

# Schiavi e galeotti fra Tre e Cinquecento

**ANTONIO MUSARRA**

antonio.musarra@uniroma1.it

Sapienza Università di Roma

The author questions the fact of multiethnicity on board the Genoese galleys, showing how, from an initial situation of ethnic homogeneity, characterizing the centuries of the late Middle Ages, during the sixteenth century, there was a transition to the presence on board of convicts and enslaved people. The reasons for this change are linked to naval enlargement, as well as to the chronic shortage of men.

*Keywords: Crews; Galleys; Multiethnicity.*

Laudo multo in questo la consuetudine de Genuesi che li padroni delle loro navi o sondo gintil hommini, o populani Gienuesi, et li marinari et o ciali Gienuesi da entro o de fora, in modo che lo patronne à grandissima cura de la nave et de la robba, et quando è ad uno bisogno, sondo tucti de uno animo et un sangue, et per consequens virilmente defende l'uno ad l'altro, et desserno oppressi o vincitori tucti quanti sondo in uno grado, che dove guardi de navi che ando varietà de passioni li hommini de quella (Falchetta, 2009: 230).

Le lapidarie parole di Benedetto Cotrugli, autore del celebre *De navigatione* – redatto tra il 1464 e il 1465, dedicato al doge e al senato veneziano –, delineano bene la realtà dell'arruolamento genovese di metà Quattrocento. Per la verità, una situazione in evoluzione, che cominciava, allora, a contemplare, a discapito di quanto affermato, la presenza a bordo di schiavi e forzati a fianco ai «bona voglia»: un termine in precedenza poco in uso, presto traslato nel corrispettivo d'età moderna, da lui stesso utilizzato in un altro passo, ancorché per altri contesti, a partire da quello catalano, a lui ben noto:

Armanose le galee alcuno per bona voglia, alcuni per força. Le galee ch'esse armano per voglia sondo pagati li offitiali, compagni et hommini da remo. Le galee per força tengnono li homini da rimo per

forza, et ferrati et incathenati. Et questo fando aptissimamente Catalani, li quali come se dicto quantunque siano de quisto byasimati, tamen chi derictamente considera lo bisongno et la vicinità de Barbari, et la commune abusione che sogliono fare le ginte d'arme, le quali essendo ad laudabile fine conducti, fando de multi exacrabili danni et incomodi, li quali tucti comunamente se tollerano (ibid.: 227).

Originario di Ragusa benché appartenente a una famiglia proveniente da Cattaro, compiuti gli studi in Italia, il nostro aveva esercitato a lungo la mercatura, decidendo, in età avanzata – una volta trasferitosi presso la corte aragonese di Napoli –, di dedicarsi alla scrittura, con particolare attenzione alla rilettura del mondo marittimo con gli occhi dell'Umanesimo (per un profilo si veda, altresì, Cotrugli, 2022).

La testimonianza di Benedetto Costrugli consente d'approcciare un tema scarsamente praticato dalla medievistica odierna; appannaggio, in genere, degli studi sull'età moderna, allorché il fenomeno della presenza a bordo di forzati appartenenti a «nationes» diverse – generalmente, tratti in schiavitù nel corso di conflitti navali – diventerà usuale. Al di là delle generalizzazioni, ciò che si nota è un'evoluzione di questa pratica che ha caratteristiche precipue di contesto in contesto. In un articolo recente ho avuto modo di confrontare tra loro tre fra le principali realtà mediterranee tardo-medievali: Genova, Venezia e Barcellona. I risultati dello studio, condotto sui registri di bordo conservati presso i rispettivi Archivi di Stato e, laddove mancanti, su un vasto articolato di fonti – generalmente, governative ma senza abdicare al dato notarile – di natura marittima o legate al mare, hanno rivelato come la realtà genovese, a differenza di quella veneziana o catalana, fosse meno propensa ad accogliere a bordo personale allogeno. Esisteva, insomma, un'intrinseca insofferenza nei confronti dello “straniero”, giudicato poco affidabile al remo; istanza, questa, da connettersi alla necessità di mantenere l'appannaggio del lavoro marittimo, unica fonte di sopravvivenza per numerose famiglie (Musarra, 2021a). In fondo, tale istanza era la stessa dei regni della Corona d'Aragona, tesi ad arruolare personale locale, nonostante la precocità del lavoro forzato. Venezia, al contrario, avrebbe mostrato precocemente di necessitare d'uomini. Non era infrequente che le sue galee salpassero a ranghi incompleti, colmando i vuoti lungo le coste dell'Adriatico. L'operazione – definita «interzare», in riferimento al completamento del terzo uomo per banco – permetteva di controllare i flussi migratori, evitando

che grossi gruppi si riversassero in città (per un quadro di sintesi, cfr. Musarra, 2021b: 103-109. Segnalerò in seguito interventi e contributi specifici relativi a ciascun contesto). Stando così le cose ci si può chiedere che cosa abbia spinto i regimi d'età moderna a mutare prospettiva? Come si dirà, nel corso del Cinquecento, la presenza di schiavi e forzati sarebbe divenuta usuale. L'analisi del caso genovese, condotta sul lungo periodo, rivela a pieno un'evoluzione destinata a ridisegnare il profilo sociale degli operatori del mare.

### Equipaggi multietnici?

È il marzo del 1382. La galea *Sant'Antonio* è in procinto di salpare dal porto di Genova per il Levante mediterraneo. Il legno è armato specificamente per un viaggio commerciale; tuttavia, a bordo sono presenti anche due ambasciatori diretti ad Alessandria d'Egitto. Si tratta d'una prassi consolidata per il comune genovese, che, a differenza di Venezia o dei regni della Corona d'Aragona, non possiede una flotta pubblica in pianta stabile, riservandosi di armare o noleggiare galee alla bisogna (a questo proposito, cfr. Petti Balbi, 2016; Campodonico, 2017; Petti Balbi, 2017; Musarra, 2017). In questo caso, gli ambasciatori salgono a bordo come passeggeri; pagando, dunque, il prezzo del trasporto. È lo scriba, Iacopo di Compagnono, responsabile della redazione del registro di bordo – uno splendido esemplare conservato presso l'Archivio di Stato di Genova – a fornirci queste informazioni, corredate da numerosi dati relativi alle operazioni di riattamento della galea effettuate prima della partenza, all'acquisto di materiali, di attrezzature, di forniture belliche, di cibo e bevanda, accompagnate da notazioni sull'itinerario e sui salari corrisposti agli equipaggi, di cui è fornito un elenco dettagliato. Tale peculiarità – condivisa dai registri di bordo catalani – permette una prima valutazione sull'origine etnica degli uomini da remo, solo apparentemente varia: trentotto marittimi si dichiarano genovesi, trentasei provengono dalla riviera di Levante, sedici da quella di Ponente, diciannove dall'Appennino ligure, ventinove dal mar Nero – in particolare, dalla genovese Caffa –, quindici da Pera, cinque da Chio, quattro da Bonifacio, due da Cipro e altri due dalla Sicilia; sono presenti, inoltre, singoli uomini originari di Asti, Cordova, Maiorca, Padova, Parma, Trapani, Trebisonda, Simisso, Zara. Si tratta, a ben vedere, d'un concentrato di mediterraneità: ma – se mi è consentito – di mediterraneità “ligure” – e genovese, in particolare –,

accatastato sulle banchine del porto in attesa dell'imbarco. Siamo di fronte, infatti, a uomini di provenienza diversa, ancorché afferenti a quel vasto circuito commerciale posto in essere dai genovesi nel corso dei due secoli precedenti (il registro era già noto a Day, 1961. Per una descrizione: Musarra, 2019).

Il caso ora delineato non è isolato. La medesima osservazione si può allargare al complesso della documentazione superstita tre-quattrocentesca. È quanto ha mostrato uno studio condotto da Michel Balard sui registri di bordo genovesi redatti tra il 1351 e il 1404, che ha restituito 7.508 nomi di marittimi e 851 di balestrieri: uno scavo importante, completato dal sottoscritto su ulteriori registri per un totale di circa 10.000 nomi (Balard, 1981). Ebbene, non vi sono dubbi circa l'origine ligure della maggior parte degli effettivi. Oltre a Genova, le località maggiormente citate sono Sestri Ponente, Voltri, Arenzano, Varazze, Celle, Savona, Noli, Finale, Andora, Sanremo. A Levante, oltre a Nervi, non ci si spinge oltre Recco, Rapallo, Chiavari e Portovenere. Pochi, inoltre, sono coloro che provengono dall'Appennino. Il Mediterraneo orientale è rappresentato, invece, da 1/5 dei vogatori, per la maggior parte originari di quegli insediamenti presso cui Genova aveva una propria influenza commerciale ed economica: Caffa, Pera e Chio forniscono da sole quasi 1/10 degli equipaggi. Tale numero risulta costante, fatte salve specifiche situazioni. Si prenda, ad esempio, il registro d'una galea patronizzata da Pietro Doria, risalente al 1407, che riporta in totale 184 nomi: 30 marittimi – pari, dunque, a un sesto dell'equipaggio (16%) – sono, senz'altro, di origine orientale (Archivio di Stato di Genova, Antico Comune, Galearum marinariorum rationes, 665). Siamo di fronte, dunque, a gente in movimento, sbarcata a Genova e pronta per reimbarcarsi per fare ritorno alle proprie case. Ma si dà anche il caso di galee o «naves» in partenza senza che fossero completati i ranghi; e ciò – non diversamente da Venezia e Barcellona – per carenza di personale a disposizione. Numerosi sono i casi in cui l'arruolamento è completato nel corso del viaggio; talvolta, si cerca di sostituire i vuoti lasciati dai morti o dai fuggitivi con marinai raccolti nei primi porti raggiunti. Tale situazione può spiegare, in parte, l'elevata presenza di "orientali" a bordo, la cui identità, tuttavia, resta – quantomeno, a prima vista – nel novero della "genovesità d'Oltremare". Ciò che si nota, del resto, è l'assegnazione, quasi esclusiva, a genovesi "di Genova" o a uomini delle riviere dei ruoli di comando e di quelli armati, segno della volontà

del comune di mantenere il controllo della forza e della disciplina (qualche osservazione in merito in Pistarino, 1981; Campodonico, 1991; Musarra, 2023).

La ricerca degli ultimi decenni – quantomeno, quella maggiormente attenta alle vicende del mare – ha evidenziato come tale situazione fosse assai comune a molti porti mediterranei d’età basso-medievale. Ciò era un portato dell’accrescersi dei traffici di lunga distanza, intensificatisi tra XII e XIII secolo e giunti a piena maturazione durante il secolo successivo. La presenza d’un coacervo d’identità a bordo delle galee mediterranee tardo-medievali – identità multiple, certo, ancorché culturalmente omogenee – permetteva al marittimo di vivere, sì, una forma precoce di “globalizzazione”, ma controllata e limitata. L’esigenza di mano d’opera richiamava al lavoro marittimo molte persone. La tendenza, tuttavia, era quella di limitare l’elemento straniero in favore di quello endogeno, non necessariamente reclutato nel porto di partenza. Tali presenze erano legate, infatti, alla costruzione d’un sistema di rotte consolidato, che faceva perno su alcuni porti strategici. È il caso, ad esempio, di Chio, Pera o Caffa, nel Mediterraneo orientale e nel mar Nero, entrati progressivamente nel network sino a divenire, assieme a Bonifacio, nel Tirreno, e ad altri porti non direttamente controllati ma sempre citati, come Gaeta, degli autentici capisaldi per una navigazione che rimaneva, comunque, prevalentemente di cabotaggio (Musarra, 2021: 145-150). A fronte di tale sistema risulta singolare constatare l’alto numero di diserzioni, generalmente segnalate nei registri di bordo con una piccola “f” di «fugitivi» apposta a fianco di singoli nomi (Origone, 1978). Al netto di elementi poco raccomandabili, pescatori sorpresi su qualche spiaggia e costretti a riempire i ranghi, forzati o perdigiorno – e la lista potrebbe continuare –, si può ipotizzare che buona parte di costoro approfittasse della fissità delle rotte semplicemente per rientrare a casa propria. I marittimi, insomma, erano disposti a spostarsi per trovare lavoro, avendo la sicurezza di poter fare ritorno presso le proprie famiglie. Evidentemente, potendo contare sulla connivenza delle autorità preposte, vista la possibilità d’imbarcare qualcun altro al loro posto. Non ci troveremmo di fronte, pertanto, a “migranti economici”, determinati a stabilirsi definitivamente in un luogo nuovo per motivi di sopravvivenza, ma a veri e propri “pendolari del mare”, avvezzi a spostarsi in continuazione in ragione della contingenza (Musarra, 2021).

## Mutazioni quattrocentesche

La situazione delineata era destinata a mutare. Purtroppo, non mi è stato dato di trovare – quantomeno allo stato attuale della ricerca – ruoli d’equipaggio risalenti alla metà del Quattrocento (ma non dubito che ve ne siano). Tuttavia, una norma delle *Regulae Officii Gazariae*, risalenti al 1441, fa divieto ai patroni di sbarcare i marinai colpevoli di abusi o disordini lungo la rotta stabilita alla partenza a eccezione dei porti di Pisa, Napoli, Trapani, Messina, Palermo, Nizza, Marsiglia, Pera, Famagosta, Valenza, Cadice e l’Écluse, là dove sarebbe stato relativamente facile trovare un nuovo ingaggio su legni genovesi (Vitale, 1951: 222-224). Come si vede, soltanto Pera e Famagosta fanno parte del novero. La pratica della navigazione “in dirittura” è, ormai, recepita dalla legislazione, la quale cita espressamente i porti maggiormente frequentati (tra cui spiccano soprattutto quelli della penisola). L’assenza di porti che, nel secolo precedente, fornivano forza-lavoro alla navigazione genovese – Chio, ad esempio, o Caffa – è difficilmente spiegabile; tuttavia, pare andare incontro alla tendenza a scegliere i marittimi tra persone di fiducia, legate maggiormente al territorio ligure e al bacino occidentale del Mediterraneo. Alcuni ruoli d’equipaggi risalenti agli anni 1472-1476, dai quali è stato possibile ricavare circa 1200 nomi, mostrano, infatti, come la percentuale di marinai provenienti dal Levante mediterraneo sia trascurabile; ciò che, senza dubbio, è da connettere con la progressiva perdita delle colonie, consumatasi tra il 1453 e il 1475: la quasi totalità dei marittimi proviene da Genova, dalle riviere liguri, dalla Corsica e dai principali porti italiani (Musarra, 2021a: 68). La diminuzione del personale di bordo, l’aumento dei carichi e, dunque, del guadagno potenziale, la crescente situazione di difficoltà registrabile nel Levante mediterraneo, non meno che la scarsa attenzione dei governi per le questioni marittime, costantemente demandate ai privati – è il caso, ad esempio, di quello milanese, esercitante a lungo la signoria su Genova –, spinsero probabilmente verso l’utilizzo di mano d’opera locale. È tale aspetto, dunque, a essere immortalato da Benedetto Cotrugli.

Tali peculiarità emergono ulteriormente dal confronto con le altre marinerie. Come s’è detto, il sistema veneziano aveva capo nell’Adriatico, ma allargava le proprie maglie al Mediterraneo orientale. Sussisteva, però, una differenziazione tra i marittimi provenienti da queste zone, generalmente destinati al remo, e quelli originari

dell'area ristretta della Laguna, ritenuti di maggiore esperienza. È stato notato, a ogni modo, come tale bacino di raccolta non corrispondesse a pieno alle esigenze della città. Anzi – è quanto sottolinea Alberto Tenenti –, nemmeno l'espansione territoriale quattrocentesca sarebbe stata in grado di supplire alle deficienze di organico, provocando, piuttosto, notevoli impacci per via della scarsa competenza marinaresca di contadini e artigiani, chiamati a imbarcarsi alla bell'e meglio; situazione, questa, sfociata in un vero e proprio dibattito interno alla Serenissima di cui dà conto, nella prima metà del XVI secolo, l'ammiraglio Cristoforo da Canal, cui si deve la riforma in senso schiavistico della marina da guerra veneziana (Tenenti, 1962: 35). Com'è noto, sino ad allora, i marinai erano uomini liberi, protetti da appositi contratti di arruolamento, sottoposti, dunque, a precise norme statutarie. Il problema della scarsità di manodopera andò intrecciandosi con quello della riluttanza dei marinai veneziani a intraprendere lavori poco qualificati e scarsamente remunerati. Le spese di gestione in mare d'una galea da mercato risultavano tali da costringere, spesso, a salari assai bassi, che finivano per scoraggiare i professionisti del settore (Hoquet, 1981; Doumerc, 2007). La ricerca di forza lavoro immigrata era, dunque, una necessità, cui, dal 1321, dovette far fronte un'apposita magistratura: il *Consiglio dei Savii ai ordini*, deputata alla risoluzione dei problemi relativi alla navigazione e alla legislazione marittima (Lane, 1983). L'attività di questa magistratura crebbe notevolmente dopo la grande peste del 1348, allorché si avvertì con particolare peso la carenza di manodopera e la mancanza di risorse adeguate a farvi fronte. Come se ciò non bastasse, i numerosi terremoti che, tra il 1344 e il 1354, devastarono la penisola balcanica resero ancora più difficile reperire uomini in breve tempo (Ducellier, 1981: 544).

Il caso veneziano non è poi così dissimile da quello catalano-aragonese – a oggi, il meglio studiato –, benché non si possa parlare, per quest'ultimo, di un'autentica varietà etnica nel personale di bordo (Simbula, 2006; Salicrú i Lluç, 2014). I problemi di reclutamento riguardano, in massima parte, il periodo successivo alla peste di metà Trecento e alla conseguente contrazione della manodopera locale disposta a imbarcarsi, portando verso un allargamento del quadro geografico alle aree interne della Catalogna «per poi spingersi – per citare Pinuccia Simbula (2006: 1023-1024), autrice del maggiore studio al riguardo – ai regni costieri diversi da quelli dei porti di armamento e a quelli più interni della compagine catalana, ai confi-

ni della Castiglia e dei territori alla frontiera musulmana». Ciò che si nota, a ogni modo, è una netta predominanza della nazionalità aragonese sino a punte dell'80-90%, tenendo conto, tuttavia, degli uomini provenienti dai domini tirrenici (Sardegna, Sicilia, Napoli). Sono presenti, altresì, uomini degli altri regni iberici: in particolare, castigliani, andalusi, navarresi, leonesi, galiziani, biscaglino e portoghesi. Tali presenze sono «seguite, seppure a distanza, da sardi (Alghero, Cagliari, Sassari e più sporadicamente Oristano) e siciliani (Agrigento, Siracusa, Augusta, Trapani, Messina). Le restanti quote sono composte da elementi di diverse aree della Francia: Contado di Foix (da dove giungono oltre a vogatori molti balestrieri), Provenza, Narbona e Linguadoca (Montpellier, Marsiglia, Arles, Tolosa, Aigues Mortes), con qualche presenza dalla Guascogna, dalla Borgogna e dall'area atlantica (Bayonne e Bordeaux) che si va infittendo man mano ci si inoltra verso gli ultimi decenni del Trecento e si entra nel Quattrocento. Corsica, Liguria e soprattutto Malta sono ugualmente ben rappresentate, così come i regni italiani di Sardegna, Sicilia e Napoli, progressivamente integrati nella Corona catalano-aragonese. Si allarga anche la presenza di provenzali e fiamminghi e dal settore del Mediterraneo orientale giungono ciprioti, rodioi e greci (Costantinopoli, Caffa, Pera, Candia, Patrasso e genericamente di Romània) che in qualche caso sfiorano da soli il 3% del numero degli imbarcati. Più sporadica la comparsa di toscani, veneziani e tarantini» (ibidem: 1024).

## **Schiavi e galeotti nella prima età moderna**

La necessità di forza lavoro, data dall'ingigantirsi della galea, a partire dalla seconda metà del XV secolo, è da ritenersi alla base dell'introduzione nel sistema d'arruolamento genovesi d'un numero crescente di schiavi. Come sottolinea Luca Lo Basso, i galeotti costituivano circa il 75% dell'equipaggio di ogni unità navale. Una galea sottile aveva un equipaggio di circa 350 persone, senza contare il numero di soldati potenzialmente a bordo. Una capitana poteva imbarcare sino a 450 persone. Le galee genovesi del Cinquecento avevano generalmente 26 banchi sulla dritta e 25 sulla sinistra. Soprattutto, erano armate per la voga "a scaloccio", ossia con un solo remo, manovrato da cinque rematori per banco. Moltiplicando il numero di uomini presente su ciascuna unità per quello delle galee da armare risulta evidente la quantità di galeotti necessaria da reclu-

tare (Lo Basso, 2003: 27). Non diversamente dai secoli precedenti, sia l'armatore privato, sia l'amministratore pubblico si sarebbero trovati di fronte al problema del reclutamento, accresciuto dal nuovo sistema di voga, che necessitava d'un maggiore numero di persone. Il sistema precedente, detto "a sensile", prevedeva, infatti, che ciascuno marittimo agisse su un singolo remo; l'introduzione dell'unico grande remo manovrato da più rematori, seduti sul medesimo banco, necessitava di maggiore forza lavoro. Nell'arco di due secoli, dai 150-170 galeotti delle galee sottili si sarebbe passati ai 250, 350 o 450 di quelle grosse. Il motivo di tale mutamento va cercato verosimilmente nella progressiva introduzione, anche a Genova, di forzati e schiavi a bordo: «il nuovo sistema di voga, infatti, permetteva di armare una galea velocemente, mescolando i rematori più esperti con quelli appena imbarcati, senza il lungo periodo d'apprendistato che si faceva sulle triremi. Per potere interamente "ciurmare" le sempre più numerose galee si dovette ricorrere in misura massiccia ai condannati e, mancando il tempo per addestrarli a dovere al servizio del remo, si rese necessaria la soluzione del remo unico» (ibid.: 16). Certo, è possibile che sull'innovazione abbia influito, altresì, la minore disponibilità di legname e, dunque, la possibilità d'abbattere i costi. Sembra, a ogni modo, che la carenza d'uomini esperti possa essere una motivazione valida.

A quanto pare, l'introduzione a bordo di forzati è da attribuire a un personaggio d'eccezione: Andrea Doria. Mercenario di terra, questi investì tempo e risorse nell'armamento d'una squadra di galee, ponendosi al servizio di diverse potenze. Com'è noto, la scelta spagnola, nel 1528, diede avvio all'età degli «asientos de galeras». Tra le clausole dell'accordo stipulato avanzate a Carlo V in occasione dell'accordo, siglato in agosto, il Doria richiedeva la possibilità di mantenere in servizio i prigionieri spagnoli incatenati al remo delle proprie galee – segno d'una pratica in uso da tempo, altrimenti non testimoniata dalle fonti – ovvero di avere in cambio per ciascuno di essi un forzato a vita o uno schiavo. Nel corso del secolo, tale sistema si sarebbe perfezionato, giungendo a maturazione negli anni di Lepanto (Lo Basso, 2004). A questo riguardo, Lo Basso apporta un esempio interessante, riguardante un certo Bendinelli Sauli, attivo nella seconda metà del secolo. In una lettera inviata al figlio, questa ricordava come le ciurme fossero «l'anima delle galere» e che andavano trattate bene; del resto, ogni rematore morto, ancorché forzato, significava per una perdita di denaro. «Quanto ai "bonavoglia",

bisognava fare in modo che si indebitassero, perché durante le soste invernali rimanessero in servizio fino alla campagna successiva. L'obiettivo, come in tutte le flotte, era di avere un nucleo di rematori liberi, esperti e temprati dal mestiere» (Lo Basso, 2003 e 2007: 413). Conoscendo il numero dei buonavoglia è possibile calcolare con una buona approssimazione la percentuale dei forzati sull'intera ciurma delle due galee. Poiché che la Capitana aveva 362 rematori e giacché una Padrona ne aveva solitamente 250 si ottiene un totale di 612 galeotti, di cui i 170 buonavoglia rappresentano il 27,7%. Il restante – proveniente generalmente da Napoli –, era incatenato al remo ovvero costretto a prestare la propria opera a bordo. In altre lettere, anzi, il Sauli fa riferimento a forzati di “bona condanna”, con condanne a lungo termine, ovunque, i più richiesti (Lo Basso, 2007: 414).

La vicenda mostra bene l'evoluzione del lavoro di bordo rispetto al secolo precedente. Con tutta probabilità, su di essa giocarono tanto circostanze contingenti, legate all'assenza di braccia e allo sviluppo navale, quanto la diffusione di pratiche similari presso le altre potenze mediterranee, a partire da quella iberica. Progressivamente, gli armatori genovesi adottarono la regola terzo, la quale rispecchia, in certo qual modo, la prudenza segnalata da Benedetto Cotrugli alla metà del Quattrocento: «la convinzione generale era che a bordo di ogni singola galea ci dovesse essere – per ragioni di efficienza e sicurezza – un equilibrio fra le tre categorie di remiganti, forzati, schiavi e buonavoglia. Ogni categoria doveva costituire un terzo dell'intera ciurma. Seguendo questa regola le autorità marittime genovesi calibravano l'afflusso e il reclutamento dei galeotti. Nel 1642, ad esempio, i galeotti in servizio sulle galere di “catena” erano 1.771, di cui 837 forzati (47,3%), 436 schiavi (24,6%) e 498 buonavoglia (28,1%)» (Lo Basso, 2003: 228-229). A quanto pare, la pena della galera era già in vigore dalla fine del Quattrocento: la prima menzione relativa all'esistenza di «galiotti per forza» risale al 1473; Bartolomeo Senarega ricorda, invece, come, nel 1492, «il capitano di due galee di custodia alle coste liguri, nel momento in cui le galee stavano naufragando presso Oneglia, aveva fatto sciogliere i remiganti incatenati» (Pandiani, 1935: 352). I limiti della documentazione non permettono di scendere nel dettaglio. Si può supporre, tuttavia, un'introduzione graduale della pena della galea nel sistema criminale della Repubblica, volta a soppiantare gli statuti locali precedenti – per la maggior parte, risalenti al Trecento –, che non ne facevano menzione. Con ciò, la presenza di forzati sulle

galee genovesi sarebbe rimasta ridotta. Al contempo, nel corso del Cinquecento aumentarono gli schiavi di religione islamica – benché, in numero nettamente inferiore rispetto alle galee veneziane –, catturati nel corso di scontri navali ovvero acquistati a Messina, a Civitavecchia, a Livorno o nel Mediterraneo orientale, di cui, tuttavia, sfuggono molti particolari (Lo Basso, 2003: 29. Per uno sguardo di lungo periodo, non limitato agli equipaggi: Zappia, 2018).

## Conclusioni

Gli studi condotti sino ad oggi sul tema degli equipaggi non hanno, certo, esaurito le domande ruotanti attorno alla figura del marittimo in età tardo-medievale e moderna; soprattutto, raramente hanno adottato un’ottica comparativa, volta a riconoscere, laddove presenti, l’esistenza di scambi di esperienze, prestiti e connessioni nella prassi marittimista del tempo. La documentazione superstite, consistente essenzialmente in registri di bordo e liste di marittimi, è capace di fornire, in associazione con altre tipologie di fonti – legislative, notarili, cronachistiche –, un panorama pressoché completo della prassi marittimista genovese sul lungo periodo, permettendo, al contempo, di verificare l’accoglienza o meno del dato normativo di ciascuna città nella quotidianità. La presenza di marittimi d’origine orientale pare essere legata alla fase di maggiore frequentazione di quei porti, corrispondente, vien da dire, a una sorta di “lungo Trecento”, iniziato negli ultimi decenni del XIII secolo (in particolare, con l’apertura del Mar Nero ai traffici genovesi) e conclusosi nei decenni centrali della prima metà del Quattrocento, prima che le nuove *Regulae* del 1441 suggeriscano il mutamento in atto. Si sarebbe trattato, comunque, di elementi appartenenti al network commerciale genovese. Tale pratica si sarebbe accentuata nel corso del tempo; in particolare, a seguito della perdita delle colonie orientali. Nonostante la progressiva introduzione tra i ranghi di schiavi e forzati, talvolta di etnie diverse, la tendenza sarebbe stata quella di preservare l’uomo libero, maggiormente affidabile, generalmente genovese o ligure. È quanto espresso in una relazione del Magistrato delle galee dell’agosto 1667:

Si conosce che il buonavoglia è necessario per il servizio di esse [gallere] più di qualsivoglia altra persona servile, poiché a capo di qualche poco tempo vale al remare, ma essendo di maggior libertà che il forzato e schiavo, è più vigoroso per cibarsi meglio, diventa poi

maestro delle vele, conoscitor delle sartie e maneggiator delle armi in ogni occasione, resiste all'impeto di tempesta di mare, alla forza di una caccia, all'offesa e difesa di una battaglia. Quindi è che tutti i principi che hanno galee procurano a tale forza armarle in maggior numero che puonno di detta qualità di persone, quali oltre i buoni effetti di sopra accennati, ne causano altro di quotidiano sollievo, et è che havendo essi le rationi avvantaggiate al restante della ciurma godono comodità di venderle per un valore che sta bene ad altri di approfittarsene, si ché con vicende utile ne gode il schiavo et il forzato et a questo modo vengono ad ingrassarsi tutte le ciurme (Genova, Archivio di Stato di Genova, Archivio Segreto, Maritimarum, f. 1670, 19 agosto 1667, cit. in Lo Basso, 2003: 247).

## Bibliografia

- Balard, Michel (1981). Les équipages des flottes génois au XIV siècle. In Rosalba Ragosta (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo* (I, 516-534). Napoli: Pironti.
- Campodonico, Pierangelo (1991). *Navi e marinai genovesi nell'età di Cristoforo Colombo*. Genova: Colombo Edizioni.
- Campodonico, Pierangelo (2017). Les génois. Une flotte militaire privée. In Michel Balard (a cura di), *The Sea in History: The Medieval World/La mer dans l'histoire. Le Moyen Âge* (203-214). Woodbridge: Boydell.
- Cotrugli, Benedetto (2022). *Il libro dell'arte di mercatura*, a cura di Vera Ribaud. Milano: Guerini.
- Day, John (1961). Prix agricoles en Méditerranée à la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 16, 4: 629-656.
- Doumerc, Bernard (2007). Cosmopolitanism on Board Venetian Ships (Fourteenth-Fifteenth Centuries). *Medieval Encounters*, 13: 78-95.
- Ducellier, Alain (1981). *La façade maritime de l'Albanie au Moyen âge, Durazzo et Valona du Xe au XV<sup>e</sup> siècle*. Tessalonica; Institut d'Etudes Balkaniques.
- Falchetta, Piero (2009). Il trattato *De navigatione* di Benedetto Cotrugli (1464-1465). Edizione commentata del ms. Schoenberg 473 con il testo del ms. 557 di Yale. *Studi Veneziani*, 57 (2009).
- Hoquet, Jean-Claude (1981). Gens de mer à Venise: Diversité des statuts, conditions de vie et de travail sur les navires. In Rosalba Ragosta (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo* (I, 103-168). Napoli: Pironti.
- Lane, Frederic C. (1983). Salari e reclutamento dei galeotti veneziani 1470-1580. In Id., *Le navi di Venezia. Fra i secoli XIII e XVI* (150-168). Torino: Einaudi.
- Lo Basso, Luca (2003). *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*. Milano: Selene Edizioni.
- Lo Basso, Luca (2004). *A vela e a remi: navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. 16-18)*. Ventimiglia: Philobiblon.

- Lo Basso, Luca (2007). Gli asentisti del re. L'esercizio privato della guerra nelle strategie economiche dei genovesi (1528-1716). In Rossella Cancila (a cura di), *Mediterraneo in armi* (397-428). Palermo: Mediterranea.
- Musarra, Antonio (2017). La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d'un modello. *Revista Universitaria de Historia Militar*, 11: pp. 79-108.
- Musarra, Antonio (2019). Il mastro a doppia registrazione di una galea genovese del Trecento: il registro della Sant'Antonio (1382). In Roser Salicrú i Lluch (a cura di), *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval. Fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó* (159-176). Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Monstserrat.
- Musarra, Antonio (2021a). Economic migrants or commuters? A Note on the Crews of Genoese Galleys in the Medieval Mediterranean, 14<sup>th</sup>-15<sup>th</sup> Centuries. In Marco Folin e Antonio Musarra (a cura di), *Multi-ethnic Cities in the Mediterranean World, I, Cultures and Practices of Coexistence, 13th-17th Centuries* (62-75). New York-London: Routledge.
- Musarra, Antonio (2021b). *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*. Bologna: Il Mulino.
- Musarra, Antonio (2023). Rotte, scali ed equipaggi genovesi tra Mediterraneo e mar Nero (XIV-XV secc.). In Alessandro Diana e Caterina Fioravanti (a cura di), *Per omnia litora. Interazioni artistiche, politiche e commerciali lungo le rotte del Mediterraneo fra XIV e XV secolo* (157-187). Pisa: Edizioni della Normale.
- Origone, Sandra (1978). Marinai disertori da galere genovesi (secolo XIV). In *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia* (291-343). Genova: SASTE.
- Pandiani, Emilio (1935). Il primo comando in mare di Andrea D'Oria con uno studio sulle galee genovesi. *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, LXIV: 341-389.
- Petti Balbi, Giovanna (2016). Un binomio indisoluble: navegación comercial y armamento público en Génova en los siglos XIV-XV. In Raúl González Arévalo (a cura di), *Navegación institucional y privada en el Mediterráneo medieval* (41-76). Granada: La Nao.
- Petti Balbi, Giovanna (2017). Flottes publiques et flottes privées à Gênes au XIVE siècle. In Michel Balard (a cura di), *The Sea in History: The Medieval World/La mer dans l'histoire. Le Moyen Âge* (215-224). Woodbridge: Boydell Press.
- Pistarino, Geo (1981). Gente del mare nel Commonwealth genovese. In Rosalba Ragosta (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo* (I, 203-290). Napoli: Pironti.
- Salicrú i Lluch, Roser (2014). Sobre las fuentes y bibliografía para el estudio de los enrolamientos de tripulación, los armamentos, la construcción naval y los salarios marítimos en la Cataluña bajomedieval. In Gemma Teresa Colesanti (a cura di), *"Il re cominciò a conoscere che il principe era un altro re". Il Principato di Taranto e il contesto mediterraneo (secc. XII-XV)* (329-341). Roma: ISIME.
- Simbula, Pinuccia Franca (2006). L'arruolamento degli equipaggi nei regni della Corona d'Aragona (secc. XIV-XV). In Simonetta Cavaciocchi (a

- cura di), *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare, secc. XIII-XVIII* (1019-1039). Firenze: Le Monnier.
- Tenenti, Alberto (1962). *Cristoforo Da Canal: La marine vénitienne avant Lépante*. Paris: S. E. V. P. E. N.
- Vitale, Vito (a cura di) (1951). *Le Fonti del Diritto Marittimo Ligure*. Genova: Accademia di Marina Mercantile.
- Zappia, Andrea (2018). *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*. Genova: Città del Silenzio.