dalla capacità di fuoco, una volta superate in questo dalle navi, persero qualsiasi utilità e scomparvero.

pratica reale che emerge da documenti come gli atti giudiziari riguardanti Antonio Zen, mostrerà come la gestione della disciplina a bordo sul finire del Seicento fosse, almeno a Venezia, pienamente sotto il controllo del Generale, il quale possedeva il potere di decidere se applicare o meno le indicazioni teoriche. Ciò si può notare facilmente dal trattamento riservato a coloro che infrangevano alcune norme di secondaria importanza come quelle contro la bestemmia: come si è già potuto osservare, i bestemmiatori erano castigati molto duramente nei secoli precedenti, soprattutto se uditi proferire tali parole in città,²²⁷ ma questa infrazione non comportava alcun grave danno alla marina ed era perciò raramente sanzionata.

“Non ho sentito dire che si facessero cose infami, ben si vengono proferiti dalle Ciurme e dalle Milizie orride bestemmie, e quel che è peggio non vengono nemmeno proibite né castigati i rei”;²²⁸

“Si sentono bestemmie orride massime nelle Galere e ve ne sono che fanno pompa d’inventarne, e vero, che di quando in quando si pubblicano proclami, ma non servono”;²²⁹

“Re. Non so che venghino commesse sceleraggini, so bene, ch’il nome di Dio è offeso proferendosi mille bestemmie, ma si pubblicano di quando in quando proclami, ma non so che castigano chi le proferisce”;²³⁰

“Re. Dalli soldati, marinieri e galiotti venivano certo profferite dell’horide bestemmie e queste non venivano castigate”;²³¹

“Re. Magari no se ne sentisse bestemmie, come se ne sentono di quelle, che fan tremar, et per il tempo di due anni che sono in l’Armata non ho mai saputo che per tal cagione si castighi alcuno e in Armata certo si vive con gran libertà e quei soldati hanno molte donne di divertimento”.²³²

Non solo determinate mancanze da parte della ciurma erano perdonate; anche vari comportamenti degli ufficiali erano comunemente accettati nonostante fossero espressamente vietati dai regolamenti, in particolar modo la pratica di utilizzare le navi pubbliche per compiere mercanzie durante la spedizione e di ospitare donne a bordo:

“Re. So ch’il Corneretto non li so il nome, ch’è quello ch’è venuto a Venetia imbarcato nella Nave Pace Abbondanza ha moglie con figli di come pure un Zorzi al quale non so il nome dell’insegna della Fortuna, et un Ninio al quale non so pure il nome, e questi le conducevano seco nelle Galere e per tutto dove andavano, non so però se nel tempo del combattimento fossero le mogli come li figli dei medesimi nelle Galee oppure sbarcati in Scio”;²³³

²²⁷ Si veda nota 185.

²²⁸ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea Civile, b. 3806, c. 7 r.

²²⁹ *Ibidem*, c. 11 r.

²³⁰ *Ibidem*, c. 12 v. – 13 r.

²³¹ *Ibidem*, c. 37 r.

²³² *Ibidem*, c. 49 r.

²³³ *Ibidem*, c. 4 v. – 5 r.

“Quasi tutti li Capi da Mar e Sopracomiti hanno le loro donne, ve ne sono che hanno le loro mogli con dei figli, et altri, che hanno le sue siore ma io precisamente non saprei nominare quelli”;²³⁴

“Re. Quasi tutti li Ufficiali tengono le sue donne in galera, e ve ne sono, che tengono anco le sue mogli cioè Vincenzo Zorzi, il Bembo al quale non so il nome, il Minio, tutti li due Ufficiali Corneri a quali non so i loro nomi, et parte di essi hanno anco i suoi figli, e si dice che il Querini abbia una Turca, che voglia sperare, che non havendola veduta in Scio bisogna fosse in galera in tempo del combattimento come pure parte dell’altre donne, che non erano in Scio”.²³⁵

Al contrario, esistevano crimini molto più gravi e che non mettevano a rischio soltanto l’onore e il buon nome della flotta, ma anche i rapporti tra l’esercito veneziano e gli abitanti delle zone occupate e, di conseguenza, l’esito dell’intera operazione. Per questo, sebbene nei documenti la pena di morte si trovasse citata soltanto in relazione a traditori e disertori e, dal momento che questa avrebbe dovuto essere stabilita da un’assemblea, non fosse sufficiente l’autorità del Capitano a comminarla per altri reati, le vessazioni sui locali non erano perdonate e i trasgressori venivano giustiziati davanti a tutti.²³⁶

“Non so, né ho mai inteso dire, che dai Ufficiali venissero fatte insolenze d’alcun genere a quei Sciotti, è ben vero che nel tempo dell’acquisto quei soldati facevano dei saccheggi nelle case, ma questi sono stati castigati, et per questa causa anco il Capitano Generale ne fece apicare”;²³⁷

“Re. Quei sudditi latini erano ben affetti dalla Repubblica ma li Greci per quello mostravano havevano dispiacere del dominio Veneto se ben tutti erano rispettati et non ho mai inteso che alcuno si lamentasse d’haver havuto insolenze d’alcun genere così dalli Officiali e militie, e nel acquisto di Scio il Capitano General fece apicar qualche soldato perché haveva fatto qualche insolenza”;²³⁸

“è vero che il Capitano General Zen, e l’Eccellentissimo Sreno erano risolutissimi di non voler che li Greci fossero molestati in alcuna forma, e se capitavano insolenze, pagavano a castighi rigorosi. Int. Per causa scientia. Resp. Quando uno vien giustiziato si sa pubblicamente la causa, e molti che furono ritrovati sul fatto furono fatti moschettare sul fatto”.²³⁹

Questo potere incontrastato nelle mani degli ufficiali certamente non stupisce se si considera il contesto entro il quale la marina veneziana si trovava a operare: mentre le truppe terrestri agivano all’interno di un raggio più ristretto e controllato, quasi sempre mantenendo un contatto diretto col governo centrale, la flotta era spesso impiegata in spedizioni in Oriente che la ponevano a oltre un mese di viaggio dalla madrepatria.

²³⁴ *Ibidem*, c. 8 r.

²³⁵ *Ibidem*, c. 14 r.

²³⁶ Facendo riferimento ad un periodo leggermente successivo quale il XVIII secolo, Riccardo Caimmi afferma: “le principali decisioni erano assunte e formalizzate dal comandante, vagliato il parere espresso dall’ufficiale inquirente e dalla Commissione, formata da appartenenti alla Consulta dei comandanti” (CAIMMI, 2021, 192).

²³⁷ *Ibidem*, c. 39 r.

²³⁸ *Ibidem*, c. 59 r.

²³⁹ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea Penale, b.4590, c. 337 v.

Alle ragioni logistiche si affiancavano poi quelle sociali. Il Capitano Generale da Mar e i Sopracomiti, al contrario dei comandanti militari di terraferma, erano patrizi veneziani e, dunque, possedevano per nascita uno status superiore a quello dei propri sottoposti. Inoltre, seppur affiancati da funzionari che li assistevano nella gestione degli uomini attraverso il registro delle spese e la redazione dei rendiconti, non soffrivano lo stesso conflitto presente a terra tra comandanti e *Provveditori*. Le magistrature presenti a bordo delle imbarcazioni, infatti, si collocavano a un livello gerarchico inferiore rispetto agli ufficiali e non possedevano l'autorità di cui godevano i *Provveditori* generali, né svolgevano il ruolo di mediatori tra ufficiali militari e governo centrale con la stessa efficacia.²⁴⁰

5.3 *L'indulgenza nei processi relativi alla disciplina marittima*

La giurisdizione illimitata che emerge dai testi riportati nel paragrafo precedente, inoltre, non era una particolarità del XVII secolo, ma trovava riscontro anche nei secoli precedenti e in quelli successivi. Analizzando la situazione nel XIV secolo, Camillo Manfroni sosteneva che il comandante supremo avesse una giurisdizione illimitata su tutti i crimini – eccezion fatta per colpe gravissime come il tradimento – e che potesse *ad libitum* adottare le pene che gli paressero più convenienti.²⁴¹ Lo stesso afferma anche Riccardo Caimmi per quanto concerne la disciplina di XVIII secolo, con l'unica eccezione individuata nel fatto che il Capitano Generale era affiancato da una ristretta Commissione.²⁴² È inoltre significativo che entrambi gli storici facciano riferimento alla mancanza di codici scritti e di disposizioni specificamente facenti riferimento alla disciplina²⁴³ come elemento che cooperava a lasciare mano libera ai comandanti.

²⁴⁰ Esemplare è la figura dello scrivano di bordo, il quale nel corso del XIII secolo si era imposto nella marina mercantile trasformandosi sempre più in pubblico ufficiale con il compito di controllare in vece del governo centrale le merci e gli uomini imbarcati e il rispetto degli statuti (CASSANDRO, 1973, 194). Nella marina militare, invece, come si è avuto modo di osservare, lo scrivano di bordo avrebbe dovuto svolgere la stessa funzione, ma la sua nomina era prerogativa degli stessi Sopracomiti.

²⁴¹ MANFRONI, 1901, 110.

²⁴² “Nell’Armata Grossa i livelli superiori di comando erano esercitati da aristocratici che non incarnavano solo la figura degli odierni ufficiali superiori (Governatore di Nave) o degli ammiragli (Almirante, Patrono delle Navi, Capitano delle Navi), ma esercitavano anche le funzioni proprie di un magistrato, quali l’inquirente (il vicecomandante dell’Armata Grossa) e il giudicante (il Capitano delle Navi). Le principali decisioni erano assunte e formalizzate dal comandante, vagliato il parere espresso dall’ufficiale inquirente e dalla Commissione, formata da appartenenti alla Consulta dei comandanti” (CAIMMI, 2021, 192).

²⁴³ Cfr. CAIMMI, 2021, 192.

Tuttavia, come si è potuto osservare dagli interrogatori del processo Zen e in particolare dalle deposizioni concernenti i casi di bestemmie proferite dagli uomini dell'equipaggio, donne portate a bordo e feste tenute dagli ufficiali, il delegare la disciplina marittima al comandante in capo difficilmente si traduceva in un controllo più capillare e in sanzioni più severe; al contrario, molti crimini venivano ignorati e tollerati. Recuperando nuovamente lo studio di Manfroni, inoltre, emerge chiaramente come questa magnanimità verso equipaggio e ufficiali non fosse semplicemente una particolare caratteristica di Antonio Zen, ma fosse piuttosto sistemica e trovasse ragione in motivazioni più profonde del semplice temperamento del singolo Capitano Generale. Servendosi di un *Sommario di sentenze criminali (1324-1395)* ritrovato tra le pagine della *Veneta milizia marittima* di Giacomo Nani, Manfroni analizza varie sentenze relative a crimini commessi dagli uomini imbarcati sulla flotta della Serenissima e rileva una generale tendenza a indulgere su molti crimini, anche tra i più gravi, e comminare pene particolarmente miti.²⁴⁴ È necessario segnalare che gli atti studiati da Manfroni contengono soltanto sentenze emesse a Venezia dopo un regolare processo e non dal comandante a bordo; tuttavia, come afferma Caimmi,²⁴⁵ il giudizio del capitano era normalmente convalidato nella capitale e perciò non doveva esserci un'eccessiva discrepanza tra la disciplina a bordo e quella formalizzata a terra.

Il primo caso riportato da Manfroni risale alla terza guerra contro Genova e coinvolge un crimine tra i peggiori: ribellione a mano armata. Dopo che la galea di cui era Sopracomito Giacomo Leucari ricevette l'ordine di spostarsi da Pola, i rematori si ribellarono e minacciarono a mano armata prima il Leucari e poi il podestà di Parenzo, salito sulla galea per cercare di placare gli animi; infine, preso il controllo della nave, gli ammutinati fecero rotta verso Venezia per procedere al disarmo dell'imbarcazione. I capi d'imputazione erano molteplici e di enorme gravità; tuttavia, la condanna fu incredibilmente leggera: i colpevoli vennero puniti soltanto con tre mesi di carcere. Ancora più deplorabile fu il gesto commesso dal timoniere Tommaso Negro, il quale nel 1373 uccise il comito della nave, suo superiore diretto, soltanto perché questo lo aveva colpito col pretesto che non governasse bene la nave. Un tale crimine avrebbe

²⁴⁴ Con una provocazione il Manfroni si spinge a dire che probabilmente gli equipaggi veneziani erano puniti con pene più leggere di quelle oggi in vigore nei paesi più civili. Cfr. MANFRONI, 1901, 110.

²⁴⁵ CAIMMI, 2021, 202.

dovuto prevedere la pena di morte, ma a Tommaso Negro non venne comminato altro che il bando perpetuo. Senza soffermarsi su tutti i singoli casi riportati da Manfroni,²⁴⁶ basti per questo studio considerare che la punizione più severa nei confronti dell'equipaggio tra quelle riportate dallo studioso non superava l'anno di carcere e la perdita della paga. Questa, infatti, fu la condanna inflitta nel 1354 a Nicoletto Pietro e ai suoi compagni, rematori della galea assegnata al pattugliamento dell'Adriatico, i quali, dopo aver disobbedito agli ordini del Capitano Generale e del loro Sopracomito, presero le armi e abbandonarono la galea.

Esempi di sanzioni particolarmente lievi, inoltre, si trovano anche in relazione alle condanne degli ufficiali. Cinquecento lire di multa, infatti, furono la pena inflitta al capitano delle galee delle Fiandre Marin Capello, il quale aveva lasciato naufragare una delle galee sotto il suo comando senza nemmeno provare a salvarne il carico come suggerito dai suoi sottoposti. Un anno di carcere e il bando furono la punizione di Tommaso Viaro, capitano di alcune galee del golfo, colpevole di aver abbandonato il combattimento contro delle galee genovesi e di aver lasciato in mano nemica alcune delle sue imbarcazioni. A una multa e alla perdita dell'ufficio, infine, fu condannato un capitano che aveva falsificato i registri facendo figurare come presenti alcuni marinai disertori in cambio di un compenso in denaro.

Secondo l'interpretazione di Manfroni – con cui mi trovo concorde – la spiegazione di tale mitezza può essere ricercata nelle questioni sociali e nelle modalità di arruolamento. Come si è potuto osservare nei capitoli precedenti, la cooperazione del patriziato era fondamentale per armare ed equipaggiare le navi della marina, ma col tempo gli incarichi marittimi divennero sempre meno appetibili, surclassati dalle possibilità di investimento in terraferma. Le strategie atte a invogliare la nobiltà ad assumere le cariche navali, dunque, comprendevano, da una parte, gli incentivi economici e le possibilità di arricchirsi attraverso la compravendita delle ciurme, dall'altra, una scarsa intransigenza verso i crimini minori.

Lo stesso principio si può adottare per i vogatori. Prima della riforma di Cristoforo Canal, infatti, la grandissima maggioranza degli equipaggi veneti era costituita da rematori liberi che venivano assoldati sul mercato e che dovevano essere incentivati a

²⁴⁶ MANFRONI, 1901, 112-20.

servire per la marina veneziana non solo con compensi economici competitivi, ma anche con una condizione di vita a bordo delle navi accettabile e non eccessivamente dura. Anche dopo la riforma e l'introduzione nelle ciurme dei condannati, però, era necessario che il capitano non eccedesse nella severità delle pene. Pantero Pantera, per esempio, evidenziava come la decisione finale sopra ogni castigo spettasse al Generale,²⁴⁷ ma anche come la soggettività e, spesso, l'indulgenza del Generale fosse necessaria per non ricadere troppo spesso in condanne di morte che avrebbero esacerbato gli animi e ridotto il numero di uomini:

“[le persone] le terrà à freno più facilmente col rigore, che con la benignità; ma veda ancora di non traboccar tanto nella severità, che ecceda il termine del discreto giudice, e divenga crudele, anzi, essendo le pene militari più rigorose delle civili, habbia l'occhio a non far bandi sopra ogni minima cosa, per non obligarsi poi a qualche eccesso di rigorose esecutioni, quando non fosse obedito”²⁴⁸

È interessante notare come anche fuori dall'Italia la tendenza fosse la stessa. In Inghilterra, per esempio, dove era comunque sorta la necessità di creare un quadro giuridico della disciplina sul mare, che si era esplicitato poi nel 1648 nei *Laws and Ordinances of the sea*, l'effettivo potere risiedeva nelle mani dei capitani.²⁴⁹ L'atto si concludeva, infatti, con queste parole:

“All other crimes, not capital, committed by any person or persons in the fleet, which are not mentioned in this act, for which no punishment is hereby directed to be inflicted, shall be punished according to the laws and customs, in such cases, used at sea”.²⁵⁰

Ciò nonostante, lo stesso elenco di sentenze analizzato da Manfroni rivela anche taluni casi in cui le condanne inflitte ai capitani furono insolitamente severe, queste si presentavano soprattutto nei casi di insubordinazione o di mancato rispetto della catena di comando a cui aveva fatto seguito una sconfitta militare – anche qualora i due

²⁴⁷ PANTERA, 1614, 197: “46. Che i capitani facciano publicar tutti questi ordini sopra le loro galee, accioché siano inviolabilmente osservati e non possa alcuno scusarsi di non saperli sotto le pene che saranno comandate dai Generali”.

²⁴⁸ PANTERA, 1614, 102.

²⁴⁹ DAVIES, 2008, 158.

²⁵⁰ *Articles of War*, XXXVI, *Crimes not mentioned in this act*. Nel caso inglese, tuttavia, soprattutto col passare del tempo, l'interpretazione delle leggi e dei costumi del mare da parte dei capitani non si traduceva in una disciplina più mite, ma al contrario, come lamenterà nel XIX secolo Thomas Hodgskin, più severa e meno oggettiva. L'illuminista inglese, infatti, nel suo nel suo *An Essay on Naval Discipline* nota come non solo la dicitura “customs of the sea” lasciasse spazio alla libera interpretazione, ma anche altri articoli fossero oscuri e vantaggiosi per i capitani, come il capitolo XXVII relativo alla negligenza dei marina: “Captains are the sole judges of what is negligence, and the duty to be imposed has been interpreted by them as an obligation on all beneath them to do everything in whatever manner they may think fit; a great part of the punishments I have witnessed on board ship is classed under this head of neglect of duty”.

avvenimenti non fossero direttamente collegati. Emblematico è il caso di Paolo Quirini, il quale nel 1386 venne privato di ogni ufficio perché non aveva seguito il proprio superiore all'interno di una tempesta salvaguardando la nave.

5.4 La disciplina come pretesto e arma nelle mani del governo centrale

Antonio Zen non arrivò mai ad ascoltare la sentenza relativa al proprio processo, morì in carcere ancora in attesa di giudizio il 6 luglio 1697. Tuttavia, come si è già avuto modo di osservare, la lettura delle deposizioni rilasciate dagli interrogati nel corso del processo e in particolar modo le domande poste dagli inquisitori possono in qualche modo fornire informazioni preziose circa la posizione del Senato e del governo centrale rispetto alla gestione e alla funzione della disciplina nelle navi pubbliche. Per quanto riguarda la gestione, si è già argomentato attorno al fatto che essa era demandata, per ragioni logistiche e sociali, ai singoli comandanti, i quali la esercitavano arbitrariamente dimostrando più spesso indulgenza che severità. Per studiare l'atteggiamento del governo centrale, invece, occorrerà prendere nuovamente in mano i documenti relativi al processo e osservarli da una nuova prospettiva: il focus si sposterà dalle risposte dei marinai alle domande degli inquisitori.

Se è pur vero, da un lato, che la maggior parte dei capitoli d'accusa rivolti ad Antonio Zen trattavano problematiche tattiche inerenti all'impreparazione della flotta e al suo schieramento durante la battaglia,²⁵¹ non va sottovalutato, dall'altro, che enorme spazio era riservato all'investigazione di comportamenti estranei al campo di battaglia. Le domande poste ai testimoni, infatti, presentano uno schema ben preciso e ripetuto sistematicamente per ogni interrogato.²⁵² I primi quesiti erano volti a rivelare il tempo passato in armata dai marinai; questi non forniscono molti spunti utili al nostro discorso, ma aiutano a far emergere la schematicità con cui venivano portati avanti gli interrogatori:

²⁵¹ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea Penale, b. 4626.

²⁵² Nelle successive citazioni dei documenti si forniranno tre esempi per ogni domanda così da far emergere la sistematicità dell'operazione senza appesantire eccessivamente il discorso con inutili ripetizioni.

“Int. Quanto tempo si sia trattenuto nella Piazza di Scio? Re. Dal giorno dell’acquisto al giorno della resa”;²⁵³

“Int. Quanto tempo habbi fatta permanenza in Scio? Re. Dal principio dell’attacco sin all’abbandono della medesima”;²⁵⁴

“Int. Se si sia lungamente trattenuto in Scio. Re. Vi son stato tutto il tempo, che era sotto il Dominio Veneto”.²⁵⁵

Le domande successive, invece, vertevano sulla condotta degli ufficiali e miravano a scoprire se ci fossero stati comportamenti contrari all’onore della Repubblica:

“Int. Che debba deponere con distinzione del contegno e regola di viver delli commandanti e N.N.H.H., come pure degl’Officiali e milizie. Se questi pregiudicassero nell’honor o in qual si sia altra maniera quei sudditi e se dessero ai medesimi occasioni di disgusto.

Re. Non ho mai inteso che alcuno d’essi o di quelle Donne si lamentassero e che gli venissero praticate insolenze d’alcun genere, anzi che concorrevano quei Scioti con le sue Donne con piacere a molte feste che venivano fatte dalli N.N.H.H. che parevano di divertirsi ed a quest’effetto ci banchettavano insieme, et si sono fatte una Domenica feste di tori, le forze, et i pugni, dopo ch’il Mocenigo haveva fatto un banchetto a tutti li Comandamenti et il giovedì poi seguente segui il combattimento”;²⁵⁶

“Int. Che debbi fedelmente deporre del consegno e modo di viver così di quei Commandanti come delli N.N.H.H. ed Officiali, et se da questi venghino pregiudicatinelle sostanze e nell’honore quei sudditi.

Re. Non ho mai sentito alcuno di quei sudditi a lamentarsi di qualche violenza che gli potesse esser stata usata, anzi, che nell’ordine di feste da ballo tutti concorrevano con le mogli con piacere e soddisfazione”;²⁵⁷

“Int. Che rapporti in qual maniera e con quali costumi ci trattenessero li Commandanti ed altri così N.N.H.H. come Officiali e militie dell’Armata e della Piazza.

Re. Certo che in Scio li N.N.H.H. si divertivano assai bene, facevano feste da ballo quasi ogni giorno dove conoscevano di quei suditi Scioti con le loro Donne, ma non ho mai inteso che alcuno de medesimi si lamentassero gli venisse praticata insolenza d’alcun genere. Ben spesso anco li Gentil huomini facevano dei pasti et tre o quattro giorni avanti il combattimento si sono fatte feste de tori, le forze ed anco i pugni”.²⁵⁸

L’attenzione, dunque, non si concentrava sugli aspetti più propriamente militari e tattici, ma su quelli disciplinari: l’intenzione di chi poneva le domande non sembra essere stata quella di accertare se ci fossero stati errori o negligenze nello schieramento della formazione,²⁵⁹ ma comprendere lo stato della flotta soprattutto sul piano morale e disciplinare. Per questo, non era sotto osservazione soltanto la rilassatezza

²⁵³ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea civile, b. 3806, c. 1 r.

²⁵⁴ *Ibidem*, c. 3 v.

²⁵⁵ *Ibidem*, c. 7 v.

²⁵⁶ *Ibidem*, c. 15 v.

²⁵⁷ *Ibidem*, c. 22 r.- 22 v.

²⁵⁸ *Ibidem*, c. 23 v. – 24 r.

²⁵⁹ Molti capitoli dell’accusa si basavano sull’ipotesi che gli ufficiali fossero stati lenti e poco efficienti nello schieramento in formazione delle navi e delle galee e che ciò avesse permesso agli ottomani di affrontare la flotta veneziana in un momento in cui era ancora disorganizzata.

testimoniata dalle feste tenute a bordo, ma anche la scarsa moralità connessa ad atti scandalosi verificatisi durante queste.

“Int. Se sappi o habbi inteso che nell’ordine di queste feste si praticassero operationi scandalose in detrimento dell’honore e con pregiudicio del buon costume contro i prescritti della Christiana Religione”;²⁶⁰

“Int.

Re. Questo particolare che la Giustizia mi ricerca non lo so, né l’ho sentito dire che si facesse festino in una Moschea che avanti fosse una Chiesa”;²⁶¹

“Int.

Re. Certo che queste feste venivano fatte in una Moschea che avanti era stata Chiesa de Padri Zoccolanti, et di questo poco si pensava perché doppo ch’era stata adorata da Turchi non s’haveva più in qualità di Chiesa”;²⁶²

Alla pratica dei festeggiamenti si legavano anche le questioni del rapporto con i locali e della presenza di donne a bordo. Come emerge dalle testimonianze riportate in precedenza, infatti, la principale preoccupazione del governo centrale era quella di mantenere un buon rapporto con gli abitanti di Chio – fondamentale per preservare il controllo dell’isola – e le feste sembrano essere state un mezzo utile a consolidare questo legame.

“Int. Che debba raccontare con distinzione alla Giustitia se nel tempo che si è trattenuto in Scio venissero dai Commandanti et altri con N.N.H.H. com’Officiali e Militie dell’Armata pregiudicati nelle sostanze e nell’honore quei Sciotti e se dassero loro occasioni di restar disgustati.

Re. Non so né ho mai inteso dire che dai N.N.H.H. venissero fatte insolenze d’alcun genere a quei Sciotti, è ben vero che nel tempo dell’acquisto quei soldati facevano dei saccheggi nelle case, ma questi sono stati castigati et per questa causa anco il Cap. Generale ne fece apicare, nel resto poi si viveva con quietezza, né pareva alcun scontento. Quei Gentilhuomini facevano dei festini, si banchettavano insieme, si sono fatte feste de tori, Guerra de pugni, le Forze d’Ercole che pareva non fosse guerra e si diceva che se Dio Guarda una spia non avesse avvisato il Capitano General li Turchi havrebbero sorpreso l’Armata in quei chiassi e l’havrebbero abbruciata in Porto di Scio, et in effetto non bisognava tardar di più ad uscir dal Porto, perché li nemici sono stati incontrati dalla nostra armata in poca distanza che venivano a dirittura in Porto”;²⁶³

“Int.

Re. Quei sudditi latini erano ben affetti della Repubblica, ma li Greci per quello mostravano havevano dispiacere del dominio Veneto, se ben tutti eran rispettati et non ho mai inteso che alcuno si lamentasse d’haver avuto insolenze d’alcun genere così dalli N.N.H.H. Officiali e milizie e nel acquisto di Scio il Capitano General fece apicar qualche soldato perché haveva fatta qualche insolenza”;²⁶⁴

²⁶⁰ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea Civile, b. 3806, c. 4 v.

²⁶¹ *Ibidem*, c. 46 v. – 47 r.

²⁶² *Ibidem*, c. 26 v.

²⁶³ *Ibidem*, c. 39 r. – 39 v.

²⁶⁴ *Ibidem*, c. 59 r.

“Int. Quali discorsi venissero fatti in Napoli dopo il ritorno dell’Armata circa il contegno e modo di viver di quei commandanti N.N.H.H. Officiali e Militie e che questi davano origine di disgusto a quei sudditi pregiudicandoli nell’honore e nelle sostanze”.²⁶⁵

La presenza di donne a bordo, invece, era sia un problema per la reputazione dell’Armata sia un potenziale impedimento durante il combattimento, momento nel quale ogni spazio doveva essere libero e sottoposto a una stringente organizzazione; inoltre era sicuramente sconveniente che gli ufficiali avessero a bordo le proprie famiglie, le quali avrebbero potuto dare loro un motivo per evitare lo scontro:

“Int. Se sopra l’Armata tanto li Capi da Mar quanto li Sopracomiti venghino nelle loro Galere Donne di qual si sia qualità.

Re. So che molti sono maritati, ma io non conosco altri ch’il Minio che ha dei figli, quasi tutti gl’altri Sopracomiti hanno le sue Donne et questi le tenevano nelle loro Galere, ma credo che la più parte d’esse nel tempo del combattimento fossero in terra”;²⁶⁶

“Int.

Re. Ho inteso che alcuni delli N.N.H.H. havessero nelle sue Galere le sue Donne, come pure che ve ne siano d’amogliati, ma non furono nominati, né io ero curioso in tali parti a sapere di più”²⁶⁷

“Int.

Re. Vi sono molti de Sopracomiti che sono maritati ed hanno le mogli con loro nelle Galere ed anco molti d’essi hanno dei figli ma io non li conoscevo né saprei nominarli alla Giustizia. Ve ne sono molti altri di quei Gentiluomini che ne pure conosco mentre non sono scorsi che due anni che mi son partito da Venezia et questi hanno le loro Donne, che tengono pure in Galera.”²⁶⁸

Il rispetto del buon costume cristiano, inoltre, non era richiesto soltanto agli ufficiali, ma anche alla ciurma; per questo gli interroganti si dimostrano particolarmente interessati ai costumi dei marinai e all’eventuale punizione dei bestemmiatori:

“Int. Se nell’Armata venghi vissuto scandalosamente et se venghi offeso il Santo Dio e la Giusta con bestemie”;²⁶⁹

“Int. Se in Armata venissero profferite in offesa del S. Dio e della Giusta dalle milizie ed altre persone bestemie e se per questo fossero corrette”;²⁷⁰

“Int. Se nell’Armata, o in altri luochi venghino profferite bestemie in offesa di Dio, e della Giusta, e vadino queste impunite come anco venghino commesse sceleraggini di vario genere”.²⁷¹

Infine, le ultime due tipologie di domande ricorrenti affrontavano i temi della spartizione del denaro tra i soldati e della pratica della mercatura durante la campagna

²⁶⁵ *Ibidem*, c. 43 r.

²⁶⁶ *Ibidem*, c. 28 r. – 28 v.

²⁶⁷ *Ibidem*, c. 30 v.

²⁶⁸ *Ibidem*, c. 37 r.

²⁶⁹ *Ibidem*, c. 48 r.

²⁷⁰ *Ibidem*, c. 37 r.

²⁷¹ *Ibidem*, c. 12 v.

bellica. Utilizzare lo spazio pubblico della nave per trasportare merci e tentare di fare affari durante la spedizione, infatti, come si è avuto modo di osservare nei capitoli precedenti, trovava esplicita condanna già nei documenti dei secoli precedenti.²⁷²

“Int. Se sappi che sopra l’Armata come in quella Piazza fosse da alcuno de Veneti Rappresentati fatte mercantie o negotio lucroso a pregiudicio de sudditi e contro alli diritti della Repubblica”;²⁷³

“Int. Se sappi che da alcuno de Veneti Rappresentanti de l’Armata o in altri luoghi venghino fatte mercantie o negotio lucroso con pregiudicio di quei sudditi e contro alli divieti della Repubblica”;²⁷⁴

“Int. Se sappi ch’alcun Pubblico Rappresentante in onta alle leggi et in pregiudicio de sudditi facci negotio d’alcun genere”;²⁷⁵

La spartizione dei bottini, invece, era un momento fondamentale per la gestione degli uomini, i quali contavano anche su queste ricompense per rimpinguare una paga misera e che spesso non bastava nemmeno a coprire le spese che gli stessi contraevano a bordo della flotta. Fondamentale, inoltre, è il fatto che anche la gestione dei tesori guadagnati attraverso le conquiste rientrasse in quella serie di prerogative confuse e poco chiare che continuavano a oscillare tra l’autorità dei comandanti e i regolamenti emanati dal governo centrale. Anche questa era, con tutta probabilità, demandata ai singoli ufficiali per via delle stesse ragioni logistiche e sociali alla base della delega della gestione disciplinare:

“Int. Se nell’acquisto di Scio si ritrovassero effetti nemici et ammonito a dire fedelmente in che quantità e qualità.

Re. Si è ritrovati de gran gratia de Dio in quella fortezza, ma non so quei dire che qualità di robbe si ritrovassero.

Int. Se di questa venisse fatto il comparto in ordine a Publici Comandanti et chi fossero eletti Capi de bottini”;²⁷⁶

“Int. Che deponga la quantità e qualità degl’effetti de nemici che si son predati nell’acquisto di Scio e come sia stato disposto d’essi”;²⁷⁷

“Int.

Re. Non so se il comparto del bottino seguisse in ordine alle pubbliche dispositioni, ma so bene che tutti dicevano che per la preda che s’è fatta bisognava certo che toccasse a ognuno più somma de soldi che gli è stata data e tutti si lamentavano che non venisse fatta una distributione giusta.

Int.

²⁷² Si veda per esempio PANTERA, 1614, 197: “43 Che niuna persona; ancorché sia capitano o altro ufficiale di galea; possa far imbarcar persone e robba e mercantia di qualsivoglia qualità senza licenza del Generale”.

²⁷³ ASVe, Avogaria di Comun, Miscellanea Civile, b. 3806, c. 10 r. – 10 v.

²⁷⁴ *Ibidem*, c. 16 v.

²⁷⁵ *Ibidem*, c. 23 r.

²⁷⁶ *Ibidem*, c. 12 r.

²⁷⁷ *Ibidem*, c. 24 v.

Re. Non so chi venissero eletti Capi de bottini”.²⁷⁸

Alla luce di una tanto insistente investigazione da parte delle magistrature veneziane circa un tema che, alla luce degli elementi analizzati nei precedenti capitoli, sembrava esser stato concesso dallo stato centrale all'élite patrizia come contropartita per l'impegno finanziario e militare, viene spontaneo chiedersi quale fosse l'obiettivo di tali domande. Certamente la volontà di comprendere quali fossero state le cause della sconfitta ha giocato un ruolo rilevante nell'indagine, ma la lassezza degli ufficiali e dell'equipaggio che si tentava dimostrare esserci stata non era certamente l'unica né la principale ragione dei fallimenti che la flotta stava inanellando. Le reali cause degli insuccessi veneziani, in realtà, erano già argomento di discussione in Senato e si celavano dietro l'arretratezza della sua flotta, dietro la mancata volontà di abbandonare le imbarcazioni a remi in favore di quelle a vele, dietro l'incapacità di rivoluzionare un sistema sociale eccessivamente ancorato a sistemi economici e bellici che, per la prima volta dopo secoli, accusavano un certo ritardo rispetto al resto d'Europa. A prescindere dalle concrete responsabilità degli ufficiali, l'effettiva esistenza delle quali è poco rilevante per questo studio, è probabile che Antonio Zen e i suoi consiglieri si siano trovati, loro malgrado, nel mezzo di un processo politico in cui i sostenitori dell'Armata Grossa avevano tutto l'interesse ad attaccare ed eliminare i principali comandanti dell'Armata Sottile, mentre i difensori delle galee avevano bisogno di trovare un capro espiatorio per gli insuccessi di una flotta che continuava a vedere nella componente a remi il suo elemento cardine.

Ritornando, però, all'interrogativo che ha guidato questo intero studio, ovvero l'evolversi delle prerogative giurisdizionali durante il processo di modernizzazione dello stato, ciò che più conta non solo non sono le colpe del Capitano Generale Zen, ma non è neppure il dibattito relativo all'arretramento della flotta: non sono, insomma, né le risposte alle domande poste all'equipaggio né l'obiettivo di queste, bensì la semplice possibilità che queste fossero poste. La capacità del governo centrale di investigare e giudicare anche in merito ad ambiti generalmente demandati ad altri interpreti testimonia che il governo conservava un certo controllo su di essi e che questo si rivelava non tanto attraverso regolamenti scritti – documenti che si erano

²⁷⁸ *Ibidem*, c. 42 r.

imposti con maggiore precocità negli eserciti di terraferma – ma piuttosto attraverso i processi agli ufficiali, durante i quali il governo veneziano poteva utilizzare piccole infrazioni disciplinari, generalmente lasciate impunte, come pretesto per perseguire i comandanti invidiosi. La disciplina, dunque, pur venendo lasciata ufficiosamente nelle mani dei comandanti, era poi riassorbita dal governo centrale che manteneva autorità su di essa.

CONCLUSIONE

Giunti al termine di questo lavoro si avverte con particolare urgenza la necessità di ricapitolare e riunire insieme i numerosi spunti offerti dalle fonti e dalla letteratura storiografica che si è cercato di tenere legati nel corso dell'argomentazione, ma che, senza una risistemazione più sintetica e stringente potrebbero essere ancora percepiti come distanti e sconnessi tra loro.

L'intero studio tenta di proporre alcune risposte a un interrogativo all'apparenza semplice ma che nasconde in sé numerose contraddizioni e che merita di essere approfondito tenendo conto di ciascuna di esse: come si evolve la disciplina navale – qualora si possa effettivamente registrare un'evoluzione – nella Venezia di XVII secolo?

La base storiografica da cui si è deciso di far partire le prime riflessioni sul tema è quella della “rivoluzione militare” e, più in generale, della nascita dello stato moderno. Come afferma Pierangelo Schiera nel suo saggio *Legittimità, disciplina, istituzioni: tre presupposti per la nascita dello Stato moderno*,²⁷⁹ infatti, con la nascita delle moderne forme politiche il lato passivo del potere, ovvero la consapevole accettazione di esso da parte di chi lo subisce, assume una rilevanza paragonabile a quella del lato attivo.²⁸⁰ La disciplina divenne, dunque, uno dei punti cardine attraverso cui si sviluppò l'accentramento delle prerogative statali; disciplina intesa come rispetto della propria posizione cetuale, è vero, ma anche come rispetto della catena gerarchica e dell'autorità statale tanto negli spazi civili quanto in quelli bellici. L'evoluzione dello stato moderno e le esigenze imposte dalle nuove modalità di condurre la guerra, infatti, spinsero i governi a creare eserciti e marine permanenti e retti da una rigorosa catena di comando, la quale andò via via nel tempo istituzionalizzandosi sempre più fino alla nascita di vere e proprie scuole per ufficiali. Tuttavia, questa spinta accentratrice

²⁷⁹ SCHIERA, 1994, 17-50.

²⁸⁰ Particolarmente chiara risulta a questo riguardo la spiegazione che Schiera offre in SCHIERA, 1994, 21: “Legittimazione e disciplinamento sono le due funzioni cruciali della moderna organizzazione del potere, perché in grado di entrare profondamente nel vivo del rapporto politico, toccandone il punto in cui comando e obbedienza s'incontrano nella determinazione fisica delle persone dei sudditi e nella fissazione concreta dei loro comportamenti, individuali e di ceto, in una convivenza opportunamente regolata”.

tendente a consegnare la gestione disciplinare nelle mani del governo centrale è soltanto una delle forze in gioco. La stessa trasformazione degli stati moderni che aveva permesso loro di ottenere un'autorità centrale forte, sorretta dal monopolio della violenza, dalla nascente burocrazia professionale e dal nuovo sistema fiscale centralizzato, necessitava, per sopravvivere, di un consistente supporto da parte delle élite sociali. Questo bisogno della cooperazione delle classi dominanti sfociò in una contrattazione con il ceto patrizio che permise al governo centrale di avere finanziamenti e uomini di comando al costo della concessione di alcuni privilegi come la gestione delle ciurme, la quale, grazie al sistema di arruolamento veneziano, consentiva ai capitani di ottenere grandi guadagni. Questa contrattazione tra stato e classe patrizia è la seconda forza che agisce in questo processo e che rende la gestione della disciplina un ambito conteso e non soggetto a un'evoluzione completamente lineare. Che l'accentramento della giurisdizione nella flotta sia stato un processo particolarmente lungo e complesso è testimoniato dal fatto che anche i regolamenti scritti – quelli afferenti alla materia navale maggiormente rispetto a quelli relativi agli eserciti terrestri – si siano adattati molto lentamente. Questi, infatti, soprattutto a partire dal XVI secolo, cominciarono a presentare riferimenti alle nuove modalità di fare la guerra, in particolare alla logistica, all'economia e alla tattica, ma ancora scarsissimi cenni alla disciplina. Inoltre, è fondamentale tenere in considerazione che le pene assegnate per la maggior parte delle infrazioni disciplinari – fossero esse comminate a bordo o a terra – erano particolarmente lievi sia per gli uomini dell'equipaggio sia per gli ufficiali; questo consentiva di rendere appetibili ruoli particolarmente faticosi e spesso poco remunerativi. Giunti a questo punto, fatto salve per l'istituzionalizzarsi della formazione degli ufficiali, parrebbe che la forza accentratrice avesse perso il confronto sul piano della disciplina e che quest'ultima fosse rimasta prerogativa pressoché esclusiva dei singoli capitani. Tuttavia, dall'analisi del processo contro il Capitano Generale Antonio Zen emerge chiaramente come il governo centrale conservasse l'autorità di giudicare l'operato degli ufficiali anche in questo campo e come potesse sfruttarla per perseguirli.

Alla luce, dunque, di tutte le numerose contraddizioni legate alla gestione della disciplina navale nella Venezia di XVII secolo analizzate nel corso dello studio e

ripercorse rapidamente in questo breve capitolo finale si può cercare di proporre un'ipotesi volta a spiegare il particolare atteggiamento del governo veneziano: l'organizzazione statale, delegando la disciplina ai singoli ufficiali della flotta, si liberava degli oneri di questa gestione, ma conservava, attraverso i processi politici svolti nella capitale, la capacità di ribadire il proprio potere sopra ciascuno di essi.

Per concludere, infine, si vorrebbe proporre un ultimo spunto utile per un'eventuale continuazione della ricerca; sarebbe, infatti, particolarmente interessante analizzare gli atti di altri processi intentati dallo stato centrale contro gli ufficiali veneziani per verificare se le domande concernenti la gestione della disciplina fossero effettivamente una pratica ricorrente e sviluppatasi in parallelo alla modernizzazione dello stato, oppure se venissero poste anche prima delle trasformazioni avvenute nella prima età moderna, o, ancora, soltanto una particolarità di questo caso in cui le questioni politiche si erano intrecciate con particolare forza a quelle militari.

BIBLIOGRAFIA

AGRIPPA, 1583 = C. Agrippa, *Il modo di mettere in battaglia presto et con facilità il popolo di qualsivoglia luogo con ordinanze et battaglie diverse*, Roma, Bartholomeo Bonfadino, 1583

AYMARD, 1991 = M. Aymard, *La leva marittima*, in “Storia di Venezia: Il mare (XII)”, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 435-480

BELLAVITIS, 2009 = G. Bellavitis, *L’Arsenale di Venezia*, Venezia, Cicero, 2009

BENJAMIN-TIFREA, 2007 = K. Benjamin e A. Tifrea, *Learning by Dying: Combat Performance in the Age of Sail*, in «The Journal of Economic History», pubblicato online da Cambridge University Press, 2007

BIANCHI, 2022 = P. Bianchi, *La rivoluzione militare allo specchio di una World history sempre più Global*, in “Dimensioni e problemi della ricerca storica”, vol. 2, Roma, Sapienza Università Editrice, 2022, pp. 123-38

BLACK, 1991 = J. Black, *A military revolution?*, Basingstoke, MacMillan, 1991.

BOTERO, 1598 = G. Botero, *Aggiunte di Giovanni Botero Benese alla sua ragion di Stato*, Venezia, Gio. Battista Ciotti, 1598

BREWER, 1989 = J. Brewer, *The Sinews of Power: War, Money and the English State, 1688–1783*, London, Unwin Hyman, 1989

CAIMMI, 2021 = R. Caimmi, “*Nei modi più spediti e robusti abbiano ad esser esemplarmente puniti*”. *L’esercizio della giustizia nella flotta veneta del XVIII secolo*, in «Eurostudium^{3w}» luglio-dicembre 2021, pp. 189-211

CANAL, 1929 = C. Canal, *Della milizia marittima*, a cura di M. N. Mocenigo, Roma, Libreria dello stato, 1929

CANDIANI, 2006 = G. Candiani, *La gestione degli equipaggi nei vascelli veneziani tra Sei e Settecento*, in “Militari in età moderna, la centralità di un tema di confine: Milano, 20 giugno 2004”, a cura di A. Dattero, Milano, Cisalpino, 2006, pp. 171-195

CANDIANI, 2009 = G. Candiani, *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali a Venezia in età moderna (1650-1720)*, Venezia, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, 2009

CANDIANI, 2012 = G. Candiani, *Dalla galea alla nave di linea. Le trasformazioni della marina veneziana (1572-1699)*, Novi Ligure, Città del silenzio edizioni, 2012

CARVALHO-LEIRA, 2022 = B. De Carvalho e H. Leira, *Sea power in the transformation of States and overseas empires (1500-1800)*, in “Routledge handbook of Maritime Security”, a cura di R. Bosilca, S. Ferreira, B. Ryan, Londra, Routledge, 2022, pp. 17-26

CASSANDRO, 1973 = G. Cassandro, *La formazione del diritto marittimo*, in “Venezia e il Levante fino al secolo XV: atti del Convegno internazionale di storia della civiltà veneziana promosso e organizzato dalla fondazione Giorgio Cini, Venezia, 1-5 giugno 1968”, a cura di A. Pertusi, Firenze, L. S. Olschki, 1973, pp. 185-218

CESSI, 1981 = R. Cessi, *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze, Giunti Martello, 1981

CINUZZI, 1620 = S. Cinuzzi, *Della disciplina militare antica e moderna del capitano Imperiale Cinuzzi Sanese*, Siena, Bonetti, 1620

CIPOLLA, 1999 = C. M. Cipolla, *Vele e cannoni*, Bologna, il Mulino, 1999

CONTERIO, 1992 = A. Conterio, *L'«Arte del Navegar»: cultura, formazione professionale ed esperienze dell'uomo di mare veneziano nel XV secolo*, in “L'uomo e il mare nella civiltà occidentale: da Ulisse a Cristoforo Colombo. Atti del Convegno, Genova 1-4 giugno 1992”, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1992, pp. 187-225

DA MOSTO, 1937 = A. Da Mosto, *L'archivio di Stato di Venezia. Indice generale, storico, descrittivo ed analitico. Archivi dell'amministrazione centrale della Repubblica Veneta e archivi notarili*, tomo II, Roma, 1937

DAVIES, 2008 = J. D. Davies, *Papy's Navy: Ships, Men & Warfare 1649-89*, Barnsley, Seaforth, 2008

DEL NEGRO, 2002 = P. Del Negro, *Una lingua per la guerra: il Rinascimento militare italiano*, in “*Storia d'Italia. Annali 18. Guerra e pace*”, a cura di W. Barberis, Torino, Einaudi, 2002, pp. 299-336

DEL NEGRO, 2018 = P. Del Negro, *Le lingue del «militare»*, in “*Guerre ed eserciti nell'età moderna*”, a cura di P. Bianchi e P. Del Negro, Bologna, il Mulino, 2018, pp. 47-63

DIEHL, 2007 = C. Diehl, *La Repubblica di Venezia*, Roma, Newton Compton editori, 2007

DOMINI, 2012 = R. Domini, *Il potere marittimo di Venezia*, in “*Le armi di San Marco: atti del convegno di Venezia e Verona, 29-30 settembre 2011, La potenza*

- militare veneziana dalla Serenissima al Risorgimento”, Società italiana di storia militare, 2012, pp. 7-50
- ELIAS, 2007 = N. Elias, *Genesis of the naval profession*, Dublino, University College Dublin Press, 2007
- GARIMBERTO, 1557 = M. G. Garimberto, *Il Capitano Generale*, Venezia, Insegna della Stella, 1557
- GLETE, 2010 = J. Glete, *La guerra sul mare (1500-1650)*, Bologna, il Mulino, 2010
- GUILMARTIN, 2003 = J. F. Guilmartin, *Gunpowder & galleys: changing technology & Mediterranean warfare at sea in the 16th century*, Annapolis, Naval Institute Press, 2003
- HALE, 1983 = J. R. Hale, *Printing and Military Culture of Renaissance Venice*, in ID. “Renaissance war studies”, Londra, The Hambledon Press, 1983, pp. 429-70
- HALE, 1990 = J.R. Hale, *L'organizzazione militare di Venezia nel '500*, Roma, Jouvence, 1990 [Cambridge 1984]
- HOCQUET, 1991 = J. Hocquet, *La gente di mare*, in “Storia di Venezia: Il mare (XII)”, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 481-526
- ILARI, 2020 = V. Ilari, *Dizionario biobibliografico degli Scrittori militari italiani dell'età moderna Seconda Edizione corretta, aggiornata e accresciuta*, Collana Nam, 2020
- JACOB E VISONI-ALONZO, 2016 = *The Military Revolution in Early Modern Europe. A Revision*, Bayside, MacMillan, 2016
- JANŽEVIČ, 2020 = I. Janževič, *The rise of state navies in the early seventeenth century: a historiographical study*, in «Journal for Maritime Research», 22:1-2, 2020, pp. 183-208, DOI: 10.1080/21533369.2020.1835229
- LANE, 1966 = F. C. Lane, *Venice and history. The collected papers of Frederic C. Lane*, a cura di una commissione di colleghi e studenti guidata da Fernand Braudel, Baltimora, The Johns Hopkins Press, 1966
- LANE, 1991 = F. C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Giulio Einaudi editore s.p.a., 1991
- LAZZARINI, 2021 = A. Lazzarini, *Boschi, legnami, costruzioni navali*, Venezia, Viella, 2021.

- LO BASSO, 2003 = L. Lo Basso, *Uomini da remo: galee e galeotte del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003
- LYNN, 1995 = J. Lynn, *Recalculating French Army Growth During the Grand Siècle, 1610-1715*, in “The military revolution debate”, a cura di C. J. Rogers, Boulder, Westview Press, 1995, pp. 117-148
- MANFRONI, 1901 = C. Manfroni, *La disciplina navale dei marinai veneziani nel secolo XIV*, in “Atti e memorie della Regia Accademia Patavina di scienze, lettere e arti”, nuova serie, n. 18, 1901-1902, pp. 109-129
- MANFRONI, 1902 = Manfroni, *La battaglia di Gallipoli e la politica veneto-turca*, in «Ateneo Veneto», 1902,
- MANFRONI, 1910 = C. Manfroni, *La marina veneziana alla difesa di Salonicco (1423-1430)*, in «Nuovo Arch. veneto», n.s., XX (1910), pp. 1-35
- MOCENIGO, 1929 = M. N. Mocenigo, *Un capitolaro veneziano per il buon governo della galera del 1428*, in «Archivio Veneto» VI (1929), pp. 84-85
- MOCENIGO, 2010 = M. N. Mocenigo, *Storia della Marina veneziana: da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Venezia, Filippi, 2010
- MOLMENTI, 1903 = P. Molmenti, *La corruzione dei costumi veneziani nel Rinascimento*, in «Archivio Storico Italiano», Serie V, vol. 31 n. 230 (1903), pp. 281-307
- MOSTARDA, 2023 = M. Mostarda, Recensione di *La rivoluzione militare dell'età moderna. Dimensioni e problemi della ricerca storica*, n. 2/2022, in «Nuova antologia militare», n. 4/2023, a cura di V. Ilari, pp. 707-15.
- MURRAY, 1997 = W. Murray, *Thinking about revolutions in Military Affairs*, in «JFQ», summer 1997.
- ÖGREN, 2010 = K. Ögren, *Humanitarian law in the Articles of War decreed in 1621 by King Gustavus II Adolphus of Sweden*, Cambridge, Cambridge University Press, 2010
- ONGARO, 2019 = G. Ongaro, *Il lavoro militare fra XVI e XVII sec.: contadini-soldato nella Repubblica di Venezia tra subordinazione e agency*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines (MEFRIM)», 131-1, 2019, pp. 15-27 DOI: 10.4000/mefrim.4826
- ORTALLI, 2007 = G. Ortalli, *Nascere sull'acqua. La lunga genesi di Venezia*, in “L'acqua nei secoli altomedievali, Spoleto”, Centro italiano di studi sull'Alto Medioevo, 2007, pp. 141-181

ORTALLI, 2008 = G. Ortalli, *Venezia allo specchio. Costruire la propria immagine*, in “La diversa visuale. Il fenomeno Venezia osservato dagli altri”, a cura di U. Israel, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2008

PANTERA, 1614 = P. Pantera, *L'armata navale del capitano Pantero Pantera*, Roma, Egidio Spada, 1614

PARKER, 2021 = G. Parker, *La rivoluzione militare*, Bologna, il Mulino, 1990, 1° edizione 1990.

PEZZOLO, 2006 = L. Pezzolo, *La rivoluzione militare: una prospettiva italiana 1400-1700*, in “Militari in età moderna: la centralità di un tema di confine”, a cura di A. Dattero e S. Levati, Milano, Cisalpino, 2006, pp. 15-62

PEZZOLO, 2007 = L. Pezzolo, *Stato, guerra e finanza nella Repubblica di Venezia fra medioevo e prima età moderna*, in “Mediterraneo in armi (sec. XV-XVIII)”, a cura di R. Cancila, Palermo, Quaderni di Mediterranea, 2007, pp. 67-112

PEZZOLO, 2012 = L. Pezzolo, *Istituzioni militari della Repubblica di Venezia nel Rinascimento*, in “Le armi di San Marco: atti del convegno di Venezia e Verona, 29-30 settembre 2011 La potenza militare veneziana dalla Serenissima al Risorgimento”, Società italiana di storia militare, 2012, pp. 51-68

PEZZOLO, 2018 = L. Pezzolo, *Una rivoluzione militare europea?*, in “Guerre ed eserciti nell'Età moderna”, a cura di P. Bianchi e P. Del Negro, Bologna, il Mulino, 2018, pp. 15-45

PEZZOLO, 2022 = L. Pezzolo, *La contromarcia olandese: un mito?*, in “Dimensioni e problemi della ricerca storica”, vol. 2, Roma, Sapienza Università Editrice, 2022, pp. 194-205

PI CORRALES, 2006 = M. Pi Corrales, *Los tercios en el mar*, in «Cuadernos de Historia moderna», vol. 31 (2006), Madrid, Publicaciones Universidad complutense de Madrid, 2006, pp 101- 134

PIERI, 1952 = P. Pieri, *Il Rinascimento e la crisi militare italiana*, Torino, Einaudi, 1952

POVOLO, 1980 = C. Povoło, *Aspetti e problemi dell'amministrazione della giustizia penale nella Repubblica di Venezia, secoli XVI-XVII*, in *Stato società e giustizia nella Repubblica veneta (sec. XV-XVIII)*, a cura di G. Cozzi, Roma, Jouvence, 1980, pp. 153-258

PRASCA, 1891 = E. Prasca, *Due ordinanze marittime del Conte Verde*, in «Rivista Marittima», giugno 1891

- PRELLI, 2012 = A. Prelli con tavole di Pietro Compagni, *Sotto le bandiere di San Marco*, Bassano del Grappa, Itinera Progetti, 2012
- RAVEGNANI, 2006 = G. Ravegnani, *Bisanzio e Venezia*, Bologna, il Mulino, 2006
- RIGOBELLO, 2005 = M. Rigobello, *Le compagnie dei bombardieri della Serenissima: il caso padovano*, in «Studi veneziani» (2005), Pisa e Roma, Istituti editoriali e poligrafici internazionali, 2005, pp. 267-92
- RIZZI, 2024 = *Andar per mare, custodire il mare. Le commissioni ducali per i capitani veneziani di galea (sec. XV)*, a cura di Alessandra Rizzi con la collaborazione di Umberto Cecchinato, Roma, Viella, 2024
- ROBERTS, 1995 = M. Roberts, *The Military Revolution (1560-1660)*, in “The military revolution debate”, a cura di C. J. Rogers, Boulder, Westview Press, 1995, pp. 13-36
- RODGER, 1979 = N. A.M. Rodger, *The Admiralty*, Terence Dalton Ltd. Hardcover, 1979
- RODGER, 1982 = N. A.M. Rodger, *Articles of War*, Kenneth Mason, 1982
- RODGER, 2004 = N. A.M. Rodger, *The Command of the Ocean*, Penguin Group, 2004
- RODGER, 2011 = N. A.M. Rodger, *From the ‘military revolution’ to the ‘fiscal-naval state’*, in «Journal for Maritime Research», 13:2, 2011, pp. 119-128, DOI: 10.1080/21533369.2011.622886
- ROGERS, 1995 = C. J. Rogers, *The Military Revolutions of the Hundred Years War*, in “The military revolution debate”, a cura di C. J. Rogers, Boulder, Westview Press, 1995, pp. 55-94
- SALVEMINI, 2012 = R. Salvemini, *Le scuole nautiche nell’Italia pre-unitaria*, offprint da “Sguardi mediterranei tra Italia e Levante (XVII–XIX secolo)”, Malta University Press, 2012, pp. 38-59
- SCHIERA, 1994 = P. Schiera, *Legittimità, disciplina, istituzioni: tre presupposti per la nascita dello Stato moderno*, in “Origini dello Stato. Processi di formazione statale in Italia fra Medioevo ed Età moderna”, a cura di G. Chittolini, A. Molho e P. Schiera, Bologna, il Mulino, 1994, pp. 17-50
- SIRAGO-RASTRELLI, 2024 = M. Sirago e M. Rastrelli, *Il ruolo dell’istruzione nautica nell’Italia meridionale dal Settecento a oggi*, in “Nuova Antologia Militare”, fascicolo 20. Ottobre 2024, pp. 9-48
- SIRAGO, 2022 = M. Sirago, *L’istruzione nautica nel Regno di Napoli (1734-1861)*, Roma, Fucina di Marte, 2022

TALLETT, 2013 = F. Tallett, *Soldiers in Western Europe, c. 1500-1790*, in “Fighting for a Living: A Comparative Study of Military Labour 1500-2000”, a cura di E. Zürcher, Amsterdam University Press, 2013, pp. 135-167

TAMBURRINI, 2007 = P. Tamburrini, *L'organizzazione militare veneziana nella prima metà del Settecento*, in «Studi Veneziani», LIII, Fabrizio Serra Editore, 2007, pp. 1-82

TENENTI, 1961 = A. Tenenti, *Venezia e i corsari (1580-1615)*, Bari, Editori Laterza, 1961

TILLY, 1991 = C. Tilly, *L'oro e la spada*, Firenze, Ponte alle Grazie, 1991

Venezia e Creta, Atti del convegno internazionale di studi Iraklion-Chanià, 30 settembre – 5 ottobre 1997, a cura di Gherardo Ortalli, Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, Venezia, 1998

ZANIN, 2022 = L. Zanin, *Il diario del Capitano Horatio Governa negli eventi dello Stato da mar tra il 1558 e il 1606*, in «Atti e memorie della società dalmata di storia patria» n. 11, 3° serie (Vol. XLIV), 2022

ZORDAN, 1991 = G. Zordan, *Le leggi del mare*, in “Storia di Venezia: Il mare (XII)”, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma, Istituto della Enciclopedia italiana, 1991, pp. 621-662

DOCUMENTI:

ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 44, 1308

ASVe, Miscellanea atti diplomatici e privati, b. 48, 1537

BQSVe, cl. IV, cod. 104, *Ordini militari stabiliti dall'Eccellentissimo Signor [...] Almirante per la sua squadra nel Golfo di Venezia*