

LUCIA GRECO

**GALEOTTI, UFFICIALI E MERCANTI SULLE ROTTE
DELLE GALERE VENEZIANE DEL XV SECOLO**

Nella storia della marineria veneziana il Quattrocento presenta un interesse particolare per l'importanza assunta dalla navigazione di linea, regolamentata dallo Stato. Nel contesto della documentazione veneziana sopravvissuta, relativa a questa attività, risulta assai significativo il quaderno di un prete-notaio Giovanni Manzini¹, poiché dà uno spaccato singolare sulla vita quotidiana a bordo delle galere veneziane nel corso di quel secolo. Il registro, raro se non unico per il tardo Medioevo veneziano, è il frutto, per la quasi totalità, della permanenza in mare e dell'attività notarile del Manzini, imbarcato tra gli anni 1471 e 1476 come notaio e cappellano al seguito dei capitani di due convogli, il primo per le Fiandre (1471-1472) e il secondo per Barberia (1475-1476), e in minima parte di un anonimo scrivano che annota solo alcune spese sostenute durante un terzo viaggio effettuato in Fiandra nel 1473. Va ricordato sia pure velocemente che nel '400 sette erano le linee organizzate dallo Stato²: verso Costantinopoli e il Mar nero (dette di « Romania »),

¹ Archivio di Stato di Venezia (in seguito ASV), *Cancellaria inferiore*, b. 124; il quaderno è stato trascritto nella mia tesi *Il cartulario di bordo del prete-notaio Giovanni Manzini, 1471-1484*, Università di Venezia, anno accademico 1988-89, relatore prof. Reinhold C. Mueller e ora in corso di edizione nella collezione *Fonti per la Storia di Venezia*. Per maggiori particolari sul manoscritto di alcuni aspetti toccati nella presente relazione si veda il mio articolo *Sulle rotte delle galere veneziane: il cartulario di bordo del prete Giovanni Manzini (1471-1486)*, in « Archivio Veneto » serie V, CXXXVII (1991), pp. 5-37.

² Lo sforzo di Venezia fu teso soprattutto alla costruzione di un solido impero, fatto di colonie e di basi commerciali prodigandosi per l'ottenimento di quelle più strategiche e più utili per le sue attività commerciali (vedi M. MOLLAT-P. BRAUNSTEIN-J.C. HOCQUET, *Réflexion sur l'expansion vénitienne en Méditerranée*, in *Venezia e il suo Levante fino al sec. XV*, a cura di A. PERTUSI, vol. I, parte I, Firenze 1973, pp. 515-539). Fu certamente l'identificazione della Repubblica con gli interessi dei nobili, la classe al potere, a favorire per secoli l'attività commerciale creando una coincidenza di fini tra il commercio, chi lo praticava e il governo. Il senato aveva infatti il compito di organizzare la pratica dei « viazi », convogli organizzati creati intorno al 1320 per dare maggiore sicurezza alle imbarcazioni soggette agli attacchi di pirati e corsari, che minacciavano l'intera navigazione, e per garantire tutela alle merci (vedi G. LUZZATTO, *Naviga-*

in Barberia, ad Acque Morte, ad Alessandria, a Beirut, al « Trafego » per l'Africa Nord-occidentale e nelle Fiandre³.

La tipologia giuridica degli atti rogati dal Manzini è assai varia, perché riflette molti aspetti, pubblici e privati, della vita a bordo delle galere sulle quali il notaio era imbarcato. Vanno da rogiti tradizionali, come testamenti e procure, a ordini impartiti dal capitano, da sentenze a liste spese. Sono la testimonianza di quali possono essere i comportamenti di una società costretta a far convivere il viaggio e l'ordine, la lontananza e la necessità del documento. Del Manzini non si conoscono altri atti notarili fuorché il registro in questione. Il livello della sua cultura grafica, testuale e giuridica, è poco più che elementare e lo si nota soprattutto dalla povertà del suo stile linguistico, che non testimonia di certo lo studio approfondito di materie, come la grammatica o le lettere: scrive infatti in un latino molto sgrammaticato e passa avanti e indietro tra latino e veneziano in uno stesso documento. Si può ipotizzare l'esistenza di un legame di fiducia tra la famiglia Soranzo - da cui provengono i due capitani che lo assoldano al loro seguito - e il notaio da indurre quest'ultimo a lasciare Venezia e a prendere la via del mare.

Il presente lavoro vuole fare sì il punto e delineare le coordinate generali della navigazione veneziana di quel particolare periodo, ma soprattutto, tramite il cartulario manziniano, mettere in luce esempi significativi e illuminanti della vita degli uomini di mare.

Il viaggio delle galere di Fiandra nel 1471-72

Grazie ai documenti di cui è costituito il manoscritto è possibile ripercorrere tappa dopo tappa i due principali viaggi delle galere: il primo detto di Fiandra del 1471-72, suffragato da una ventina di registrazioni, era diretto a Bruges, a Southampton e a Londra, dove i mercanti avrebbero trovato colo-

zione di linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del Medioevo, in *Studi di storia economica veneziana*, Padova 1954, p. 54). Lo Stato stabiliva il numero dei viaggi annuali e il numero delle galere che formavano il convoglio, l'effettivo dell'equipaggio, i porti in cui si doveva attraccare e i tempi delle soste; non mancavano indicazioni precise sui carichi e sui mercati (v. F. THIÉRIET, *Quelques observations sur le trafic des galées vénitienes d'après les chiffres des incanti (XIV-XV^e siècles)*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano 1962, vol. III, p. 496).

³ F.C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978, p. 158; Id., *Ritmo e rapidità*, in *I mercanti di Venezia*, Torino 1982, pp. 123-124.

nie di Veneziani⁴. Naturalmente la flotta per le Fiandre partiva in primavera e tornava circa un anno dopo, effettuando soste, anche molto lunghe, nei maggiori porti.

La deliberazione dell'incanto per il viaggio delle galere verso l'Inghilterra e le Fiandre, cui partecipò il Manzini, è datata 10 marzo 1470⁵. Quel giorno furono appaltate quattro galere, ognuna delle quali con un « dono », cioè, di un contributo statale, di ben 5500 ducati⁶.

Nel capitolato si stabilì che la galera capitania sarebbe dovuta partire il 1° luglio, le altre due giorni dopo⁷.

In caso di inosservanza delle date di partenza, ciascun patrono avrebbe perso 1000 ducati della somma del « dono » e avrebbe dovuto sborsare un'ammenda pecuniaria dello stesso importo. Si decretò che i porti di scalo, per l'andata e per il ritorno, fossero quelli consueti, come Cadice, Lisbona, Southampton; ma se i patroni l'avessero ritenuto conveniente, si sarebbero potuti fermare durante il viaggio di ritorno anche a Malaga e ad Almeria, consentendo in quei porti una sosta massima di tre giorni⁸. Una volta giunti a Southampton, il capitano avrebbe dovuto inviare due o tre galere prima a Londra e poi a Sluis. A Southampton, come nel porto fiammingo le galere si potevano trattenere non oltre 60 giorni. Le stesse galere al ritorno doveva-

⁴ Per l'origine della rotta si veda R. CESSI, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, in « Nuovo Archivio Veneto », n.s. 27 (1914), pp. 71-74, 80; F.C. LANE, *Le galere di mercato*, in *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Torino 1983, p. 64.

⁵ ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, cc. 5r.-8r., 10 marzo 1470.

⁶ Sulle sovvenzioni statali si veda U. TUCCI, *Costi e ricavi di una galera veneziana*, in *Mercanti, navi e monete nel Cinquecento veneziano*, Bologna 1981, pp. 170-171 e 217.

⁷ La partenza e l'arrivo delle galere da mercato creavano periodi di intenso traffico in città. Lane ne evidenzia due principali: uno invernale, che termina in febbraio, data approssimativa della partenza delle flotte per la Siria, e uno estivo, che terminava in luglio-agosto con la partenza delle flotte verso il Levante e le Fiandre (F.C. LANE, *Ritmo e rapidità* cit., pp. 123-124). Ancor più importanti erano gli arrivi delle galere; in inverno quelle che avevano effettuato i viaggi in Siria e in Barberia, in estate quelle di Fiandra (*Ibid.*, p. 125). La concentrazione delle merci a Venezia in determinati periodi era molto importante per la sua fama di « mercato mondiale », dove si potevano acquistare merci di tutti i tipi e in quantità (Id., *Fleets and fairs*, in *Venice and History*, Baltimore 1969, pp. 132-133; R.C. MUELLER, « *Chome l'uccello di passeggio* »: *la demande saisonnière des espèces et le marché des changes à Venise au Moyen Age*, in *Études d'histoire monétaire*, a cura di J. DAY, Lille 1984, pp. 195-219).

⁸ Lo Stato infatti stabiliva oltre al numero dei viaggi annuali, i porti in cui si doveva attraccare e i tempi delle soste. F. THIRIET cit., p. 496.

no costeggiare e fare scalo lungo la « *riparia Barbarie* ». Il capitolato continua con informazioni dettagliate riguardanti il tasso dei noli, l'arruolamento dell'equipaggio, le modalità di trasporto delle merci, l'armamento e l'equipaggiamento. Si conclude con la delibera di assegnazione delle galere ai quattro patroni gentiluomini, Agostino Foscarini, Girolamo Morosini, Lorenzo Contarini e Dardi Giustiniani, gli stessi che appaiono nel registro del Manzini e che diedero i loro nomi alle galere, come consueto: « Contarina », « Morosina », « Zustignana » e « Foscarina »⁹.

Ma la muda non partì quando era stato stabilito dall'appalto, bensì circa un anno dopo, approssimativamente durante l'estate¹⁰. Le fonti suggeriscono come possibile spiegazione del lungo ritardo nella partenza la difficile situazione venutasi a creare nel bacino del Mediterraneo per una recrudescenza delle azioni piratesche; in quegli anni infatti un pirata noto come Colombo minacciò la navigazione dei convogli, catturando a più riprese galere veneziane¹¹. Inutilmente si sollecitò la partenza delle navi della muda di Fiandra: prima entro la data prevista dal capitolato, poi entro l'inverno. Nessuna informazione fornisce il cartulario del Manzini circa l'effettivo inizio del viaggio; sappiamo soltanto che il 21 dicembre 1471 - data del primo documento - il convoglio si trovava già a Sluis. A quel punto o il Manzini cambiò registro cartaceo o addirittura si imbarcò solo allora¹².

⁹ A Venezia potevano concorrere all'asta soltanto i patrizi di età superiore ai trent'anni. Vedi A. SACERDOTI, *Note sulle galere da mercato veneziane nel XV secolo*, in « Bollettino dell'Istituto di Storia della società e dello stato veneziano », IV (1962), p. 88. Purtroppo mancano le prove di età dei patroni nei registri degli *Avogadori di Comun* per gli anni in questione.

¹⁰ Lane infatti evidenzia come periodo principale per la partenza delle flotte verso le Fiandre proprio quello estivo, con termine a luglio-agosto. Cfr. F.C. LANE, *Ritmo e rapidità* cit., pp. 123-124. Ovviamente questo comportò che nel 1471 non ci fosse nessuna delibera di incanto per un nuovo viaggio in Fiandra, poiché il convoglio che partì quell'anno si avvale delle disposizioni emanate il 10 marzo 1470. Questo spiega perché nel lavoro di Tenenti e Vivanti non risulta per il 1471 nessun viaggio a Ponente. A. TENENTI-C. VIVANTI, *Le films d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitienes (XIV^e-XVI^e siècles)*, in « Annales E.S.C. (Économies Sociétés Civilisations) », XVI (1961), pp. 83-84.

¹¹ ASV, *Senato Mar*, reg. 9, c. 42 v., 17 maggio 1470. Cfr. U. TUCCI, *Costi e ricavi* cit., p. 176 e R. BROWN, *Calendar of State Papers and Manuscripts Relating to English Affairs, Existing in the Archives and Collections of Venice, and in Other Libraries of Northern Italy*, vol. I (1202-1509), London 1864, nn. 419, 427. Il Senato inviò 20 galere sottili in soccorso alle galere di Barberia, Acque Morte e Fiandra, partite nel 1469. Cfr. ASV, *Senato Mar*, reg. 9, c. 52 r., 13 luglio 1470.

¹² Sluis non fu certo la prima tappa, perché a quel tempo la navigazione avveniva per cabotaggio e molte erano le soste lungo la costa atlantica. Vedi V. BORGHESI, *Il Mediterraneo tra due*

Alla carica di capitano fu eletto - il 14 marzo 1471 - Bertuccio Soranzo¹³. Il suo compito era quello di comandare l'intero convoglio e quindi doveva essere uomo di esperienza e di provata competenza. La sua posizione di ufficiale pubblico lo rendeva responsabile sia di fronte all'equipaggio sia nei riguardi del governo veneziano. Prima di partire, infatti, il capitano doveva giurare di reggere e governare le galere nel miglior modo possibile, per favorire gli interessi dello Stato¹⁴.

Le soste accertate per mezzo dei documenti redatti dal Manzini sono soltanto sei: Sluis, Southampton, Londra, Cadice, Almeria e Messina, come si può vedere dalla tabella posta di seguito.

Tab. 1. Soste compiute durante il viaggio di ritorno dalle Fiandre nel 1471-72.

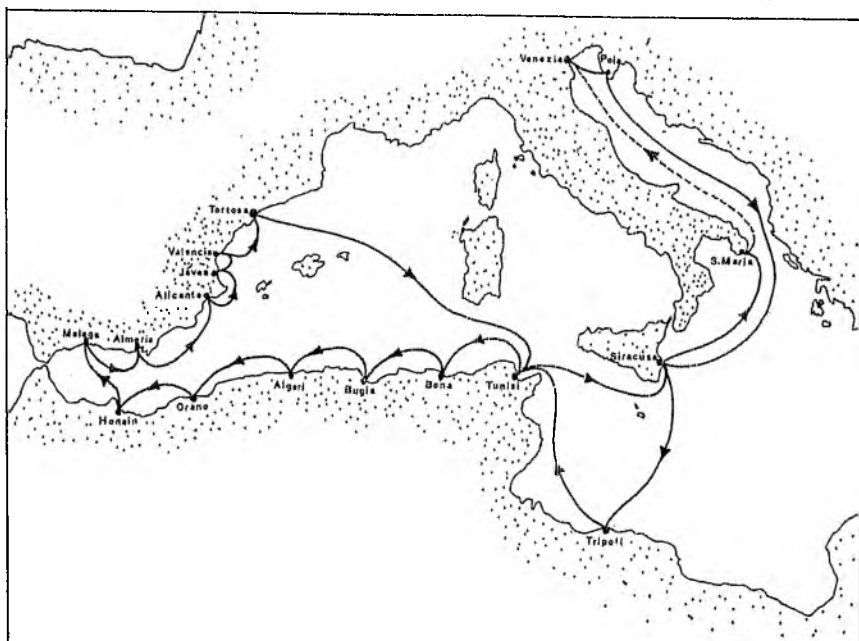
luogo	date	totale giorni
Sluis	21.12 - 17.2.1471	58
Southampton	1.3 - 28.3.1472	28
Londra	00.4.1472	-
Southampton	29.4 - 29.6.1472	62
Cadice	13.7.1472	1
Almeria	25.7.1472	1
Messina	9.9 - 19.9.1472	11

rivoluzione nautiche (secoli XIV-XVIII), Firenze 1976, p. 2. Per i portolani veneziani medioevali si veda quelli contenuti in: K. KRETSCHMER, *Die italienischen Portolane des Mittelalters. Ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik*, Berlin 1962, *Pietro di Versi, Raxione de' martneri. Taccuino nautico del XV secolo*, a cura di A. CONTERIO, Venezia 1991 (Fonti per la Storia di Venezia. Sez. V. Fondi Vari); *Ragioni Antiche spettanti all'arte del mare et fabriche de vasselli*. Manoscritto nautico del sec. XV a cura di G. BONFIGLIO DOSIO, Venezia 1987 (Fonti per la Storia di Venezia. Sez. V. Fondi Vari).

¹³ ASV, *Segretario alle voci*, reg. 6, c. 86. Bertuccio Soranzo era padre di tre figli, Paolo, Girolamo e Gabriele, i quali gli eressero una tomba nel 1480. Si sa solo che il figlio Girolamo diventò senatore nel 1502 per i meriti del fratello Gabriele, sopracomito di una galera, che morì combattendo contro i turchi nell'agosto 1502. Vedi E.A. CICOGNA, *Delle iscrizioni veneziane*, vol. III, Venezia 1830, pp. 284-285. Gabriele Soranzo appare nel 1496 per la prova di età - anni 30 - come patrono delle galere di Barberia. ASV, *Avogaria di Comun, Prove di età dei patroni delle galere*, reg. 79/3 (1495-1529), c. 19r. Compare come caratista anche il fratello Paolo Soranzo che partecipa con carati 9; si ritrova di nuovo come patrono delle galere di Acque Morte lo stesso Gabriele Soranzo; *Ibid.*, c. 41r.

¹⁴ Il capitano veniva nominato dal Maggior Consiglio, tra i cui membri veniva scelto, e riceveva dal Senato la « commissione » che elencava tutte le mansioni che egli doveva compiere per la buona riuscita del viaggio. Tale « commissione » viene più volte nominata nel cartulario; vedi anche F.C. LANE, *Storia di Venezia cit.*, p. 61.

FIG. 1 LA ROTTA DELLE GALERE DI FIANDRA DEL 1471-72



Nella cartina le linee tratteggiate indicano la rotta non documentata dal registro.

A Sluis il convoglio si fermò almeno cinquantotto giorni: il Manzini redasse solo due documenti: uno il verbale dell'interrogatorio, ad opera del capitano, di alcune persone per appurare il colpevole della scomparsa di una cassa di saponi, l'altro una procura generale.

Le successive informazioni testimoniano l'ancoraggio delle galere nei porti di Southampton e Londra. Nella prima città, tra il 1° e il 28 marzo e tra il 29 aprile e 29 giugno 1472, vennero rogati dal Manzini 9 atti (procurate, testamenti, acquisto di uno schiavo, una lite tra mercanti). Inoltre vi è la copia di una lettera inviata dal capitano al console veneziano di Bruges, Alberto Contarini, per risolvere una questione commerciale che era stata lasciata in sospeso. A Londra nel mese di aprile Damiano da Canal, nobile balestriere della poppa, dettò al notaio le sue ultime volontà.

Nel viaggio di ritorno sono documentate dal Manzini solo le soste di Cadice, Almeria e Messina, anche se si può presumere, che il convoglio si sia fermato anche a La Coruña, Salobrena, Marbella, Estepona, Cadice, Malaga, Maiorca, Palermo¹⁵, in quanto tappe previste obbligatoriamente dagli incanti del Senato.

Per undici giorni le navi fecero sosta a Messina, dove nella galera « Zustignana » venne effettuata un'ispezione per cercare la causa dell'avaria di alcuni panni e balle di lana. Si verificò che lo stagno, caricato in Inghilterra, le aveva guastate. Durante il viaggio di ritorno vennero redatti in mare due documenti; il primo tra Southampton e Cadice con la testimonianza del sequestro, ordinato dal capitano, delle merci di Luca Tagliapietra, un mercante a bordo: il secondo, tra Messina e Venezia, è il testamento del veneziano Nicola Stella.

Il viaggio delle galere di Barberia nel 1475-76

Analogamente a quanto fatto per il viaggio di Fiandra, si può ricostruire, grazie sempre al cartulario del Manzini, la navigazione di un convoglio veneziano in Barberia nel 1475. La parte del registro dedicata a questo viaggio comprende circa un centinaio di documenti, redatti dal 2 aprile 1475 al 26 marzo 1476, che testimoniano tutte le fasi del viaggio. La prima proposta di allestire il viaggio di galere verso la Barberia fu formulata l'8 febbraio 1475¹⁶, quando si decise la messa all'incanto delle galere assieme a quelle di

¹⁵ Per quanto riguarda le tasse doganali e consolari delle galere di Fiandra nel sec. XV vedasi A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi* cit., tab. 1.

¹⁶ ASV, *Senato Mar*, reg. 10, c. 34v., 8 febbraio 1474 m.v.

Fiandra con un « dono » rispettivamente di 1000 e 2500 ducati per ciascuna galera. La necessità di una sovvenzione statale agli appaltatori era motivata dalla precaria situazione politico-militare nel bacino Mediterraneo, a causa della guerra in corso col Turco (1463-79)¹⁷.

La gara, dopo varie vicissitudini, fu esperita con successo solo il 4 marzo 1475, giorno in cui i savi agli Ordini confermarono il dono a 4000 ducati¹⁸. Si deliberò l'incanto di tre galere pubbliche: la « Vallarossa », la « Gabriella », che l'anno prima avevano effettuato lo stesso viaggio, e la galera migliore tra quelle di ritorno dalla muda di Alessandria. La prima galera fu deliberata a Tommaso Zeno¹⁹ per un ducato, la seconda a Giacomo da Lezze²⁰ per 10 ducati e la terza a Marco Mudazzo per un ducato, somme meramente simboliche, ma giustificate dalla difficoltà di trovare patroni. I tre vincitori della gara partirono effettivamente con la muda di Barberia su galere che portavano i loro nomi: la « Zena », la « Mudazza », mentre quella del da Lezze veniva chiamata la capitania, per la presenza del capitano.

Capitano del convoglio del 1475 fu Benedetto Soranzo, nominato dal Maggior Consiglio il 12 marzo 1475²¹. Il capitano portò al suo seguito come cappellano Giovanni Manzini, cui affido anche funzioni di notaio personale. Come di solito succedeva, il Soranzo ricevette dal Senato, oltre ad una copia

¹⁷ Per la guerra vedi R. CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze 1981, pp. 419-422. È da notare che questo è l'unico viaggio in cui non partecipa Nicolò Barbarigo nel periodo dal 1468 al 1474. ASV, *Archivio Grimani Barbarigo*, b. 43, reg. 6, s.v. « viazo di Barberia ».

¹⁸ ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, cc. 32 r.-34 r., 4 marzo 1475. Vedi anche A. TENENTI-C. VIVANTI cit.

¹⁹ Di costui è noto un suo precedente viaggio, come patrono in Fiandra, capitanato da Lorenzo Loredan, perché coinvolto in una causa discussa a Venezia il 14 dicembre 1470: ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 154, c. 77 r.-v.

²⁰ Giacomo da Lezze appare già come patrono in un viaggio di Barberia del 1470. Fu coinvolto in una controversia tra i patroni e il capitano, da un lato, e i mercanti, dall'altro (ASV, *Giudici di petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 155, cc. 28 v.-29 r.). L'attività marittima e commerciale di quel viaggio fu turbata dalla notizia della peste a Tripoli; infatti giunti a Siracusa si decise di evitare lo scalo tripolitano. I mercanti invece volevano a tutti i costi recarvisi, altrimenti avrebbero preteso da ogni singolo patrono 200 ducati, per i danni subiti. Probabilmente fu proprio il mancato adempimento della richiesta la causa del processo a Venezia. Inoltre, il da Lezze appare in altri due processi, il primo del 1471 intentati contro il balestriere Angelo di Niccolò, il secondo del 27 agosto 1473, dove egli è invece accusato da Giacomo Venier per questioni di debiti (*Ibid.*, reg. 158, c. 34 v., 27 agosto 1473).

²¹ ASV, *Segretario alle voci*, reg. 6, c. 86, 12 marzo 1475.

del capitolato per l'appalto delle galere, anche la « commissione »²², dove si trovavano riassunti i suoi doveri, le norme relative ai passeggeri a bordo, all'equipaggio e alla mercanzia imbarcata²³.

Il capitano poteva porre banco, cioè ingaggiare l'equipaggio, sul molo a S. Marco già dal 27 dello stesso mese²⁴; la partenza era prevista entro 20 giorni. Anche per questo viaggio ci furono dei ritardi; probabilmente, come spesso succedeva, gli appaltatori desideravano ottenere il maggior carico possibile di merci, posticipando l'inizio del viaggio²⁵.

Il capitolato, che sorvola le procedure regolate dalla consuetudine, si sofferma invece sulle soste da effettuare (Bugia, Algeri, Malaga e Almeria), vietando altri scali nel regno di Granada, e sulla « manzaria », cioè l'accordo commerciale che il capitano, assieme al funzionario diplomatico incaricato, Pietro Soranzo, avrebbero dovuto stipulare con il sovrano di Bugia²⁶. Infatti, il precedente accordo triennale era scaduto nel 1475. Il capitano aveva l'incarico di concludere una nuova convenzione con i « caiti »²⁷ del sovrano

²² Più volte nominata nel cartulario (cc. 37 v., 44 r., 49 r., 51 r., 57 r., 64 r.).

²³ A. SACERDOTI, *Note sulle galere* cit., p. 82.

²⁴ ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33 v., 4 marzo 1475. Cfr. A. SACERDOTI, *Note sulle galere* cit., p. 68 e B. DOUMERC, *Le crise structurelle de la marine vénitienne au XV^e siècle: le problème du retard des « mude »*, in « *Annales E.S.C. (Économies Sociétés Civilisations)* », XL (1985), pp. 605-623. F.C. LANE, *Storia di Venezia* cit., p. 422, e il noto dipinto « S. Marco e il reclutamento degli equipaggi » di G.B. D'Angelo detto « il Moro », al Museo Storico Navale, Venezia.

²⁵ U. TUCCI, *Costi e ricavi* cit., p. 171.

²⁶ Molti furono i trattati stipulati tra Venezia e i regni islamici per commerciare pacificamente nei porti magrebini, in particolar modo con quello tunisino. I patti, oltre a rinnovare l'intesa tra la Repubblica di Venezia e i sovrani di quei luoghi, contenevano quasi sempre un paragrafo riguardante l'increscioso problema dei corsari. Entrambe le parti si impegnavano a non recarsi danni, a non praticare cioè guerra di corsa tra loro: A. TENENTI, *Venezia e la pirateria nel Levante: 1300 c.-1460 c.*, in *Venezia e il Levante* cit., vol. I, parte I, pp. 720-721. Tutti i rapporti commerciali erano regolati da trattati che contenevano le tasse doganali, prevedendo anche che il console veneziano potesse esporre qualsiasi reclamo direttamente al sultano locale. Le relazioni commerciali venivano dettagliatamente regolate per evitare qualsiasi motivo di tensione o attrito: R. DE ROOVER, *L'organizzazione del commercio*, in *Storia economica Cambridge. Le città e la politica economica nel Medioevo*, a cura di V. CASTRONOVO, vol. III, Torino 1987, p. 70; L. DE MAS LATRIE, *Traité de paix et de commerce et documents divers contenant les relations des Chrétiens avec les Arabes de l'Afrique septentrionale au Moyen Age*, Paris 1866-67; A. SACERDOTI, *Venezia e il regno hafside di Tunisi. Trattati e relazioni diplomatiche (1231-1534)*, in « *Studi Veneziani* », VIII (1966), pp. 303-346.

²⁷ Funzionari mussulmani dell'Africa nord-occidentale. *Dizionario etimologico della lingua italiana*, a cura di M. CORTELAZZO-P. ZOLLI, vol. IV, Bologna 1985, s.v. caid.

di Bugia. Nel caso l'intesa non fosse stata raggiunta, i mercanti del convoglio non avrebbero potuto commerciare né a terra né sulle galere, pena una multa di 1000 ducati²⁸.

Abbiamo testimonianza sin delle fasi preliminari di carico, precedenti alla partenza. Al « sorzador », luogo dove la nave stava ancorata²⁹, vennero caricati alcuni colli di seta di proprietà di Pietro Soranzo e sistemati nello « schandoler », il vano della nave in cui si riponevano, oltre alle armi, anche le merci appartenenti a membri dell'equipaggio³⁰.

Terminato il carico, le tre galere del convoglio partirono sicuramente dopo il 3 luglio, giorno in cui alcune merci imbarcate erano state preventivamente pesate a Venezia dal « pexador de comun ». Le tappe del viaggio si possono velocemente esaminare nella tab. 2.

Tab. 2. *Soste compiute durante il viaggio in Barberia nel 1475-76.*

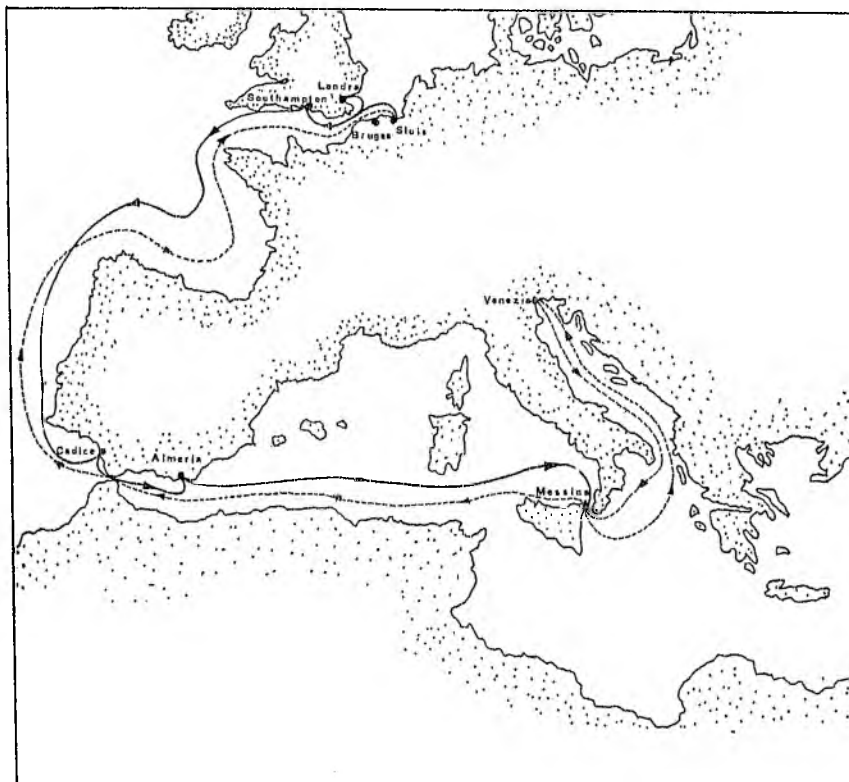
luogo	date	totale giorni
Pola	7.7 - 14.7.1475	8
Siracusa	24.7 - 29.7.1475	6
Tripoli	6.8 - 17.8.1475	12
Tunisi	4.9 - 15.9.1475	12
Bona	19.9 - 21.9.1475	3
Bugia	28.9 - 30.9.1475	3
Algeri	5.10 - 14.10.1475	10
Orano	21.10 - 24.10.1475	4
Honain	30.10 - 6.11.1475	8
Malaga	10.11 - 15.11.1475	6
Almeria	23.11 - 6.12.1475	14
Alicante	11.12 - 16.12.1475	6
Jávea	22.12 - 26.12.1475	5
Valencia	10.1.1476	1
Tortosa	24.1 - 20.2.1476	28
Tunisi	25.2 - 26.2.1476	2
Siracusa	7.3 - 10.3.1476	4
S. Maria di Leuca	15.3.1476	1

²⁸ ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33 v., 4 marzo 1475.

²⁹ *Dizionario di marina medievale e moderno*, a cura della Reale Accademia d'Italia, Roma 1937, s.v. sorgitore.

³⁰ *Ibid.*, s.v. scandolario.

FIG. 2 LA ROTTA DELLE GALERE DI BARBERIA DEL 1475-76



Nella cartina le linee tratteggiate indicano la rotta non documentata dal registro.

Il 7 luglio il convoglio si trovava a Pola, dove rimase almeno fino al 14 dello stesso mese. Sei documenti su nove riguardano la riscossione dei noli, ma non gli importi relativi alle varie merci caricate, che venivano invece annotati in uno speciale registro, unico per l'intero convoglio e chiamato dal Manzini *liber nabulorum*³¹.

Il 24 luglio il convoglio giunse a Siracusa, città dove i Veneziani svolgevano una fiorente attività commerciale³². In quel porto le galere incontrarono due navi di corsari « biscaini », una « carina » (bastimento a remi della famiglia delle galere³³) e una nave « armada ». Ciò suscitò preoccupazione dal momento che le navi corsare erano in porto « con gram moltitudine de homini i qual tuti in arme se tiravani sul fero ». Il capitano assieme ai patroni e alla maggioranza dei mercanti, seguendo le istruzioni impartite nella commissione, decisero di avvicinarsi alla nave armata e di appiccarle il fuoco. Nel medesimo giorno, il governatore del luogo inviò a bordo della galera capitania Giacomo Mozzone, Antonio Vallier e il fratello di questi assicurando « che per i diti corsari non sarà fato molesta alcuna alle dite galie marchadanti et homini sono con quelle ». Si rese necessaria l'immediata convocazione, da parte del capitano, del Consiglio dei XII³⁴. Il Consiglio deliberò di eleggere attraverso scrutinio due consiglieri, che avrebbero dovuto decidere il « ben

³¹ Cfr. A. SACERDOTI, *Note sulle galere* cit., p. 97. Gli importi erano fissati dal capitano. Questo stesso convoglio è menzionato nei conti dell'ufficio preposto alla riscossione dei noli a Venezia; v. ASV, *Senato Mar, Incanti di galere*, reg. 1, c. 33 v., 4 marzo 1475.

³² Alla metà del XV secolo alcuni membri della famiglia Contarini aprirono addirittura un banco. Cfr. R.M. BUCCELLATO DENTICI, *Forestieri e stranieri nelle città siciliane del basso Medioevo*, in *Forestieri e stranieri nelle città basso-medievali* (Atti del Seminario Internazionale di Studio), Firenze 1987, p. 243.

³³ *Dizionario di marina* cit., s.v. carina.

³⁴ Il Consiglio funzionava regolarmente a bordo di tutte le galere da mercato veneziane ed era composto da mercanti, dai patroni e dal capitano, come conferma il cartulario del Manzini. Gli uomini chiamati a votare erano sempre più di dodici. Per sei volte il Manzini riporta i nomi dei votanti delle assemblee, che vanno da un minimo di 13 (cc. 40 v., 60 r.) ad un massimo di 24 (c. 38 v.), a conferma che il Consiglio dei XII è tale solo di nome e non di fatto. Non è facile definire esattamente le competenze di tale Consiglio. In linea di massima esso interveniva a bordo nei casi in cui fosse necessaria una decisione d'emergenza che sconvolgeva i piani prestabiliti: pericoli di naufragio dovuti ad improvvisi cambiamenti atmosferici o modifica della rotta a causa di attacchi di pirateria. Vedi U. TUCCI, *Le conseil des douze sur les navires vénitiens, in Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIII^e siècle principalement en Méditerranée*, Paris 1958, pp. 119-125.

et utilità de queste nostre galie ». I prescelti furono Alvise Garzoni e Pietro Soranzo: il primo propose di considerare valide le assicurazioni del governatore e perciò di fermarsi ancora a Siracusa, il secondo invece era propenso a lasciare il porto al più presto e a continuare il viaggio, quest'ultima « pars capta fuit per balotas 14 de sì, de no 10 ».

Si scelse dunque di lasciare il porto e di continuare il viaggio, ma nonostante ciò il convoglio non partì, perché il giorno seguente salirono a bordo il console veneziano di Siracusa assieme ad Antonio Valier, a nome del governatore del luogo, portando maggiori assicurazioni per dissuadere i responsabili dall'intento. Si giustifica così la successiva convocazione del Consiglio dei XII, che stabilì di rimanere nel porto siciliano.

Benedetto Soranzo, per evitare eventuali pericoli ad « altri navilii » veneziani, causati dalle « nave de Bischaini », ritenne opportuno mandare al Capitano Generale da Mar nel porto di Catania un messo su un brigantino, un « grippo »³⁵ armato, per metterlo al corrente della situazione. Dato però che la spesa per la spedizione era molto consistente, il capitano richiese un'ulteriore consultazione del Consiglio dei XII, che si riunì il 29 luglio. Designato a compiere la missione fu Giuliano Morosini, balestriere della galera « Mudazza », per un costo di 60 ducati ripartiti « un terzo a le gallie e i do terzi a tute marchadantie ».

Dopo queste vicissitudini, le galere ripresero il mare e arrivarono al porto di Tripoli il 6 agosto, dove venne mostrato al funzionario doganale il salvacondotto, sigillato con la bolla di S. Marco³⁶. Lì fu nuovamente convocato il Consiglio dei XII, non per risolvere qualche emergenza pericolosa, ma per adempiere ad un compito amministrativo della colonia: l'elezione del console del luogo, Pietro Pignatello³⁷.

³⁵ F.C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Paris 1965, p. 49, nota 4.

³⁶ Era infatti obbligatorio per ogni convoglio, all'arrivo in un determinato porto, versare alle autorità locali il pagamento del salvacondotto oltreché le tasse portuali e consolari. Tali spese venivano registrate in un libro apposito tenuto dallo scrivano di bordo - che veniva nominato a Venezia dai Consoli dei Mercanti e doveva prestare un giuramento d'ufficio - era tenuto ad annotare nel suo registro ogni merce caricata a bordo secondo numero e peso. Vedi K. NEHLSSEN-VON STRYK, *L'assicurazione marittima a Venezia nel XV secolo*, Roma 1988, p. 119; U. TUCCI, *Costi e ricavi cit.*, p. 207.

³⁷ I consoli veneziani duravano in carica due anni; al termine del mandato l'elezione avveniva in seno al Consiglio dei XII della colonia (E. ASHTOR, *Levant Trade in the Later Middle Ages*, Princeton 1983, pp. 411-413).

Il viaggio proseguì per Tunisi, per arrivare alla metà circa di settembre a Bona, dove il capitano inviò un nunzio alla galera di Tommaso Zeno per sollecitare il suo scrivano alla redazione della lista delle merci caricate a Tunisi, per permettere la riscossione dei noli.

L'approdo successivo fu Bugia, città in cui ci si fermò per almeno tre giorni. Là i mercanti - come testimonia lo scrivano del patrono Marco Mudazzo - acquistarono sulla galera capitania 13 barre d'argento appartenute ad un Moro, messo di Tunisi, e trasferiti poi sulla galera « Mudazza ». Il patrono si rifiutò di caricarli a bordo, poiché l'acquisto d'argento era « contra la forma del suo incanto » e per paura di essere considerato « pirata a tuor né tegnir la roba d'altri ». Certo i « terms of trade » dell'epoca richiedevano l'opposto: l'esportazione d'argento da Venezia, l'importazione d'oro dal Maghreb. Come risulta chiaramente dalla contabilità dei Barbarigo, che investivano nelle galere di Barberia quasi tutti gli anni³⁸. Non devono stupire gli innumerevoli avvertimenti di Benedetto Soranzo ai mercanti, che si arrischiavano a comprare merci proibite dal capitolato e dalla « commisione », nonostante i severi controlli e le ammende pecuniarie. Per trarre i maggiori guadagni possibili, i mercanti erano disposti a correre rischi e gli acquisti imbarcati clandestinamente erano all'ordine del giorno in tutti i convogli del tempo³⁹.

L'ultima tappa lungo la costa nordafricana dopo Algeri e Orano fu Honain⁴⁰ (« One »); poi il viaggio proseguì verso la Spagna, sostando a Malaga, Almeria, Alicante, Jávea, Valencia e Tortosa.

Nei cinque giorni trascorsi a Jávea, il Soranzo convocò nuovamente il Consiglio dei XII, per nominare il mercante Andrea Mocenigo responsabile delle mercanzie della « muda ». La richiesta era partita da un mercante a bordo, Giovanni Vianello, che sentiva l'esigenza che venissero incaricate una o due persone che « habiano a governare et vender dite merchadantie... et che dite marchadantie non vadino a mal ».

L'unico atto, del 10 gennaio 1476, che testimonia la permanenza a Valencia fa capire che la sosta era stata eccessiva, tanto che il capitano si lagnò con i patroni « zà tanti zorni esser a questa spiazza... ».

³⁸ ASV, *Archivio Grimani-Barbarigo*, b. 43, reg. 6. Purtroppo nei molti anni di attività nel Maghreb manca proprio il viaggio in questione.

³⁹ Cfr. U. Tucci, *Costi e ricavi* cit., p. 175.

⁴⁰ Honain fu distrutta all'inizio del sec. XVI. Era situata nella provincia di Orano, approssimativamente vicino all'attuale confine algerino-marocchino.

Il viaggio era durato circa nove mesi. Dato che generalmente le galere di Barberia facevano ritorno dai loro viaggi circa un anno dopo la partenza, il tempo impiegato dalle galere del convoglio esaminato per effettuare il viaggio può considerarsi decisamente buono.

La vita a bordo

Gli atti redatti dal nostro notaio offrono la possibilità di conoscere in minima parte la composizione degli equipaggi dei convogli di Fiandra e di Barberia; basti ricordare che c'erano circa 160 rematori e 6 nobili balestrieri di poppa su ogni galera per capire quanto parziale sia la ricostruzione fatta. Ammesso ciò, troviamo comunque un totale di 110 nominativi, e per molti abbiamo sia la qualifica sia la provenienza⁴¹.

Aspetto senz'altro primario e determinante per la conoscenza della gestione del quotidiano e il comando tout court è il ruolo svolto dal Consiglio dei XII, organo che affianca il capitano nelle decisioni. Utilissimi sono i documenti a tale riguardo poiché offrono le liste dei mercanti imbarcati nelle galere. Di ciò si è già parlato nel testo dove si sono trattati i singoli scali del viaggio di Barberia.

Sei sono i testamenti rogati dal Manzini, tre durante ciascun viaggio. Tutti i testatori si trovano in punto di morte, « sani de mente e intelecto, ma affanadi nel corpo » e raccomandano la loro anima a Dio, sentendosi « ora et ponto mortis, nolens ab intestato decedere ». Il Manzini, chiamato al capezzale del morente, sia come prete che come notaio, ebbe il compito di tradurre le ultime volontà dalla forma nuncupativa alla forma scritta; per la sua prestazione ricevette una somma di denaro variabile da 2 lire di piccoli a 3 ducati, a seconda delle possibilità economiche del testatore. Dei sei, tre (Matteo da Zara, Matteo da Arbe e Giovanni della Morea) saranno stati semplici rematori, visti i luoghi d'origine (Dalmazia e Grecia) e l'esiguità dei lasciti. Damiano da Canal, invece, dimostra di aver avuto in corso transazioni commerciali per un valore di 225 corone inglesi e che Nicola Stella fosse un ricco mercante si deduce dalle consistenti proprietà mobiliari e immobiliari menzionate. Il sesto testatore è un galeotto genovese, una presenza verosimilmente più unica che rara.

⁴¹ Vedi le tabb. 3 e 4 in L. GRECO, *Il cartulario di bordo* cit., pp. 28-30.

La parte del testamento riservata ai lasciti pii apre invece squarci interessanti sulla religiosità, ad esempio tre testatori ordinano la tradizionale messa « di s. Gregorio ». Le donazioni consistono in quantità minime di denaro, ma, come nel caso del citato Damiano da Canal sono molti gli enti beneficiari nominati. Matteo da Zara invece lascia indumenti e oggetti alla scuola di S. Maria di S. Fantino, tre lire all'ospedale dei Puti della Pietà e lo stesso importo all'ospedale S. Maria di Lazzareto. Non ci si dimentica neanche della propria città natale o della città presso la quale si sta facendo testamento. Infatti il genovese Antonio di Pietro lascia un crocefisso alla chiesa di S. Giacomo di Framura e dà precise indicazioni sul luogo in cui desidera essere seppellito, « a Sancta Croxe in Antona », cioè a Southampton, porto nel quale fa stendere il proprio testamento, e assegna per le spese funerarie due o più ducati « come parerà ai mie commissari ». Tra gli esecutori troviamo un suo concittadino, Giovannino da Genova, di cui non sappiamo se era o meno imbarcato con lui.

A fianco del cappellano, del notaio e dello scrivano a bordo delle galere da mercato c'erano sempre due medici e un barbiere. Nel viaggio di Barberia sono imbarcati: Antonello, medico « fixico », qualificato cioè a prescrivere medicinali ossia a praticare la medicina interna, Gerolamo, probabilmente « medego de piaga », esperto del trattamento delle ferite, e Bortolo, barbiere, con il compito di estrarre denti, asportare cisti ed eseguire salassi⁴².

Riguardo ai rematori risulta dai documenti redatti dal Manzini che molti erano stati reclutati nei porti dalmati - Zara, Spalato, Ragusa, Budua e Cattaro - per necessità di « interzare », cioè completare i banchi, via via lungo le coste dell'Adriatico⁴³. Oltre ai sedici uomini così identificati, c'erano due uomini da remo di provenienza pugliese, da S. Maria di Leuca e da Galipoli, un greco da Corfù e il genovese che abbiamo già incontrato come testatore.

Parte consistente dei presenti a bordo registrati dal Manzini era costituita da nobili mercanti, che viaggiavano come passeggeri paganti. Il maggior spazio occupato nella fonte dalle persone che operavano nel commercio, ri-

⁴² *Pietro di Versi* cit., p. 56.

⁴³ Spesso i veneziani sdegnavano le mansioni umili a bordo così si doveva ricorrere ai sudditi dalmati. U. TUCCI, *Marinai e galeotti nel Cinquecento veneziano*, in *Le genti del mare Mediterraneo*, a cura di R. RAGOSTA, vol. II, Napoli 1981, p. 691; F.C. LANE, *Salari e reclutamento dei galeotti veneziani, 1470-1580*, in *Le navi* cit., p. 190.

spetto ai lavoratori del mare, si spiega con la maggiore necessità per i primi di ricorrere alla professionalità del Manzini⁴⁴.

Lo spazio ridotto in cui erano costretti a vivere a bordo, lo spirito di intraprendenza e di spietata concorrenza costituiscono l'ambiente in cui collocare alcuni episodi di violenza. Il capitano, come giudice supremo, è l'arbitro delle vertenze, incaricato dalla Repubblica di decidere in merito alle cause giudiziarie - furti, ferimenti - e alle cause civili. Un esempio ci viene fornito dal ferimento, presso il molo di Alicante, di Rado da Cattaro e Rado da Zeta, da parte del comito Giovanni da Gallipoli. Oscure sono però le motivazioni che spinsero il comito a tale atto e le conseguenze cui andò incontro⁴⁵.

Altre liti emergono tra i membri dell'equipaggio nel viaggio di Barberia: troviamo coinvolti rematori, mercanti, ufficiali di rotta e patroni. Le liti traggono sempre origine da motivi economici. Il rifiuto di pagare presunti debiti porta all'apertura di un vero e proprio processo civile che il notaio deve registrare⁴⁶. Un esempio ci viene fornito dalla controversia tra Andrea Basadonna e un ebreo di nome Papa presso il porto di Tunisi, per una controversia riguardo ad alcune casse di cannella « vendude a lui per suo conto prout videntur in vendicione et petebat dublas duas et tominos tres pro resto ».

La legislazione marittima veneziana prevedeva pene severe per i responsabili dei furti a bordo⁴⁷. Se il valore rubato era inferiore alle 3 lire di piccoli si applicava la pena corporale della fustigazione⁴⁸. Testimonianza concreta della prevista punizione è rintracciabile in un atto stilato dal Manzini, in cui due uomini da remo della galera « Zustignana », per aver rubato fasci di acciaio, probabilmente parti delle armature, e per averli nascosti nella spiaggia di Tripoli prima di venderli ad un Moro per cinque doble, furono fustigati per tre volte.

I debitori insolventi, che non avevano rispettato gli ordini impartiti dal

⁴⁴ Cfr. G. AIRALDI, *Marinai, etnie e società nel Mediterraneo Medioevale. Il caso di Genova*, in *Le genti del mare Mediterraneo* cit., vol. I, p. 67.

⁴⁵ I libri che contenevano le sentenze dei processi emendati a bordo, detti « de pizzuol », sono andati purtroppo tutti perduti. Cfr. C. MANFRONI, *La disciplina dei marinai veneziani nel secolo XIV*, in « Rivista marittima », XXXV (maggio 1902), p. 239.

⁴⁶ Anche in altri casi i mercanti si rivolgevano al cappellano delle galere per verbalizzare la diatriba (ASV, *Giudici di Petizion, Sentenze a giustizia*, reg. 137, cc. 175 r., 177 r., 31 marzo 1463).

⁴⁷ C. MANFRONI cit., p. 243.

⁴⁸ Comandamenti del capitano Andrea Mocenigo del 1428 in A. CONTERIO, *Prefazione*, in *Pietro di Versi* cit., tab. 2.

capitano, erano sottoposti al sequestro dei loro beni. Durante il primo viaggio Bertuccio Soranzo assume tale provvedimento nei confronti di un rematore e di un comito della galera « Zustignana », confiscando al primo alcuni pantaloni e cinque pezze di panno e al secondo tutte le merci caricate a Messina, cioè « tre telle de Olanda e cassa una de velli ».

Oltre alle categorie di persone menzionate finora, troviamo a bordo di queste galere alcuni schiavi neri⁴⁹. Il traffico degli schiavi era una caratteristica del commercio veneziano: dopo la conquista di Costantinopoli, che aveva impedito il rifornimento di schiavi dal Mar Nero, i Veneziani si rivolsero al nord Africa⁵⁰. Il primo caso in cui troviamo un atto di compravendita è durante il primo viaggio dove il patrono di una caravella vendette per 25 corone inglesi uno schiavo « libero et franco » di 12 anni, Alì di Algeri a Dardi Giustiniani, patrono del convoglio di Fiandra, quest'ultimo avrebbe potuto « vender, donar, alienar e ffar come cossa sua » detto schiavo.

Nel secondo viaggio, il capitano ordinò all'ammiraglio di effettuare nella galera di Tommaso Zeno un'ispezione per cercare due neri, un maschio ed una femmina, caricati a bordo clandestinamente. Altri quattro schiavi, tre femmine di 6, 15 e 20 anni e un maschio, si trovavano nella stiva della galera di Giacomo da Lezze. In un documento datato 1 dicembre 1475 il calafato e il falegname furono sottoposti a processo per aver fatto uscire dalla stiva, senza aver ricevuto istruzioni dal capitano, i quattro schiavi neri. Incorsero per tale reato nel pagamento di una multa di 100 ducati ciascuno, e se non fossero stati in grado di adempiere a ciò, sarebbero stati condannati al carcere, dunque relegati nelle stive. Poiché non riuscirono a pagare la sanzione pecuniaria inflitta loro, si procedette al pignoramento dei beni che avevano in quel momento. Alla presenza del notaio vennero aperte le casse ed effettuato l'inventario. Interessante è notare come accanto ad oggetti di abbigliamento comune - mutande moresche, mantelle, giacconi, camice, vengono elencate armi, un libretto, probabilmente di devozione, sacchi di lana e barili di vino⁵¹.

⁴⁹ È interessante notare che in tutta la nostra fonte notarile non si utilizza mai il termine « schiavo », ma quello di « negro » ad indicare una correlazione tra schiavitù e negritudine.

⁵⁰ C. VERLINDEN, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, Gent 1977, pp. 657-660.

⁵¹ Queste ultime merci sicuramente facevano parte delle portate che ciascun marinaio poteva caricare a bordo senza versare il nolo. Vedi M. TANGHERONI, *La vita a bordo della navi, in Artigiani e salariati, il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984, p. 173.

Durante il viaggio in Barberia venne redatta una lista spese in cui compaiono i compensi corrisposti a dei trombettieri e a dei suonatori che « veneno a sonar e balar in galia » mentre la muda si trovava nel porto di Bona. Nella galera del da Lezze era imbarcato un Niccolò trombetta segnalato come nunzio del capitano. I trombettieri erano delle figure usuali a bordo delle imbarcazioni che compivano lunghi viaggi; avevano l'incarico di richiamare i mercanti che erano scesi a terra per vendere o acquistare mercanzie, segnalando dunque la partenza della nave. Altro ruolo importante svolto dai trombettieri era di scandire le varie fasi preliminari della battaglia come dimostra un passo della « Raxion de' marineri » di Pietro de Versi⁵²:

E chomanda miser lo chapetagno che a la prima tronbetta farà sonar che chadauna persona se debia armar; e a la segunda chadauna galia e li homeny a le sso poste; e a la terza tronbetta tutti siano valentominy andar a ferir chon miser lo chapetagno vivamente e non se partir da la bataya inchina sarà fenyda, salvo che per miser lo chapetagno oltro non li fosse chomandado. E quelli chi chontrafarà a questi ordeny dadi perda // la testa...

L'insieme dei documenti presenti nel cartulario fornisce un panorama piuttosto ampio ed interessante. Gli atti rogati dal notaio durante la navigazione, prima in Fiandra poi in Barberia, e la contabilità dell'anonimo scrivano consentono di seguire i convogli, stabilire le soste, conoscere le persone imbarcate e i loro rapporti vicendevoli, il ruolo del Consiglio dei XII, scoprire la tipologia e spesso la quantità delle merci a bordo: una fonte importante per ricostruire la storia della marina mercantile veneziana nel XV secolo.

⁵² *Pietro di Versi* cit., pp. 89-90; a questo riguardo non va dimenticato Zorzi trombetta da Modon, musicista di bordo e *scriptor* di un libro miscelaneo di materia navale del 1444-1449 (S. PITTELLI, *Lo "Zibaldone" di materia navale di Zorzi trombetta da Modone 1444-49*, tesi di laurea in Storia, Università di Venezia, anno accademico 1986-87, relatore R. Mueller).

