

DANILO PRESOTTO

DA GENOVA ALLE INDIE
ALLA METÀ DEL SEICENTO

Un singolare contratto di arruolamento marittimo

Il secondo venticinquennio del XVII secolo aveva aperto al commercio genovese una lunga fase di depressione e di difficoltà di ogni specie. Nel marzo 1625 l'invasione del territorio della Repubblica da parte di Carlo Emanuele di Savoia¹ aveva dato inizio ad una guerra che si sarebbe protratta un anno, per non terminare effettivamente scaduti i quattro mesi di una tregua concordata a Monzon². Nel 1627, una nuova bancarotta della corona spagnola sorprende i finanziatori genovesi « creditori del Re di circa dieci milioni di pezzi » ed « ... il commercio quasi tutto cessò, con manifesta rovina del pubblico e dei privati, la quale rovina fu sì universale ed estrema, che non ne andò esente famiglia »³.

L'anno seguente si ebbero le prime notizie di « contagio » dalla Francia⁴, ma soltanto nel 1629 la presenza ormai accertata della peste, sia in Provenza sia nella Linguadoca, sia in Catalogna, produceva una sospensione dei traffici⁵. Nel 1631, la peste, da tempo attiva in Spagna, in Francia, a Milano ed a Torino, arrivava anche a Livorno⁶, evitava tuttavia il territorio della Repubblica, ma ne paralizzava i traffici, costringendo i genovesi all'inattività⁷.

¹ F. CASONI, *Annali della Repubblica di Genova del secolo XVII*. Genova, 1800, V, p. 56.

² F. CASONI cit., p. 113.

³ F. CASONI cit., p. 124; G. D. PERI, *Il negoziante*, Venezia, 1682, parte III, p. 62.

⁴ A. DE CAPMANY Y DE MONTPALAU, *Memorias historicas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona*, Madrid, 1792, IV, p. 72.

⁵ A. DE CAPMANY Y DE MONTPALAU cit., p. 71; J. V. VIVES, *Historia Social y Economica de España y America*, Barcellona, 1957, III, p. 264.

⁶ ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (abbrev. ASG), Magistrato della Sanità, filza n. 74, *Litterarum extra dominii*, 1629-1631; A. CAPMANY DE MONTPALAU cit., p. 71; F. CASONI cit., p. 188 e sgg.; L. BERGASSE, *Histoire du commerce de Marseille*, Parigi, 1954, IV, p. 37.

⁷ ASG, San Giorgio, *Caratis Maris*, filza n. 65 (provvisorio), *Relatione sul contagio*, 1630.

Negli anni seguenti, il continuare delle guerre, le carestie, le inflazioni di « viglione » in territorio spagnolo⁸, la presenza costante e minacciosa di pirati barbareschi, il cui ardire si spingeva persino in razzie nei paesi della costa ligure⁹, erano rilevanti ostacoli alla anche parziale ripresa del commercio. Nel 1639, la rivolta di Barcellona prima¹⁰, poi quella della intera Catalogna e del Portogallo¹¹, alimentavano la reticenza dei genovesi alla concessione di nuovi prestiti alla corona spagnola, reticenza che doveva ripercuotersi negativamente sugli affari. Le « ritorzioni fiscali e gli aggravati fatti da Ministri spagnoli a genovesi »¹² producevano una ulteriore contrazione del commercio che Genova fino ad allora era riuscita a mantenere con la penisola iberica e che, benchè in decadenza, rappresentava pur sempre la dorsale dei traffici genovesi. E questi dovevano essere ben modesti, se si considera che « la vigilanza ai varchi, alle porte, ai moli et alle marine » era affidata a Genova, per sincera ammissione dell'amministrazione delle gabelle, esclusivamente a « persone idiote, mendiche, vecchie et poco sane, come dall'aspetto si vede »¹³.

Nel 1641, ogni investimento in Spagna appariva come aleatorio, se non del tutto improduttivo, tanto che un uomo d'affari genovese, Alessandro Pallavicini, segnalava da Madrid: « non posso abbastanza dire le làstime e miserie che si sentono in ogni parte di questi regni. Si spendono tesori senza nessun genere di frutto »¹⁴.

⁸ J. V. VIVES cit., p. 277 e sgg.: « ... Se duplico el valor nominal de la calderilla (vellon ... acuñado antes 1599) mediante un resello en los cecos... » 21 ottobre 1634. « ... Una pragmática de 11 marzo 1636 a los poseedores de vellon de cobre que lo entregasan en la cerca mas proxima ... con el fin de resellarlo triplicando su tarifa... ».

⁹ F. CASONI cit., p. 237; L. BERGASSE cit., p. 64.

¹⁰ P. VILAR, *Histoire de l'Espagne*, Parigi, 1965, p. 27.

¹¹ J. V. VIVES cit., p. 277.

¹² F. CASONI cit., p. 245.

¹³ ASG, San Giorgio, *Caratis Maris*, filza n. 78 (provvisorio), *Relatione sui guardiani*, 13 agosto 1640. In una *Relatione* seguente risulta omessa la parola « idioti », 17 agosto 1640.

¹⁴ ARCHIVIO DORIA (Istituto di Storia Economica dell'Università di Genova), busta n. 104, 5 giugno 1641.

La navigazione ligure, limitata ormai quasi esclusivamente ad un traffico locale, era ridotta a cullarsi su posizioni nostalgiche ed a ricorrere, al massimo, ad isolate iniziative velleitarie. Non si trovavano più nemmeno equipaggi per le galee armate dalla Repubblica pur ricorrendo a « gente di pessima qualità »; fatto, questo, estremamente grave in quanto a tali galee era affidata prevalentemente la difesa dei mari. Un esempio della qualità di questi equipaggi raffazzonati alla meglio, è offerto dalla vicenda di sette galee armate nel 1642, riprendendo un progetto del 1638. Uscite in convoglio con altre sei galee, dirette nei mari di Sardegna, « senza che mai gli si presentasse la opportunità di alcuna preda », vagavano per 35 giorni, fino a quando, a Bastia, le ciurme ammutinate abbandonavano le navi e, scese a terra, si davano al saccheggio delle campagne. A nulla valevano le esortazioni, gli ordini, i proclami dei comandi; gran parte degli equipaggi si disperdeva nell'isola e le « galee della libertà duravano gran fatica a ricondursi a Genova e quindi per molti anni non fecesi più parola di armarne »¹⁵. Nel 1643, un relatore del Minor Consiglio, dichiarava: « le navi si consumano senza navigare... i marinai stanno oggi a spatio, senza impiego... »¹⁶.

Quattro anni dopo, il mancato rinnovamento della flotta e l'assenza di nuove forze, suscitavano allarmi in seno alla Giunta di Stato ed al Senato della Repubblica, sia per la sicurezza dello Stato, sia per le possibilità di approvvigionamento della popolazione di Genova, tradizionalmente assicurata dal solo rifornimento marittimo.

D'altra parte, ancora nel 1647, una nuova bancarotta spagnola, pur non avendo dato origine a dissesti disastrosi quali quelli lamentati nel 1627¹⁷, aveva distrutto qualsiasi superstite fiducia nelle speculazioni finanziarie e mercantili intraprese in Spagna, orientando le attenzioni genovesi verso lidi meno aleatori ed in particolare al di fuori del Mediterraneo, dove un nuovo stato, quello delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, offriva un singolare esempio di decollo come potenza marittima e coloniale, alimentando le speranze e le illusioni di molti.

¹⁵ F. CASONI cit., p. 257.

¹⁶ ASG, Archivio Segreto, *Litterarum Senata* (fogliazzi), filza n. 1986. *Relatione su navi*, 12 gennaio 1643.

¹⁷ F. BRAUDEL, in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Atti del Convegno, Venezia, 1961, p. XVII.

Di fatto, anche prima che esplodesse la guerra dei trent'anni, gli olandesi avevano soppiantato la presenza delle navi e del commercio delle città anseatiche già attive nel bacino mediterraneo. Persino Venezia non era riuscita ad evitare interferenze olandesi nel suo commercio con il levante o ad ottenere che, contro la regola, il Fondaco dei Tedeschi non accogliesse anche carichi di provenienza olandese. Le prime navi colleganti direttamente l'India con Genova erano state, fin dal 1624, delle navi olandesi; ed olandesi — e non più anseatiche — erano le navi che importavano a Genova legnami e granaglie¹⁸.

L'apertura verso i Paesi Bassi appariva quindi inevitabile sia sul piano politico, sia su quello economico: sul primo, per sottrarre ad un pauroso isolamento la Repubblica, assolutamente indifesa; sul secondo, per assicurare ai territori genovesi sicurezza e rifornimenti per mare¹⁹.

¹⁸ L. BEUTIN, *Der deutsche Seehandel im Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, Neumünster, 1933, pp. 34, 35 e 41 su cui F. BORLANDI, *Indagini e fonti per la storia del commercio tedesco*, estr. dalla *Rivista Storica Italiana*, Serie IV, v. VI, fasc. III-IV, 1935, p. 10 e sgg.

Nell'*Architectura Navalis das ist von dem Schiffgebäu* pubblicata a Ulma nel 1629 da JOSEPH FURTTENBACH, appartenente ad una famiglia da tempo operante in Genova, già gli olandesi erano considerati insieme agli anseatici come appartenenti ad una medesima « nazione » (L. BEUTIN cit., p. 47; F. BORLANDI cit. p. 12), mentre a Livorno la « Nazione Olandese - Alemanna » si sarebbe sciolta nel 1679 dando vita alla « Nazione Hollandese » (L. BEUTIN cit., pp. 13, 14 e 48; F. BORLANDI cit., p. 12).

¹⁹ ASG, Archivio Segreto, *Politicorum 1642-1649*, marzo n. 9, filza n. 1655. Il 23 novembre 1647 la « Gionta di Stato » osservava al Senato della Repubblica: « ... L'amicitia co' i Principi sono del pari utili che desiderabili. Di queste, n' è molto scarsa se non priva la Repubblica ed convenendo per nostro parere applicar l'animo a contratharne qualcheduna, non ci è sovvenuto alcuno più a proposito per la nostra bisogna, che quello degli Stati Uniti della Fiandra... Il beneficio, che da questa amicitia si calcola per la Republica ne' suoi bisogni, è grande perchè potendo noi ricevere li danni maggiori per via di mare, se non haveremo chi per mare possa darci aiuto et somministrare viveri, non vi è dubbio che per il forzoso consumo di un popolo così numeroso si troveremo in angustie grandi quando chi volesse, havesse le forze bastanti da travagliarci per mare e per terra. Nel qual caso nissuno altro potria con più pronti et efficaci aiuti venir in nostro soccorso, di quello potriano fare li Stati Generali, li quali, oltre la ragion di Stato, che li persuaderebbe col mezzo però sempre del nostro denaro a non lasciarci perdere, se palesassero amicitia con noi, potrebbero servirsi dell'apparenza di questo oggetto per scusar, con chi bisognasse, l'atione... ».

In questa prospettiva si inseriva tempestivamente una iniziativa privata, con la costituzione, proprio agli inizi del 1647, di una « *Compagnia di Negotio* » dotata di un capitale di 100.000 scudi, con lo scopo dichiarato di « *aprire navigatione et traffico di mercantie nelle Indie Orientali, in particolare nel Giappone, suoi vicini, et altri luoghi liberi et praticabili* »²⁰.

E' evidente che la realizzazione di un simile proposito non potesse essere considerata che nel quadro di una stretta collaborazione con gli Stati Generali delle Provincie Unite o, quanto meno, di una loro benevola tolleranza, in quanto gli olandesi con la Compagnia delle Indie, già da almeno un trentennio, si erano assicurati il dominio incontrastato dei mari dell'Estremo Oriente.

Per impostare l'iniziativa su basi realistiche, la nuova « *Compagnia di Negotio* » si affrettò a provvedersi di naviglio adatto, ordinando proprio a cantieri di Amsterdam le due navi che avrebbero dovuto effettuare la prima spedizione²¹ ed affidando a piloti ed a marinai olandesi i compiti di maggiore responsabilità a bordo delle due imbarcazioni²². Alla fine dello stesso anno, le due navi, battezzate « *San Giovanni Battista* » e « *San Bernardo* », caricavano merci a Genova ed agli inizi del 1648 prendevano il mare, imbarcando anche una delegazione dei mercanti promotori dell'iniziativa: cinque « *Gentilhomini* » genovesi, ai quali venivano affidate lettere di cambio per 312.000 reali²³.

²⁰ ASG, Archivio Segreto, filza *Maritimarum*, n. 1666. Minuta di lettera dei « Deputati della Compagnia delle Indie Orientali » al Senato della Repubblica di Genova, marzo 1647. Sul tentativo genovese in Estremo Oriente, un cenno in G. PESSAGNO nella sua *Introduzione* al volume di C. MIOLI, *La consulta dei mercanti genovesi*, Genova, 1928, p. 36; ed anche G. PESSAGNO, *La grande navigazione al secolo XVII e la Compagnia delle Indie Orientali*, Genova, 1930.

²¹ ASG, Minuta cit. e ASG, filza *Maritimarum* cit., Lettera del Senato della Repubblica di Genova agli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 31 dicembre 1650. ASG, Archivio Segreto, *Litterarum Senato* (registri), n. 132/1908, Lettera del Senato agli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 4 e 13 agosto 1650.

²² ASG, filza *Maritimarum*, minuta cit.

²³ ASG, Archivio Segreto, *Litterarum Senato* (fogliazzi), filza n. 1988. Minuta di lettera del Senato della Repubblica di Genova agli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 31 dicembre 1650.

L'ingaggio dei piloti e dei marinai olandesi aveva però posto un problema del tutto inconsueto alla marina locale: quello di dover provvedere alla stesura di un contratto di arruolamento, un capitolato di doveri e di diritti individuali e collettivi sulla base del quale si sarebbe dovuta organizzare la vita di bordo, attribuire le responsabilità, e definire i rapporti economici tra i finanziatori ed i membri di un equipaggio costituito da elementi così diversi. Il compito era tutt'altro che facile per assoluta mancanza « di precedenti », ostacolo — questo — reso ancora più grave dal fatto che, nel Mediterraneo, nel corso dei secoli, il contratto di arruolamento marittimo era andato semplificandosi nei suoi requisiti formali, abbandonando il ricorso a scarni documenti notarili per adottare forme ancora più semplici: la concisa annotazione nel registro della nave ed anche la semplice stretta di mano²⁴. D'altra parte, per i viaggi tradizionali nel bacino Mediterraneo, dalla fine del XIV secolo, i rapporti tra armatore e membri dell'equipaggio, erano stati genericamente ma sufficientemente inquadrati da alcune regole dei Consolati del Mare, alle quali, le parti in contestazione, potevano sempre fare riferimento. Tutto questo veniva però a mancare nel previsto viaggio oceanico, sia perchè i più importanti componenti dell'equipaggio, essendo olandesi, non erano tenuti a conoscere nè riconoscevano le istituzioni mediterranee, sia perchè la durata del viaggio e le miglia da percorrere rendevano impossibile — per lungo tempo — l'eventuale ricorso alle amministrazioni di terra²⁵. Del resto anche per quest'ultime, un'impresa

²⁴ A. LATTES, *Il diritto marittimo privato nelle carte liguri dei secoli XII e XIII*, Roma, 1939, p. 35 e *Note di diritto commerciale e marittimo dagli Statuti Savonesi del Medio Evo*, Genova, 1928, p. 352; F. SCHUPFER, *Il diritto delle obbligazioni in Italia nell'età del Risorgimento*, Torino, 1921, III, p. 55. D'altra parte la consuetudine medievale aveva trovato conferma definitiva nel 1494 nell'edizione barcellonese delle leggi del Consolato del mare, che al cap. 109 statuiva. « ... il marinaio è impegnato col capitano, una volta accordatosi con lui e datagli la mano, a partire con lui, come se fosse obbligato da scrittura di notaio (. . . es mester que 'l mariner vaia ab all axi be com si n' havia fata carta de notari) »: J. M. PARDESSUS, *Collection de lois maritimes anterieures au XVIII siècle*, Parigi, 1828, II, p. 109.

²⁵ R. ZENO, *Storia del diritto marittimo nel Mediterraneo*, Roma, 1915, p. 48. Ancora R. ZENO, ne *Il Consolato di Mare di Malta*, Napoli, 1936, pp. 7, 8: « Nel ... periodo, che va dal sec. XIV in poi, sorgono Consolati di Mare, che hanno ... giurisdizione territoriale non soltanto per il porto di loro competenza ... e sono dei tribunali speciali in quanto giudicano tutte le cause in materia marittima ».

« mai più in Genova praticata »²⁶, non avendo precedenti e comportando eventi e rischi eccezionali, avrebbe posto di fronte ad avvenimenti mai contemplati, mettendo l'arbitro nell'impossibilità di riferirsi alla consuetudine. Considerati infine i disagi ai quali il viaggio avrebbe sottoposto l'intero equipaggio provandolo assai duramente, occorre elaborare un documento bene accetto alle ciurme, ma preciso e rigido nello stabilire la disciplina ed i rapporti gerarchici; severo e cauto, specie in quelle punizioni che avrebbero potuto diminuire l'efficienza dell'equipaggio o fiaccarne lo spirito. Il contratto avrebbe dovuto essere al tempo stesso prudentemente conservatore, ma anche arditamente liberale; rispettare le abitudini e la sensibilità di persone di diverso censo, di diversa religione e di differente estrazione.

Nonostante le difficoltà, il contratto fu stipulato, e copia di esso, nel marzo 1647, venne presentata al Senato della Repubblica insieme alla richiesta di esclusiva e di privilegio, che la « *Compagnia di Negozio* » ritenne opportuno avanzare²⁷. Il testo, contenuto in dodici carte, è costituito da ben 37 articoli preceduti da un preambolo, di carattere generale, sui doveri, sui compiti e sulle retribuzioni dell'equipaggio²⁸.

Il documento rappresenta sostanzialmente un contratto di arruolamento « a viaggio », la cui durata era condizionata dal raggiungimento delle Indie, dall'aver fatto scalo in tutti gli approdi indicati dai delegati della Compagnia, dal ritornare a Genova e dall'ottenere dal Magistrato della Sanità la libera pratica. Il personale era previsto fosse pagato a

Vedi anche C. TARGA, *Ponderationi sopra la contrattatione maritima*, Genova, 1692, cap. XI, pp. 34-65 e G. M. CASAREGI, *Il Consolato del Mare*, Venezia, 1737, cap. 72, 116, 125, 126, 132, 133, 134, 135, 165, 166 e 176.

²⁶ ASG, Archivio Segreto, filza *Maritimarum*, n. 1666, minuta cit.

²⁷ « ... Supplichiamo honorare et autorizare l'opera, gratiando la compagnia di privilegio per anni cinquanta almeno, acciò altri che essa, e quelli che dalla medesima saranno ammessi, non possino traficare in dette parti, nè di qui, nè d'altrove, nè sotto nome altrui della natione genovese, si possa in maniera alcuna armare navi, vascelli o altro che sia, nè tampoco per altra strada valersi di simil navigatione, nè procurare huomini, pilotti o altra sorte di persone per il traffico di dette Indie Orientali, nè sotto qualsivoglia pretesto o quesito o colore, stendardo, o altromodo che sia, proseguire simili negotij, sotto pena della perdita de' vascelli, merci et effetti, et altro ... ». ASG, filza *Maritimarum*, n. 1666, minuta cit.

²⁸ IBIDEM, *Contratto di arruolamento per le navi d'Indie*, 22 gennaio 1648.

mese, e ricevuta una mensilità « *a bon conto* » prima della partenza, avrebbe riscosso i salari maturati durante la permanenza sulla nave, al termine del viaggio²⁹.

Nel Mediterraneo, un contratto di questo tipo era del tutto inconsueto, preferendo le parti accordarsi con contratti definiti « *a parte* », cioè con clausole che prevedevano la partecipazione dell'equipaggio alla ripartizione degli utili conseguiti dalla spedizione³⁰. Non sembra improbabile l'ipotesi, che la scelta di un contratto che rendesse indipendente il guadagno dell'arruolato dalle fortune del viaggio, fosse stata desiderata, se non imposta, dalla parte di equipaggio di estrazione olandese, in quanto un contemporaneo, il Peri, distingue il contratto « olandese o fiammingo », che era un contratto analogo al nostro, dai contratti « Ragusei, Biscaini e Francesi », che erano invece contratti « *a parte* »³¹.

Nella stesura degli articoli i compilatori del contratto sembrano aver avuto quale costante preoccupazione quegli eventi che l'esperienza indicava come causa di disordine e di disastro. Dopo aver considerato che il viaggio si presumeva « *esser lungo* », venivano definite le modalità « *tanto del bere, come del mangiare* », sia perchè l'equipaggio si mantenesse in forza, sia perchè i viveri rimanessero sufficienti (« *far reo delle vettovaglie* ») (art. 3).

Si fa cenno anche ad una « *carta o lista della razione* » da essere redatta, ma di essa non si è trovata traccia. Sembra comunque logico supporre che le razioni previste per l'equipaggio non potessero differenziarsi molto da quelle consuete³², restando tuttavia alla discrezione del comando di ridurle — anche drasticamente — in caso di emergenza. Tutti

²⁹ IBIDEM, Preambolo al contratto cit.

³⁰ Per la necessità di interessare alle fortune del viaggio il marittimo arruolato, v. R. DI TUCCI, *La nave e i contratti marittimi*, Torino, 1933, p. 51, «... la ricerca della gente di mare doveva essere assai forte e attiva: la schiavitù dava il rematore legato ma non il marinaio».

³¹ G. D. PERI, *Il negoziante*, Venezia, 1682, parte III, pp. 34-36.

³² Il « trattamento » era previsto dettagliatamente al cap. 142 del Consolato del Mare: «... La Domenica, Martedì, Giovedì, carne e minestra a sufficienza una volta al giorno; e gli altri giorni della settimana si deve dar loro minestra e companatico, cioè formaggio o pesce crudo o cotto, o sardelle salate, o cipolle condite in olio, sale, aceto e sempre una libbra e mezzo di biscotto il giorno per cadauno, ovvero pane a proportione ... e per bere, tre coppe di vino la mattina e due la sera...» (Cfr. C. TARGA cit., p. 65; G. M. CASAREGI cit., p. 134; J. M. PARDESSUS

dovevano mangiare alle ore stabilite la propria razione di cibo e bere soltanto il vino distribuito pro-capite (art. 4). Il pericolo che membri dell'equipaggio si ubriacassero era evidentemente temuto. Per evitarlo, si puniva chi rubava vino, come era proibito trattenere, vendere o cedere la propria razione di vino, o la parte di essa eventualmente non consumata nel corso del pasto (art. 5). L'ubriachezza, per le sue possibili conseguenze, era stata considerata severamente, anche quando un membro dell'equipaggio si fosse ubriacato a terra. Il reato, messo in atto, sia a bordo, sia a terra, era punito con il doppio della pena se commesso da un ufficiale (art. 11).

Le vettovaglie, durante la loro permanenza nella cambusa delle navi, potevano parzialmente avariarsi, ma nell'impossibilità di sostituirle, l'equipaggio doveva fare buon viso a cattivo gioco, consumandole ugualmente. Per questo motivo, salva diversa disposizione del comando, in nessun caso il cibo distribuito poteva essere gettato in mare, magari col pretesto che fosse divenuto immangiabile (art. 6).

Per il riposo notturno, che era previsto dovesse svolgersi esclusivamente, almeno per la ciurma, su amache, precise disposizioni vietavano di provocare rumori, di trasferirsi dal posto assegnato, di tenere presso di sé della paglia o del fieno, probabili esche di incendio (art. 20), mentre per la stessa preoccupazione, era severamente vietato il trasporto o l'uso sotto o sopra coperta di fiamme o fuochi di qualsiasi genere (articoli 13 e 15). Persino il fumare col narghilè (« *bevere tabacco* ») era vietato e tollerato soltanto sul ponte ma esclusivamente all'aperto, nella zona della coperta compresa tra gli alberi di trinchetto e di maestra (art. 14)³³.

cit., II, p. 36 che riporta integralmente il cap. 100 del *Consolato del Mare*, ediz. Barcellona, 1494, dove si descrive identico trattamento). Meno dettagliato e meno ricco è invece il « trattamento » previsto per i timonieri « et altra gente di cavo » nel *Codice delle Galee* (manoscritto B. VI. 14, della BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI GENOVA, pp. 176 e 177), la cui disposizione, emanata nel 1644, forse teneva conto del fatto che i viaggi delle galere avevano sempre una modesta durata limitandosi a seguire brevi percorsi. Sul vitto degli equipaggi v. ora anche G. LIGABUE, *Storia delle forniture navali e dell'alimentazione di bordo*, Venezia, 1968, passim, che però si riferisce prevalentemente agli equipaggi della marina da guerra.

³³ Il divieto di fumare risulta sancito frequentemente. Si veda, ad esempio, nel cit. *Codice delle Galee*, p. 90 (disposizione 11 luglio 1618).

La tutela degli interessi della « *Compagnia di Negotio* » era assicurata dal divieto, esteso a tutti i membri dell'equipaggio, di commerciare in proprio e di caricare sulle navi merci o preziosi oggetto di acquisto o di baratto (art. 2), sventando così concorrenze sleali ed evasione di noli, mentre la tutela della personalità e del costume dei naviganti — di così diversa provenienza — e della loro sensibilità religiosa e morale veniva garantita con una sanzione analoga a quella ancora in uso presso Accademie navali: « *indegnità di conversare o bere o mangiare con gli altri alla mensa, od in compagnia d'altri* » (art. 22)³⁴. Quando poi gli equipaggi si fossero trovati ad operare a terra, qualsiasi forma d'insulto o di violenza a danno di « *indiani, loro persone, mogli et figlioli* », nonchè di loro averi, sarebbe stata oggetto di punizione qualora non risultasse da ordini del capitano (art. 37).

Il *capitano*, a sua volta, aveva nella spedizione responsabilità e compiti nettamente distinti da quelli del *direttore*. Da quanto risulta implicitamente dal testo del contratto, al direttore, quale rappresentante della « *Compagnia del Negotio* », erano riservate le decisioni relative alla condotta economica dell'impresa (art. 2, 21, 37), mentre al capitano, assistito o sostituito dal « *commisso* » (scrivano), erano attribuite le responsabilità nautiche, militari e disciplinari (art. 3, 6, 9, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 36 e 37).

Nella spedizione un ruolo a parte figura assegnato all'« *hospitalero o procuratore politico civile* », qualcosa di più di un attuale commissario di bordo, in quanto gli erano affidati accanto a compiti di rappresentanza, quali quello di manifestare alle autorità di terra o ad altre navi le comunicazioni del proprio comando, anche la tutela dei feriti, degli ammalati, dei minori e dei deboli. A lui spettava inoltre raccogliere le ultime volontà dei moribondi, inventariare i beni dei deceduti e procedere alla loro vendita all'asta sul ponte della nave, fra tutti i membri dell'equipaggio, accreditando il ricavato sul conto del morto, a favore degli eredi (art. 25).

Agli ammalati ed ai feriti veniva assicurata assistenza da parte di un « *barbero* » e di un « *sottobarbero* » a cui non si doveva compenso alcuno

³⁴ Altre disposizioni provvedevano ad assicurare la pulizia delle navi: divieti di abbandonare indumenti personali sporchi o bagnati e di « *bruttare* » ed « *orinare dentro la nave in loco insolito* » (art. 35).

se non quando avessero cura di piaghe o di ferite non conseguenti al servizio (art. 23 e 24). Essi operavano alle dipendenze dell'« *hospitalero* » che, fra i suoi compiti, aveva anche quello di disporre le cure di ammalati o feriti, provvedendo a farli medicare o curare « *alli debiti tempi* » e facendo loro somministrare « *cibo et remedi giovevoli* » (art. 25).

Poichè l'inazione, l'attesa ed i disagi avrebbero in poco tempo deteriorato il carattere delle persone, il gioco e le scommesse, considerati origine di dispute e di liti, erano stati tassativamente vietati³⁵. D'altra parte, la passione e l'interesse dei giocatori erano già stati sensibilmente mortificati dall'applicazione della inderogabile regola: « *quod vincens in ludo reprobato tenetur lucro victo restituere* » (art. 10)³⁶.

Anche la tentazione di nascondere o di sottrarre strumenti od attrezzi dei maestri d'ascia, dei piloti, del bombardiere o del « barbero » era vivamente scoraggiata, specie quando comportava un intento malizioso, quale — per esempio — quello di ridurre la permanenza in mare, obbligando a scali imprevisti (art. 34).

Un'altra preoccupazione inevitabile era quella relativa ad eventuali liti, magari degenerate in risse, od addirittura in ferimenti (art. 7). In queste disposizioni, oltre alla sommaria descrizione del reato, era enunciata una serie di punizioni, alcune delle quali, particolarmente crudeli e pittoresche, sembrano tradire una origine extra-mediterranea³⁷. Chi, in una rissa, avesse estratto il coltello, « *sarà con un coltello per la mano inchiodato all'albero. . . sino a che tiri lui medesimo il coltello* »; qualora avesse ferito un compagno, sarebbe stato sottoposto al giro sotto la chiglia della nave (art. 8); se lo avesse ammazzato, — giudicato colpevole — « *insieme col morto, sarà gettato in mare* » (art. 12).

In genere alla pena corporale si accompagnava o si alternava una pena pecuniaria; a volte, a scelta del punito, una maggiorazione della pena in danaro esentava dall'applicazione della pena corporale (art. 11).

³⁵ Analoghi divieti si ritrovano a p. 90 del cit. *Codice delle Galee* (disposizione 3 marzo 1614).

³⁶ Cfr.: F. SCHUPFER cit., p. 177.

³⁷ Punizioni del genere erano, ad esempio, prescritte negli art. 25, 26, 27 e 28, nel titolo V, del « Diritto Marittimo della Lega Anseatica », Reces 164: J. M. PARDESSUS cit., II, pp. 542 e 543. Altre pene crudeli erano previste dal « Diritto Marittimo dei Paesi Bassi Meridionali e Settentrionali », Ordinanze del 1551 e del 1563, art. IX, XIX, XXIII. Sempre in J. M. PARDESSUS cit., IV, pp. 44-56.

Poichè non tutti i reati erano previsti dal contratto di arruolamento e poichè d'altra parte il medesimo reato poteva essere stato perpetrato in circostanze diverse, l'esercizio della giustizia era normalmente affidato al « *Consiglio della nave* », organo giudicante composto da cinque membri, dei quali tre (il « direttore », il capitano e lo scrivano) erano fissi e due, scelti tra i rimanenti ufficiali e sottufficiali (art. 21). Per le cause definite « *criminali* », per le quali si poteva prevedere la pena capitale, la sentenza era invece pronunciata da tutto l'equipaggio (con esclusione dei minorenni), che esprimeva il voto in assemblea (art. 12). La sentenza proposta diventava esecutiva se i quattro quinti dei votanti avessero giudicato l'imputato colpevole. Tuttavia, l'eventuale esecuzione veniva messa in atto solo nel viaggio di andata. Se la nave si fosse trovata sulla via del ritorno, era previsto che si facesse il possibile per consegnare il condannato alla ordinaria magistratura di terra (art. 12).

Non scarse attenzioni venivano riservate dal contratto ai servizi di guardia e di vedetta nonchè all'efficienza dei mezzi di difesa e di offesa (art. 17 e 19). Il bombardiere ed il suo aiutante erano severamente tenuti a mantenere le polveri ben asciutte, a capovolgere periodicamente i barili o — se le condizioni lo permettevano — ad esporre le polveri al sole (art. 32). Particolare risalto era stato dato al loro impegno di mantenere ordinate e ben disposte, presso le rispettive bocche da fuoco, le palle da cannone di calibro adatto (art. 33) e, nell'ipotesi che la paura, una iniziativa precipitosa o l'uso sconsiderato delle bocche da fuoco provocassero disordini od incidenti, massimamente nei mari dell'India era previsto che l'apertura del fuoco dovesse avvenire solo per ordine del capitano o del « *commisso* » (art. 16).

D'altra parte, nell'eventualità che le navi dovessero « *pendolare* » in alcuni mari e che l'equipaggio o parte di esso avesse dovuto stabilirsi a terra, gli arruolati erano impegnati a trasformarsi in zappatori, muratori e carpentieri, essendo loro compito scavare trincee, innalzare difese, costruire fortini e bastioni, ovunque il comando lo avesse decretato, senza il diritto ad alcun compenso speciale (art. 36).

In complesso, il contratto, per la tutela e la difesa delle navi, delle persone, delle merci e dei valori trasportati, esigendo coraggio, fedeltà e cieca obbedienza da parte del personale arruolato, vincolava anche quest'ultimo agli stessi risultati della spedizione. I salari degli equipaggi erano infatti indissolubilmente legati al destino della nave (art. 28). Se

questa fosse naufragata, tutto quanto era stato guadagnato sarebbe andato perduto con essa, salvo il caso in cui la nave fosse affondata od incendiata in combattimento³⁸. Solo in questa eventualità i salari maturati dall'equipaggio sarebbero stati regolarmente pagati (art. 31). Analogamente la « *Compagnia di Negotio* » era impegnata a corrispondere i salari maturati agli eredi di quegli arruolati che fossero deceduti, impazziti o caduti in prigionia nel corso del viaggio (art. 30).

Disposizioni particolari erano infine dirette ad assicurare eque indennità a coloro che, durante il viaggio, avessero subito gravi e permanenti menomazioni (art. 27). Il fatto che tutti gli indennizzi fossero stati quantificati in fiorini, tradisce ancora una volta una marcata influenza olandese.

Le menomazioni meglio risarcite erano assegnate a coloro che avessero perduto entrambe le mani (1.000 fiorini), entrambi gli occhi (900 fiorini) o le due gambe (800 fiorini); quest'ultime erano state valutate alla pari con la perdita del solo braccio destro. Decisamente a buon mercato (almeno per l'armatore), la perdita di un occhio, il destro od il sinistro dell'arruolato, valutati 300 fiorini (art. 27).

Curioso è il raffronto che può stabilirsi fra gli indici delle indennità previste dal nostro contratto per i vari casi di inabilità permanente e quelli oggi accordati — di massima — dagli Istituti Previdenziali pubblici e privati (quali l'I.N.A.I.L., etc.).

<i>Menomazione</i>	<i>Indici di inabilità riconosciuta</i>	
	<i>Nel 1648</i>	<i>Attualmente</i>
Perdita delle due braccia	100	100
Perdita dei due occhi	90	100
Perdita delle due gambe	80	100
Perdita del braccio destro	80	70-75
Perdita del braccio sinistro	50	65-70
Perdita della mano destra	60	70
Perdita della mano sinistra	40	65
Perdita di una gamba	45	50-75
Perdita di un occhio	30	35

³⁸ Nel contratto di arruolamento della Compagnia delle Indie Orientali di Genova, manca, a proposito dei doveri dell'equipaggio (fedeltà, obbedienza, ecc.), una clausola relativamente consueta nei contratti di noleggio di navi olandesi o fiamminghe; clausola che garantiva all'equipaggio il diritto di « neutralità nei casi

La meticolosa oculatezza impiegata nella stesura del contratto, l'accordo tra le parti, l'astuzia e la politica dei finanziatori genovesi non salvarono tuttavia la spedizione dal fallimento. Le due navi completarono infatti felicemente la circumnavigazione del continente africano e la traversata dell'Oceano Indiano, riuscirono ad evitare di fare scalo nelle basi olandesi, ma arrivate nei mari dell'Arcipelago della Sonda, sorprese dalle navi della Compagnia delle Indie, venivano catturate e rimorchiate a Batavia³⁹. Resi i due « vascelli . . . inutili alla navigazione », gli arruolati di origine olandese erano prelevati con la forza dalle due unità e — in qualità di sudditi dei Paesi Bassi — imbarcati su navi della Compagnia delle Indie Orientali. Si verificava così che l'espedito escogitato dai genovesi con l'arruolamento di personale olandese, si ritorceva a danno di chi l'aveva architettato. Gli olandesi infatti, applicando una regola simile a quella prevista dai mercanti genovesi⁴⁰, si riprendevano « marinai e piloti olandesi che vi tenevano sopra » e li imbarcavano sulle proprie navi con la conseguenza « di perdere i vascelli, le mercantie e gli utili di esse, et abbandonando alla discrezione altrui le vite dei cittadini genovesi »⁴¹.

Dal sequestro delle due unità, nacque tra la Repubblica genovese e gli Stati Generali delle Provincie Unite un incidente diplomatico. Tuttavia, nè Genova, legata ai rifornimenti di cereali che con le navi olandesi le pervenivano dal Nord Europa, nè gli olandesi, interessati a restare in buoni rapporti con una piazza ricca e formalmente neutrale come quella genovese, stimarono opportuna una rottura aperta delle loro relazioni. La questione, così, di corrispondenza in corrispondenza, si protrasse per oltre due anni, mantenendo viva nei genovesi la speranza di farsi restituire le navi. Questa speranza andava però definitivamente

di avvistamento di navi connazionali sole ». ARCHIVIO DORIA, busta n. 102 (proposte di contratti di noleggio delle navi: La speranza, Il sole dorato, Il tempio di Salomone, L'angelo, Il profeta Elia, La fede, Il cervo volante). Anni 1638-1640.

³⁹ ASG, Archivio Segreto, *Litterarum Senato* (fogliazzi), filza n. 1988. Minuta di lettera del Senato della Repubblica di Genova per gli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 31 dicembre 1650.

⁴⁰ Cfr. n. 27.

⁴¹ ASG, Archivio Segreto, *Litterarum Senato* (registri), n. 132/1908. Lettera del Senato della Repubblica di Genova agli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 4 agosto 1650.

delusa, nel dicembre del 1650, quando giungeva notizia che le due unità erano « state fatte miseramente perire » nel porto di Batavia ⁴².

Col tempo i mercanti ed i componenti dell'equipaggio genovesi ritornarono in patria. Rimase un'unica dolorosa preoccupazione: la sorte dei 312.000 reali in lettere di cambio, consegnate dai genovesi, al momento della cattura, nelle mani degli olandesi ⁴³.

E' però certo che l'equipaggio, come la delegazione dei mercanti imbarcata sulle due navi, avrebbero potuto rallegrarsi di essere sfuggiti ad una carneficina analoga a quella subita, poco più di trent'anni prima, dall'equipaggio della nave normanna « La Magdaleine », che nel 1616 aveva tentato la medesima avventura. Sulla via del ritorno, presa la nave, carica d'oro, di perle, di spezie e di altre ricche merci orientali, il capitano ed il suo commesso erano stati pugnati dopo allucinanti torture ⁴⁴, tredici marinai erano stati impiccati ai pennoni della nave ed a tutte le altre persone trovate a bordo erano state bruciate, fino alla morte, le piante dei piedi ⁴⁵.

⁴² ASG, Archivio Segreto, *Maritimarum*, filza n. 1666. Lettera del Senato della Repubblica di Genova agli Stati Generali delle Provincie Unite dei Paesi Bassi, 31 dicembre 1650.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ C. e P. BREARD, *Documents relatifs à la marine normande et à ses armements aux XVI^e et XVII^e siècles*, Rouen, 1899, p. 217: « ...Fit à lui et à son lieutenant serrer et étreindre la teste avec des cordes en telle sorte qu'il leur fit sortir les yeux de la teste... ».

⁴⁵ IBIDEM, p. 217: « ...Fit pendre treize matelots aux haubans de son navire et fit brûler la plante des pieds aux autres jusques à ce qu'ils eussent rendre l'esprit, cruauté qui est sans exemple... ».

IL CONTRATTO DI ARRUOLAMENTO

Noi sotto nominati, ufficiali e marinari, dichiariamo essersi convenuti, accordati et obbligati, come in virtù di questa noi s'obblighiamo, alli molt'Illustrissimi Signori Deputati della Compagnia dell'Indie Orientali, concessa et eretta in Genova, per servire a loro, sopra le loro navi nominate San Gio. Batta, e San Bernardo, questo futuro viaggio da questa città e porto di Genova verso le parti dell'Indie Orientali, et durante detto viaggio ubbidire, et osservare gl'ordini qui sotto notati, conforme a noi sarà ordinato da quelli direttori, commissi e capitani che da detti deputati della detta Compagnia saranno posti et stabiliti al governo delle suddette navi. Et tutti noi altri sottonominati ufficiali et marinari promettiamo di fare partenza da questo suddetto porto con sudette navi verso le sudette Indie, verso tali luoghi, porti, e spiagge come piacerà a detti direttori, commissi e capitani delle navi, et ivi scarricare, et recaricare, dissavorare et di nuovo insavorrare le navi^a, dare le ancore al fondo et fermarsi, et di nuovo tante volte, quante a noi sarà ordinato far partenza dall'uno verso un altro luogo, e questo per tale salario a ragione di mesate, quanto ognuno di noi resta accordato di guadagnare ogni mese, cominciando il primo mese, quando ognuno di noi haverà accettato e fatto giuramento di osservarlo, et ricevuto un mese di salario a bon conto. Et correranno le dette mesate sino a tanto che noi, con l'agiuto di Dio, con le nostre navi saremmo ritornati et arrivati a Genova, et ottenuto la pratica dal pregiatissimo Magistrato della Sanità.

Primo Tutti gli ufficiali, e marinari saranno obbligati al tempo preciso secondo dal capitano sarà ordinato, trovarsi alla nave, sotto pena di un mese di salario, dal che all'absente sarà senza dilatione dato debito al suo conto.

2° Nessuno delli ufficiali o marinari essendo al servitio della compagnia, potrà portare con lui denari o mercantia per negoziare in quelle parti nè per conto suo, nè per conto d'altri, nelle navi (salvo con l'espresso consenso delli deputati e datone prima nota in scritto della qualità e quantità)^b, nè meno al ritorno, caricare o haver nella nave alcuna mercantia, nè oro, nè argento o altro, che avesse negoziato o barattato con altro effetto, (che sopra con pubblica notitia, et registrato dal scrivano della nave, con consenso delli direttori o commissi, in debita forma)^c, sotto pena della confiscatione a pro della compagnia.

3° Et havendo da esser un viaggio longo, è per questo necessario essere bon ordine nel vitto, tanto del bere come del mangiare, tanto per conservazione

^a *Dissavorare e di nuovo insavorrare*: sta per allibbare e zavorrare.

^b Il passo fra parentesi è cancellato nel testo.

^c Il passo fra parentesi è cancellato nel testo.

della sanità, come per far fare reo della vettovaglia et haverne per il bisogno. Si doverà ogn'uno contentare con tale razione come li direttori, comissi e capitani ordineranno nel Consiglio della Nave, secondo l'occasione e tempi, conforme la carta o lista della razione, che sarà fatta. Et chi vi contraddirà sarà posto nella prigione della proa per due settimane, et per sua razione haverà solo pane et acqua.

4° Ogn'uno sarà tenuto di bere lui la sua razione del vino, all'ora quando a lui sarà data, senza custodirlo, nè venderlo, o darlo ad altri, et a chi non gusterà di beverlo, lo lascerà nella botte, senza poterlo doppio pretendere o haverlo.

5° Niuno potrà prender vino, o altra vettovaglia, di nascosto o secretamente, sotto pena d'esser posto per due settimane intiere a pane et acqua nella prigione, ma solo quello che sarà ordinato a tale effetto di trarre lo vino e dispensare le vettovaglie, le potrà pigliare quando sarà hora e tempo.

6° Nessuno potrà cacchiare^d alcuna vettovaglia di carne, pesce, formaggio, nè altra qualsivoglia cosa nel mare, sotto pretesto che non sia buona, solo col consenso del capitano et comisso, al giudizio de' quali starà se la tal vettovaglia sarà bona da mangiare o no, sotto pena a chi farà in contrario di stare otto giorni nelli ferri, prigione a pane et acqua.

7° Et per mantenere concordia e pace nelle navi durante il viaggio nessuno non potrà fare nè questione nè rissa, sotto la pena di esser battuto con un pezzo di corda per suo quartero^e.

8° Chi darà pugni ad un altro sarà posto per tre giorni nelli ferri in prigione; ma chi rancherà coltello in collera per ferire un altro, sarà con un coltello per la mano inchiodato all'albero, et starvi tanto sino a che tirì lui medesimo il coltello per la mano, ma se il tale haverà ferito un altro e fatto uscire sangue, sarà passato sotto lo primo della nave^f et, nè mas nè meno, cascare in pena di sei mesi di suo salario.

9° Et essendo che per gli giuochi de' dadi et carte nascono molte disgratie et inimicitie, nessuno non potrà havere nè tenere nella nave nè altrove appresso di sè nè dadi, nè carte; nè simili instrumenti di gioco portare, nè fare, nè tenere appresso di sè, che solo quello, che sarà concesso per passatempo co' speciale licenza del direttore e capitano, sotto pena di stare ogni volta una settimana in prigione, a pane et acqua nelli ferri, et che carte, et dadi, o altri instrumenti illeciti saranno gettati nel mare.

10° Et tutto quello che con giuoco o scommessa durante questo viaggio uno haverà guadagnato all'altro, lo perditor non sarà tenuto al pagamento et essendo già pagato, lo vincitore dovrà restituirlo, overo si darà debito al conto del guadagnatore, et tanto quello, che haverà guadagnato, come quello che haverà perso caderanno in pena arbitraria al consiglio della nave.

11° Se alcuno, tanto in nave come fuori di questo porto o città, in altra parte, s'ubriacherà, cascherà in pena di esser posto per due settimane continue nella

^d *Cacchiare*: sta per buttare.

^e *Quartero*: sta per responsabile del turno di guardia.

^f *Sarà passato sotto il primo della nave*: sta per essere trascinato sotto la chiglia della nave.

prigione della proa, a pane et acqua. Se la cosa sarà fatta da uno della camera di poppa cascherà in pena doppia, ovvero si redimerà con tre mesi di salario per pena.

12° Se alcuno amasserà un altro nella nave, nel viaggio dell'andata verso quelle parti d'Indie, et che doppo matura consideratione delli ufficiali del Consiglio della Nave et de tutti gli altri marinari della medesima nave che passeranno l'età d'anni . . . , et doppo esser dato tempo di giorni doi al reo di allegare quello che vorrà in sua difesa, sarà lo reo sentenziato a morte dalle quattro quinte parti delli giudici, all'hora lo reo insieme col morto, sarà gettato in mare et abbandonato. Ma se tale caso di amazzamento seguirà nel viaggio di ritorno, si farà lo possibile di tenere lo delinquente prigione, per condurlo e consignarlo qua in mano alla Giustizia Suprema.

13° Nessuno potrà andare con fuoco o candela o altro lume, andare a basso, nè nel corpo^s della nave, nè nella bottiglieria, nè nella dispensa, nè molto meno nella camera della polvere, nè adoprar in altra parte della nave, nè fuoco, nè lume, che solo con espresso consenso delli direttori, capitani e comissi, sotto pena d'esser gravemente castigato ad arbitrio del consiglio della nave.

14° Et per oviare et impedire gli pericoli del fuoco che possono seguire col bere del tabacco, resta proibito ad ogn'uno di comprare o vendere o barattare del tabacco, e nessuno lo potrà bere, nè di giorno nè di notte, che solo sopra la nave, alla scoperta, fra gli alberi maestra e trinchetto, ovvero altro luoco simile concesso dal direttore, capitano e commissio, sotto che lo contrafacente ogni volta sarà posto per quattro giorni nella prigione della prora, a pane et aqua.

15° Più resta proibito a tutti, niuno escluso, di havere o tenere appresso di sè michie o candele accese, o altro fuoco, quando bene lo havesse comprato de suoi propri denari, nè adoprarlo se non ex-officio et bisogno della nave et all'hora con speciale licenza del capitano e commissio, sotto pena di stare otto giorni nelli ferri prigione, et perdita di un mese di salario.

16° Nessuno potrà far sparare artigliaria nella nave, nemeno pedreri o altre simili bocche da fuoco, sopra battelli o chialuppe, massime in le parti dell'Indie, senza speciale ordine del capitano o commissio, sotto pena di un mese di salario.

17° Nessuno potrà con battello o altro vascello andar dalla nave a terra per qualsivoglia cause doppo che sarà poste la guardia o sentinella, solo con speciale licenza del direttore o capitano.

18° Nessuno dopo la guardia potrà far rumore, ma ogn'uno tenersi e guardar il luoco ove sarà posto o ordinato dal capitano.

19° Nessuna guardia lascerà, nè di giorno nè di notte, fuori di questo porto accostarsi alla nave vascello alcuno senza consenso del direttore o capitano, sotto pena corporale.

20° Nessuno si potrà impadronire d'alcun dormitorio o cameretta senza speciale licenza del capitano; nè meno nessuno potrà tenere nè fieno, nè paglia

^s *Nel corpo*: sta per sotto coperta.

nè il suo dormitorio o saccone, senza licenza del capitano, sotto pena di un mese di salario.

21° Et per oviare et impedire qualsivoglia disordine et far il dovere, sarà sopra ogni nave formato e stabilito un consiglio di nave di cinque persone per giudici, cioè saranno lo direttore, lo capitano, lo commisso, et due delli ufficiali delle navi, li più discreti et habili fra piloto, nocchiero, guardiano overo bombardero, che disporanno nelle cose civili overo criminali o falli leggieri sottoposti a pene di prigionia, pecuniarie, et di inchiodare all'albero, o flagellazione con corda. Et le cause criminali di maggior castigo si faranno come nel capitolo 12°.

22° Nessuno doverà biastemare Iddio nè suoi Santi, nè spergiurare, nè disturbare alcuno nelle sue orationi nè divotioni, ma ognuno si comporterà modestamente, virtuosamente et honoratamente, senza dare alcun scandalo a qualsivoglia persona, o far o dir cosa meno che honesta, sotto perdita di qualsivogli suo ufficio o dignità. Et chi darà causa di scandalo o commetterà cosa dishonesta, sarà tenuto per indegno di conversare, o bere, o mangiare con gl'altri alla mensa, o in compagnia d'altri.

23° Lo barbero et sottobarbero saranno obligati di esser pronti e vigilantissimi e di far ogni possibile diligenza per curare, guarire, et restaurare li feriti et amalati, senza altro premio o salario che le accordate mesate, et se da alcuno havessero ricevuto o goduto altro salario, recompensa, o mercede, lo doveranno restituire, e quello per tale effetto a loro promesso non sarà valido.

24° Però da piaghe o altre ferite non havute nel servitio della Compagnia nelle navi potranno haver mercede o pagamento, a discrezione del capitano o del comisso.

25° L'ospedhalero, o procuratore politico civile, haverà particolare cura delli amalati et feriti che alli debiti tempi siano medicati e curati e somministrato loro cibo et remedij giovevoli, et in caso che alcuno vogli far testamento, darne notitia al capitano et commesso per operare che la volontà del testatore sia bene intesa, esposta in scritto, et da testimonii non interessati verificata, e registrato nelli libri della nave. Et l'azienda o heredità inventariata et quelle robbe che ha in nave, vendute all'incanto avanti all'albero maestro, et li compratori fattine debitori al loro conto de salarij, con avertire, che non siano quelli debitori per maggior somma caricata, che possono esser creditori, o in altro modo lo testatore, overo sua vedova e pupilli, patiscono; et che la heredità vadi in mano del capitano o comesso, per essere al salvo arrivo, data alli signori Deputati. Et più lo tal hospidhalero et procuratore haverà particolare cura di far che li minori o innocenti non siano agravati, oppressi overo maltrattati dalli insolenti, ma da li superiori protègiuti in quello sarà di ragione; et in occasione di dover mandare alcuno in terra, overo a altro vascello, capo di armata, o squadre o in alcun luogo dove non sarà bene di andare direttore, per non esser per caso di trattenimento o ritenimento privato, di tale indiscomodo, o altro simile, lo procuratore sarà pronto di andare et fare quello che dal direttore o capitano sarà ordinato, senza alcuna contradictione.

26° Quando in occasione d'incontrare navi per camino, in marina o in porto, la trombetta o tamburo darà segno dell'arme, promettiamo di esser subito

pronti et esponer la nostra persona, ogn'uno in particolare et tutti insieme in ogni pericolo, per diffendere la nave e robbe et la vita dei nostri superiori, et le nostre, ponendosi nelli luoghi assegnati et ordinati ad ogn'uno di noi, per resistere et offendere li nostri nemici, per quanto a noi sarà possibile, sotto pena della nostra vita et de esser stimati infami.

27° Al'incontro gli Deputati della Compagnia hanno promettuto a noi che in caso che nel deffendere la nave et mercantia alcuno delli ufficiali o marinari sarà ferito e perderà la sanità della sua vita, di farli curare e guarire et mantenere per mezzo di chirurghi a modo tale, che se alcuno delli ufficiali o marinari nella attuale difesa et servitio loro, resterà stropiato, sarà ricompensato nel modo seguente, secondo la causa, a ragione che se uno haverà:

- Perso lo braccio, dritto sarà ricompensato con fiorini ottocento;
- Per lo braccio sinistro fiorini cinquecento;
- Per una gamba fiorini quattrocentocinquanta;
- Per ambe le gambe fiorini ottocento;
- Per la perdita di un occhio fiorini trecento;
- Per ambi li occhi fiorini novecento;
- Per la mano sinistra fiorini quattrocento;
- Per la mano dritta, seicento;
- Per ambe le mani fiorini mille.

Et in caso, che uno fosse stato ferito et della ferita rimanesse guarito a modo tale che, nè più nè meno, tuttavia restasse stropiato, sarà ricompensato a discrettione et giudizio di buoni huomini intelligenti di simil caso, doppo che si havverà havuto mira e bastante informatione, e verificatione per li capi, et ufficiali, che saranno stati presenti al successo.

28° Et acciò che quelli che navigando sopra l'una overo l'altra nave. nell'incontro saranno offensivi o defensivi, habbiano bona o maggior cura a guardare la loro nave d'ogni pericolo d'abbrugiamento o naufragio, habbiano a sapere che per loro cautella et hipoteca delli loro salarij o altro che hanno nella nave, haranno la nave con quelle mercantie che vi sono dentro, compreso denari contanti, oro, argento, ma non altra cosa fuori della nave, a modo tale che ogn'uno delli ufficiali e marinari ne corre lo risico e pericolo delli suoi salarij sopra la medesima nave dove se ritrova, e successivamente, perdendosi la nave et le robbe che sono in essa, similmente perde ancora tutte le sue mesate et salarij guadagnati sopra la nave, senza potere pretendere niente dalla Compagnia suddetta.

29° Se alcuno ufficiale o marinaio diventasse infedele e fuggisse alla parte nemica, overo fugisse con la mesata o salario ricevuto, saranno confiscati suoi beni e salarij se sarà creditore, ma bandito e pubblicato per infame, et venendo in potere delli nostri ufficiali, sarà castigato corporalmente secondo che meriterà, sino alla morte.

30° Se alcuno delli ufficiali o marinari durante lo viaggio venirà a morire, overo divenisse insensato o scemo di cervello o prigionie essendo in servitio della compagnia, in tal caso, quando la nave sarà arrivata di ritorno a salvamento, sarà

dato o pagato alli heredi overo più propinqui di quello, sino al tempo che è stato vivo overo habile o in servitio della compagnia.

31° Gl'ufficiali e marinari, li quali combattendo offensive overo defensive contro nemici, o per incendio o per esser affondato e perderanno loro nave, loro saranno pagati delli salarij che saranno creditori avanti tal caso, ma se la nave sarà presa dalli inimici saranno ancora presi et persi loro salarij.

32° Lo bombardiere e suo compagno sarà tenuto ogni quendici giorni una volta, di voltare li barrili della polvere il sotto di sopra, et con occasione di bon tempo, quando il fuoco da per tutto sarà bene estinto, portare la detta polvere al sole, e potendo seguire in terra, fuori d'ogni pericolo, sarà tanto meglio.

33° Similmente haverà particolar cura de le palle delli pezzi siano appresso ogni pezzo overo a suoi luoghi le medesime e proprie palle confacenti alli medesimi pezzi, acciò che in tempo del bisogno non segua confusione in haver appresso li pezzi balle più grosse o piccole del dovere, sotto pena di tre mesi di salario del detto bombardero se disquiderà.

34° Nessuno dovrà ascondere overo stralattare^h, nè poner o metter in luoghi non soliti o usati alcuni instrumenti appartenenti a maestri d'ascia, pilotti, bombardero, chirurgo, scalco, o altro simile, e chi lo farà malitiosamente, overo a caso pensato, sarà casticato col cavo di corda avanti l'albero.

35° Nessuno doverà nè bruttare nè orinare dentro la nave in loco insolito, ma farlo nelli luoghi ordinati; ne meno havendo lavato o bagnato suoi vestimenti, lassarli nelli canti bagnati a putrire, guastar, o far puzzare, senza finirle a netteggiare et asciugare, sotto pena di perdere la sua ratione del vino.

36° Ogni ufficiale o marinaio sarà obbligato, quando sarà ordinato dal direttore e capitano per loro sicurezza particolare, come in servizio della compagnia et difesa di tutto lo commune, a travagliare e lavorare a fare fortezza, batteria o altro lavoro con sappe, badile, con coffe o simile, senza haverne altro premio che la vettovaglia libera, oltre la ratione ordinaria durante lo tempo che si lavorerà.

37° Nessun ufficiale nè marinaio, essendo in servitio della compagnia, non doverà a qualsivoglia indiano dare o fare insulto, nè forzo, nè insolentia, nè prender loro alcuna cosa sua, nè disgustar le loro persone, mogli e figlioli, se non sarà ordinato dal capitano o direttore, sotto pena di esser castigato secondo l'occasione, etiam Dio corporalmente.

^h *Stralattare*: sta per collocare, nascondere tra le « latte » (tavole od ossature dei ponti).