

**“Nei modi più spediti e robusti abbiano
ad esser esemplarmente puniti”.**

L’esercizio della giustizia nella flotta veneta del XVIII secolo

di Riccardo Caimmi

Come è noto gli Stati dell’*Ancien régime* erano caratterizzati dal preminente ruolo, economico, politico e sociale del ceto aristocratico, da privilegi ecclesiastici, da una limitazione dei diritti di ampie fasce delle società e da una giustizia in larga parte avulsa dai principi democratici propri agli odierni stati di diritto. Come in passato, l’organizzazione delle loro forze armate, e in buona misura anche quella ecclesiastica, accoglieva e indirizzava verso due differenti “carriere” la componente nobiliare cadetta, contribuendo a mantenere la struttura sociale, politica ed economica vigente.

Gli eserciti erano dunque comandati da ufficiali appartenenti al patriziato, ceto di vertice di quella particolare società. Anche sulle flotte militari i ruoli di comando erano rivestiti da appartenenti all’aristocrazia, sebbene alcune eccezioni datino a periodi precedenti la rivoluzione francese: si pensi al venir meno del requisito della nobiltà per i *sopracomiti* della flotta veneta in conseguenza della riforma del 1774. I ruoli di vertice e di comando delle flotte veliche non subirono però questa evoluzione e quando ciò avvenne, in Francia, furono sovente gli aristocratici che avevano aderito alle idee rivoluzionarie a ricoprire funzioni di comando, dato che esse comportavano specifiche competenze.

La vita sulle unità militari, da sempre soggetta a una dura disciplina, non si prestava ad esperimenti volti a ‘democratizzare’ la gerarchia di bordo, come dimostrarono i fallimentari tentativi operati sulla flotta francese dopo la

rivoluzione, soprattutto fra il novembre 1793 e il maggio 1795, quando la Convenzione estromise dalla Marina gli ufficiali nobili¹.

Analizziamo ora la situazione sulla flotta veneta. Il primo elemento da considerare è la preminenza, nei ruoli di comando, degli appartenenti all'aristocrazia veneziana. Il Maggior Consiglio deteneva, *ab antiquo*, la prerogativa di nominare le cariche navali: in particolare ancora nel XVIII secolo ad esso spettava, su proposta del Senato, l'elezione del *Capitano Generale da Mar*, supremo comandante della flotta in tempo di guerra. Il Maggior Consiglio nominava anche i *Capi da Mar* della flotta remiera, quali erano il *Provveditor d'Armata*, il *Capitano in Golfo*, il *Capitano delle galeazze*, il *Governatore dei condannati* ed inoltre i *Sopracomiti*, nobili comandanti di galera e i *Patroni dell'Arsenale*, magistrati aventi funzioni organizzative e tecniche, erano di nomina consiliare. Le guerre dei secoli precedenti avevano, però, spinto a concentrare le decisioni in organismi costituzionali più ristretti del Maggior Consiglio, nel XVIII secolo era il Senato a nominare, mediante decreto, i comandanti dell'*Armata Grossa* e i nobili che servivano sulla flotta velica (*Governatore, Patrona, Almirante, ...*). Competenza del Senato era altresì la nomina di organi amministrativi il cui operato era strettamente connesso all'efficienza della flotta: ricordiamo qui, ad esempio, i *Provveditori* e gli *Inquisitori all'Arsenale*, i *Provveditori all'Armar*, i *Provveditori alle artiglierie*. Per l'intero secolo, dunque, le posizioni di comando, l'efficienza e la disciplina della flotta velica e remiera veneziana continuarono ad essere affidate a cariche nominate dai Grandi Consigli. Nel *Decreto dell'Ecc.mo Senato per l'approvazione del Piano presentato dal Procuratore e Cavaliere Angelo Emo per la spedizione della Squadra veneta nel Cantone di Tunisi nel Mediterraneo* del 24 marzo 1784, ad esempio, riguardo la disciplina era previsto che i quattro *Governatori di Nave* e i due di bombarda dovessero educare alla stessa gli equipaggi, aspetto al quale dovevano ovviamente concorrere i cinque ufficiali di ogni nave maggiore, i tre dello sciabecco e i due di ciascuna bombarda².

¹ Deve essere considerato che durante il Regime del Terrore (maggio 1793-luglio 1794) la Marina francese patì purghe e condanne che ridussero il grado di efficienza raggiunto sotto Luigi XVI grazie alle riforme dei Ministri della Marina Antoine de Sartine (nel 1774-1780), Charles Eugène Gabriel de La Croix de Castries (1780-1787) e César Henri de La Luzerne (1787-1791). R. Monaque, *Une histoire de la Marine de guerre française*, Perrin, Paris, 2016, p. 212.

² Gli equipaggi 'da educare alla disciplina' erano formati da 200 unità per ogni nave grossa, 160 per la fregata grossa, 120 per la leggera, 80 l'uno per gli sciabecchi, 40 l'uno per le bombarde, oltre a quelli della galeotta a remi e della checchia mercantile. In questo documento il totale tra soldati e marinai indispensabili all'armo della flotta è riportato in 2.500. Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVe), *Secreta, Materie miste notabili*, f. 213, *Decreto dell'Ecc.mo Senato per l'approvazione del Piano presentato dal Procuratore e Cavaliere Angelo Emo per la spedizione della Squadra Veneta nel Cantone di Tunisi nel Mediterraneo* del 27 marzo 1784, pp. 10 v, 16 r e v.

Il secondo aspetto da tenere in considerazione riguarda la composizione e la gestione degli equipaggi. Venuta meno una significativa disponibilità di schiavi per il cessare delle grandi guerre contro l'Impero Ottomano e diminuito il numero dei galeotti di libertà arruolati mediante premio d'ingaggio, gli equipaggi remieri risultarono formati sempre più da condannati. La gestione disciplinare del personale doveva dunque tenere conto del diverso *status* dei marinai, molti dei quali, al tempo dell'ultima guerra veneto-ottomana (1715-1718), erano stati arruolati tra i ponentini, soprattutto a Livorno e Genova. Il problema dei marinai della flotta d'altura fu affrontato ripartendoli nelle tre classi approvate dal Senato nel 1711 e inizialmente applicate al vascello di primo rango *Corona*, quindi, nel corso del 1714, estese ad altre unità di pari rango, oltre ad altre di seconda e terza classe. Questa soluzione rappresentava un nuovo modello di armo, nel quale lo Stato stesso, superando la precedente gestione privatistica degli equipaggi, arruolava e pagava i marinai, i capitani, gli scrivani e nominava gli ufficiali. La guerra, peraltro, impose qualche temperamento³. Terminato il conflitto, già del 1721 sulle galere veneziane avrebbero dovuto servire esclusivamente i condannati⁴, ma solo la riforma del 1774 estromise gli ultimi rematori liberi dall'*Armata Sottile*, trasformandoli in marinai dello Stato⁵. Questa riforma, come anticipato, consentì che i *sopracomiti*, privati delle incombenze amministrative, divenissero meri comandanti militari della componente remiera. Dal 1755 gli equipaggi furono inoltre suddivisi, in parti uguali, nelle tre nuove classi dei *provetti*, *mediocri* e *nuovi*. I galeotti, invece, continuarono a far parte dell'*Armata Sottile*, dove scontavano, al remo, pene comprese tra i diciotto mesi e i dodici anni, anche se in seguito gli anni furono ridotti a un massimo di dieci. Le riforme del 1787, che introdussero sulle navi a

³ Il Senato consentì al solo patrizio genovese Lelio Priaroggia, reclutatore per conto dei Veneziani, di nominare gli ufficiali della nave *Regina*, della quale ebbe la completa direzione. Guido Candiani evidenzia che, in conformità alla consuetudine, che voleva i comandi superiori dell'*Armata* affidati ai soli patrizi veneziani, "... fu concordato che Priaroggia fosse posto, con il titolo di *Condotto* e *Colonnello di Marina*, agli ordini diretti di uno dei Capi da Mar, che avrebbe preso imbarco sulla *Regina del Mare*". G. Candiani, *I vascelli della Serenissima. Guerra, politica e costruzioni navali in età moderna, 1650-1720*, Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, Venezia 2009, p. 493.

⁴ M. Nani Mocenigo, *Storia della Marina veneziana da Lepanto alla caduta della Repubblica*, Filippi, Venezia 1995, p. 42.

⁵ Luca Lo Basso riporta come nel 1774, anno della riforma, ci fossero 1.926 condannati e 1.532 galeotti di libertà. Altri effetti della riforma del 1774 furono la trasformazione del *Sopracomito* in comandante militare, il fatto che la carica potesse da allora essere ricoperta da un non nobile, l'affiancamento al *Sopracomito* un amministratore non patrizio incaricato di gestire per conto dello Stato la parte economica della galera, l'attribuzione alle galere, dopo secoli, di un nome proprio. L. Lo Basso, *Il mestiere del remo nell'armata sottile veneziana: coscrizione, debito, pena e schiavitù (secc. XVI-XVIII)*, «Studi Veneziani» n.s., XLVIII (2004), pp. 109, 188.

vela le figure del *Primo*, *Secondo*, *Terzo*, *Quarto* e *Quinto Pilota*, ebbero riflessi sulle promozioni e sulla valuta delle paghe, ma non modificarono la ripartizione in tre classi dei marinai⁶. Negli ultimi tempi della Repubblica si prevede, inoltre, che anche a bordo dei vascelli fosse impiegato, con la paga dei marinai, il personale condannato dal *Consiglio dei Dieci*.

Il terzo aspetto da valutare riguarda l'assenza, nel periodo considerato, di una netta separazione tra la nozione di mancanza disciplinare e quella di reato, aspetto che oggi rappresenta il fondamento giuridico al quale sono soggette le forze armate⁷. Ciò si può facilmente comprendere facendo riferimento all'*Armata Grossa*, nella quale i livelli superiori di comando erano esercitati da aristocratici che non incarnavano solo la figura degli odierni ufficiali superiori (*Governatore di Nave*) o degli ammiragli (*Almirante*, *Patrona delle Navi*, *Capitano delle Navi*), ma esercitavano anche le funzioni proprie di un magistrato, quali l'inquirente (solitamente il vice comandante dell'*Armata Grossa*) e la giudicante (il *Capitano delle Navi*). Le principali decisioni erano assunte e formalizzate dal comandante, vagliato il parere espresso dall'ufficiale inquirente e dalla Commissione, formata da appartenenti alla Consulta dei comandanti. Consideriamo, inoltre, che un ammiraglio veneziano poteva ricevere dal Senato incarichi diplomatici e le prerogative di un ambasciatore. In assenza di un regolamento, ovvero di una raccolta ufficiale di disposizioni afferenti la disciplina, la flotta veneziana era regolata mediante *Istruzioni*⁸ di volta in volta emanate dal suo Comandante, *Istruzioni* che comprendevano solo in minima parte gli aspetti di carattere

⁶ ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 252, Libro Nave della Pubblica Fregata *Minerva*, trascrizione delle disposizioni impartite dal *Capitano delle Navi Straordinario*, Angelo Emo, da nave *Fama* il 25 dicembre 1787, pp. 8, 10; Nell'*Armata veneziana* non vi era differenza di paga tra il personale imbarcato sulle navi appartenenti alle diverse classi della flotta d'altura, ma qui erano previste undici statuizioni, aventi riflesso sulla composizione e sul numero degli equipaggi, sulle promozioni e sulla valuta delle paghe. Tra queste disposizioni, per necessità belliche dovute alla guerra veneto-tunisina, vi erano quelle che stabilivano che l'equipaggio della fregata di secondo rango *Minerva* fosse elevato da 100 a 160 marinai oltre ai mozzi, equiparandolo a quello della fregata, di pari classe, *Concordia*. Era poi stabilito che gli ufficiali, i bassi ufficiali e i titolati delle due unità ricevessero pari paga e i marinai, suddivisi nelle tre classi, beneficiassero di una paga di 5, 6 e 7 ducati.

⁷ Per sanzione disciplinare s'intende la punizione irrogata dal superiore a un inferiore in grado per castigare una violazione del regolamento; l'azione penale è invece l'atto esercitato dal magistrato competente al fine di perseguire chi ha commesso un reato.

⁸ Per un approfondimento riguardo la tattica e la disciplina vigenti nella seconda metà del XVIII secolo sull'*Armata Grossa* e *Sottile* veneziana si vedano gli scritti di Giacomo (Jacopo) Nani (d'ora in poi Giacomo Nani): per la flotta velica Padova, Biblioteca Civica di Padova (d'ora in poi BCPd), MSS C.M. 142-144, G. Nani, *Tattica per l'Armata Grossa*; per la flotta remiera BCPd, MSS C.M. 145, G. Nani, *Tattica per l'Armata Sottile*. Questi manoscritti di Giacomo Nani fanno parte della sua opera in cinque libri, parzialmente inedita, *Della Veneta milizia marittima*.

disciplinare, in quanto fornivano soprattutto disposizioni di carattere tecnico, tattico, logistico, sanitario, afferenti l'organica, o la resa degli onori.

Il *Capitano delle Navi*, che era il comandante della flotta velica, chiamata dai Veneziani *Armata Grossa*, era vincolato alle *Istruzioni ducali* e alle disposizioni del *Provveditore Generale da Mar*, suo diretto superiore, dal quale dipendeva anche il comandante dell'*Armata Sottile*. Consideriamo ora quale fu l'entità della flotta veneziana nel XVIII secolo. Nel corso dell'ultima guerra di Morea la sola *Armata Grossa* veneziana era formata da un numero di unità operative che crebbe dalle 12 del 1715 alle 30 del 1718, per poi, progressivamente, decrescere. I disastri della guerra di successione spagnola, peraltro, avevano di molto ridotto anche altre importanti flotte, quali la francese e, ancor più, la spagnola⁹. Le reali potenzialità dell'armata navale veneziana devono però essere considerate rammentando che una sua parte era costantemente tenuta in riserva. Nel terzo decennio del secolo furono tenute in riserva, ormeggiate, le navi uscite di linea dopo l'ultima guerra di Morea, durante la quale erano state varate 21 unità; di regola, però, la riserva era costituita da unità impostate e in differente stato di avanzamento dei lavori, poste sugli scali dell'Arsenale¹⁰.

Dal 1718 e sino alla metà del secolo il timore di un nuovo conflitto con l'Impero Ottomano mantenne comunque attivi i cantieri navali dell'Arsenale, ma i problemi finanziari e la scelta di neutralità della Repubblica nei successivi conflitti, con il tempo determinarono un'articolazione della flotta più orientata al suo impiego in compiti di vigilanza, pattugliamento e contrasto alla guerra di corsa, che al ruolo bellico. Il perseguimento di questi obiettivi, limitati, ma funzionali al mantenimento delle importanti rotte commerciali che ancora animavano la Dominante, affievolì l'attenzione che il Governo veneziano tradizionalmente riservava all'*Armata* e all'Arsenale, complice anche il progressivo normalizzarsi, nella seconda metà del secolo, dei rapporti con l'Impero Ottomano. Numerose *Conferenze*, peraltro, suggerirono dei rimedi volti a risollevarle le condizioni della marina da guerra veneziana: alla *Conferenza* del marzo 1775 seguì però una *Scrittura*, un lungo documento nel quale la

⁹ N.A.M. Rogers, *The Command of the Ocean. A Naval History of Britain, 1649-1815*, Penguin Books, London 2006, p. 232.

¹⁰ Nei momenti di crisi, quando si paventava una guerra o si decidevano robuste campagne navali contro i pirati barbareschi, il Senato poteva accelerare il completamento delle unità tenute in riserva sugli *squeri*, sì che ad un eventuale scoppio delle ostilità le unità già disponibili potessero essere presto affiancate da quelle di nuova introduzione, da allestire mediante l'utilizzo di una scorta di materiale intangibile. Il numero dei vascelli e delle fregate grosse tenute in riserva variò nel tempo, per poi stabilizzarsi attorno alle 20 unità. A. Lazzarini, *Boschi, legnami, costruzioni navali. L'Arsenale di Venezia tra XVI e XVIII secolo*, Viella per la Deputazione di storia patria per le Venezie, Roma 2021, p. 134.

Commissione¹¹ denunciò al Governo veneziano, in forma rispettosa, ma chiara, il cattivo stato della Marina e del suo personale, in particolare la scarsa esperienza degli ufficiali, l'insufficiente consistenza e disciplina degli equipaggi e la subentrata disaffezione del patriziato per l'attività marinara.

Riguardo la necessità di sottoporre il personale ad una severa disciplina Giacomo Nani, *Capitano Ordinario delle Navi* dal 1762 al 1764, e *Straordinario* nel 1766, già in precedenza così si era espresso:

Non si può supporre che tutte le persone che guarniscono una flotta siano condotte ad adempiere con esattezza il proprio dovere. Conviene anzi supporre che molte abbiano ad esser spinte dal vigore e dal timor de' castighi¹².

Nel manoscritto di Giacomo Nani, presumibilmente iniziato nel 1755-56, terminato nel 1760 e aggiornato nei decenni successivi, non si rileva, però, alcuna riserva riguardo l'efficienza dello strumento navale veneziano¹³. Ciò è peraltro comprensibile ove si consideri che sia le *Istruzioni tattiche per l'Armata Grossa*, che quelle per l'*Armata Sottile*, non costituiscono un trattato militare redatto in forma speculativa, ma un corposo e dettagliato manuale militare, il primo tratto dai principi generali di Monsieur dal Host¹⁴, il secondo dall'esperienza dei

¹¹ La Commissione era formata dai *Provveditori all'Armar* Michiel Grimani, Stefano Magno, Galeazzo Dondi dall'Orologio e dai *Capitani delle Navi (ritornati)* Francesco Grimani, Angelo Marcello, Giacomo Nani ed Angelo Emo. R. Caimmi, *Spedizioni navali della Repubblica di Venezia alla fine del Settecento*, Itinera Viaggi, Bassano del Grappa 2018, p. 83.

¹² BCPd, MSS C.M. 143, G. Nani, *Tattica per l'Armata Grossa*, cit., f. 58 r.

¹³ Giacomo Nani dedicò importanti scritti anche all'analisi del patriziato e del governo della Repubblica nei quali veniva denunciata la crisi della Serenissima; a partire dal 1780, nei suoi ultimi saggi, assunse, però, posizioni più conservatrici. P. Del Negro, *Jacopo (Giacomo) Nani*, in *Dizionario Biografico degli Italiani* (d'ora in poi *DBI*), LXXVII, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 2012; v. anche F. Nani Mocenigo, *Nani Giacomo. Memorie e documenti*, Tipografia dell'Ancora, Venezia 1893, pp. 5-12.

¹⁴ Paul Hoste S. J. (1652-1700), padre Gesuita. Uscito dal Seminario di Tolone servì in qualità di cappellano militare a bordo della squadra navale comandata da Henry de Lorraine conte d'Harcourt. Navigò a lungo, acquisendo una grande esperienza pratica. Grazie alla sua grande preparazione matematica, poté dedicarsi all'arte del navigare e all'ingegneria navale. Fu Pupillo del duca di Montemart, generale delle galere del re di Francia, e cappellano del maresciallo Jean d'Estrees, poi dell'ammiraglio Anne Hilarion de Costentin conte di Tourville. P. Hoste fu in seguito professore al seminario reale di Tolone fino alla sua morte. La sua produzione scientifica si rivolse alla matematica, alla costruzione navale e alla tattica navale. Nel 1692 pubblicò, in tre volumi, *Recueil des traités mathématiques*. La sua opera principale *L'Art des Armees navales ou traité des évolutions, qui contient des règles utiles aux officiers généraux, et particulières d'une armée navale; avec des exemples tirés de ce qui s'est passé de plus considerable sur la mer depuis cinquante ans*, scritta su ispirazione di Tourville, fu stampata nel 1697; F. Frasca, *L'estetica e la rappresentazione del potere: il 'Barocco trionfante' nella decorazione navale, emblema dell'autorità assolutista, esibizione delle armi e della gloria del Sovrano*, «Journal of Baroque Studies», I (2014), 2, pp. 157-176: 158.

comandanti della flotta remiera della Repubblica¹⁵. Nani riservò invece ad altre opere, quali il *Saggio politico del corpo aristocratico della Repubblica di Venezia per l'anno 1756* e i *Principi di una Amministrazione Ordinata e Tranquilla (1780-1781)*, alcune considerazioni di carattere politico sulla crisi della Repubblica.

Gli storici Vincenzo Marchesi e Antonio Battistella hanno precisato come anche la relazione redatta nel 1778 dal *Capitano delle Navi* Giovanni Battista Minio sottolineasse l'irriverenza, le angherie, la miseria e la scarsa disciplina presenti nella marineria veneziana¹⁶. Questi gravi problemi si riflessero, soprattutto, sulla costosa flotta d'altura, dato che le spese per il mantenimento delle guarnigioni e delle fortezze, in tempo di neutralità non armata, e ancor più in quello di neutralità armata, risultavano alte e difficilmente comprimibili. Un'inversione di tendenza si ebbe verso la metà degli anni Ottanta, in particolare quando, sotto il comando di Angelo Emo¹⁷, che era cugino di Giacomo Nani, la flotta veneziana, e in particolare *l'Armata Grossa*, fu oggetto di maggiore attenzione da parte del Senato.

Ciò premesso, analizzeremo ora quali fossero sui pubblici legni, nel periodo in esame, la disciplina in atto, i comportamenti perseguibili e le forme di repressione degli stessi: considereremo infine alcuni singoli procedimenti istruiti a seguito della perdita di una pubblica nave o per pavida condotta di fronte al nemico. Nel XVIII secolo le condizioni di vita a bordo delle navi veneziane, considerando che gli equipaggi ricevevano una paga leggermente minore rispetto a quella corrisposta in altre marine da guerra, erano sicuramente dure, malgrado l'onesta qualità del vitto. La disciplina, che divenne più salda nel corso della guerra veneto-tunisina, era severa, ma non raggiungeva il rigore di quella vigente sulle navi di altre nazioni, quali ad esempio l'Inghilterra.

La Marina della Gran Bretagna, dal 1731, era infatti soggetta alle stringenti *The Regulations and Instructions relating to his Majesty's Service at Sea*¹⁸, una

¹⁵ BCPd, MSS C.M. 145, G. Nani, *Tattica per l'Armata Sottile*, cit., f. 3 r (n.m.).

¹⁶ Vincenzo Marchesi, con espresso riferimento al Codice Marciana, classe VII, n. 1902, riporta "... la troppa bontà dei capi, il non castigo dei delinquenti, la non correzione ai mancanti...", V. Marchesi, *L'Arsenale di Venezia negli ultimi secoli della Repubblica Veneta: note d'archivio*, Seitz, Udine 1888. Estratto dagli Annali del R. Istituto Tecnico Antonio Zanon in Udine, s. II, anno VI, pp 1-21: p. 196; A. Battistella, *La Repubblica di Venezia ne' suoi undici secoli di storia*, Tipografia Carlo Ferrari, Venezia 1921, p. 808.

¹⁷ Questi fu l'ultimo grande ammiraglio della Serenissima e la sua azione risultò particolarmente incisiva allorché venne nominato *Inquisitore all'Arsenale* – unitamente ai nobili Giovanni Zusto e Nicolò Erizzo – (1782-1784) e, successivamente, *Capitano Straordinario delle Navi* (1784-1790) nella guerra contro la Reggenza di Tunisi (1784-1792). Approfondimenti in P. Preto, *Emo Angelo*, in *DBI*, XLII, 1993, pp. 623-625.

¹⁸ *The Regulations and Instructions* britanniche fu una codificazione di vari precedenti ordini attuata nel 1731. I due principali interventi di revisione ebbero luogo nel 1734 e al 1790. Le revisioni del 1739 riguardavano l'organizzazione e la disciplina della *Royal Navy* e comprendevano

codificazione dell'Ammiragliato, periodicamente revisionata, che rimase in vigore per quasi un secolo. A livello legislativo il quadro era poi definito dal *Naval Act* emanato da re Giorgio II nel 1749, che ridusse in un unico atto del Parlamento le leggi relative al governo della marina, delle navi da guerra e delle forze marittime del Regno Unito. Se nel decennio pre-rivoluzionario anche gli equipaggi della flotta francese risultarono particolarmente disciplinati, ciò fu in conseguenza dell'elevato grado d'efficienza da essa raggiunto sotto Luigi XVI, grazie alle *Ordonnances royales* e alle riforme promosse dei Ministri della Marina de Sartine (nel 1774-1780) de La Croix de Castries (1780-1787) e de La Luzerne (1787-1791).

Che la vita di bordo condotta dal personale della flotta veneta – cadenzata da otto distinte operazioni: “tocchi di Diana, preghiere, bandiere, allarme, rappello, marcia e rittirata”¹⁹ – fosse comunque dura, è avvalorato dalle notizie di fughe e allontanamenti riportate sui libri di bordo delle venete navi, ovviamente nei periodi in cui esse rimanevano alla fonda nei vari porti. In queste occasioni, si noti, i comandanti erano obbligati a trattenere a bordo il personale condannato, essendo vincolati alle istruzioni impartite mediante le Ducali, che di norma non prevedevano che i forzati potessero sbarcare. Un numero di morti e di fuggitivi superiore alla media poteva generare un'inchiesta da parte del *Magistrato all'Armar*, le cui conclusioni, ove coinvolgessero, ad esempio, un *sopracomito* erano poi presentate allo stesso *Senato* per essere riconosciute o rigettate²⁰. Le fughe coinvolgevano talvolta anche i soldati imbarcati sulla flotta, che la giustizia veneta prevedeva dovessero soggiacere alla medesima pena della prigionia posta in capo ai marinai disertori²¹.

disposizioni di varia natura tra le quali istruzioni belliche e in materia di sanità, cibo, valutazione del personale, repressione della blasfemia, ecc. N.A.M. Rodger, *The Command of the Ocean*, cit., p. 320.

¹⁹ ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 248, Libro Nave del cutter *Enea*, disposizioni del *Capitano Straordinario delle Navi* Angelo Emo s.l. in data 31 gennaio 1791, pp. 1-5, 20.

²⁰ È il caso della galera posta agli ordini del *Sopracomito* Franco Bragadin, il cui equipaggio, nel 1789, patì un alto numero di morti e fuggitivi. L'inchiesta si concluse con il proscioglimento del *Sopracomito* dalle accuse. ASVe, *Senato, Deliberazioni, Mar*, reg. 244, c. 25 v.n., (= c. 58 n.m.).

²¹ Per i soldati fuggitivi che avessero espiato la pena della detenzione, il *Senato* poteva trovare conveniente, come nel caso di quattro soldati fuggiti, con tre marinai, dalla nuova fregata da 36 cannoni *Bellona*, ch'essi fossero reintegrati nelle milizie e «... rimessi nei posti, e spediti a servire in Levante, accordandosi per tale effetto il necessario loro occorrente vestiario, mentre le altre tre che servirono per marinai si rimettono al *Magistrato all'Armar*, onde sia dal medesimo disposto del loro destino». Nel caso in esame ciò avvenne dopo aver acquisito il parere del *Magistrato alla Sanità* [magistratura preposta alla salute pubblica composta da tre *Provveditori*, ai quali furono poi aggiunti due *Sopraprovveditori*] e del *Savio di Terraferma alla Scrittura*. [magistrato cui erano affidate competenza consultive ed esecutive sull'esercito, queste ultime 'in concorrenza' con altre magistrature] ASVe, *Senato, Deliberazioni, Mar*, reg. 244, c.75 v.n., (= c. 108 n.m.).

Nell'ultimo ventennio della Repubblica i condannati a remare in galera dagli *Inquisitori di Stato* e dalle altre magistrature collegiali, quali i *Signori di notte al Criminal*²² la *Quarantia Criminal* e il *Consiglio dei Dieci*, quest'ultimo direttamente o per delega²³, furono molti. L'impiego sulla flotta dei condannati – la parte votata dal Senato su proposta di Cristoforo da Canal, introduttore della condanna al remo, è del 20 maggio 1545 – si perpetuò dunque nel tempo, prevedendo la loro assegnazione sulle galere dell'*Armata Sottile*. Già dal 1721, peraltro, sulle galere avrebbero dovuto servire solo i condannati, stante la contrazione dell'armata remiera e l'esigenza d'impiegare i liberi sulla flotta d'altura: come abbiamo anticipato, però, tale disposizione trovò piena applicazione solo dal 1774.

Quanto ai regolamenti, al tempo della seconda guerra di Morea il *Provveditore Generale da Mar Daniele 4° Dolfin* aveva fatto stampare e distribuire duecento libretti con regole e ordini per il governo e la navigazione della flotta e Lodovico Flangini aveva realizzato un libro d'ordini, la cui parte riguardante le norme di bordo fu stampata e affissa su ogni nave²⁴. Una serie di disposizioni afferenti la disciplina richiesta ai nobili e agli equipaggi si trovano nel citato manoscritto di Giacomo Nani relativo all'*Armata Sottile*: in particolare esse sono riportate nel tomo II, parte II, sezione I, intitolato *Ordini relativi alla particolare disciplina degl'individui de' Legni in Porto, alla vela e combattendo di notte e di giorno*. È indicativo che questa sezione di ordini iniziasse con una disposizione lapidaria, la n. 83, la quale stabiliva che *Non dovrà restare impunita nessuna, benché piccola, trasgressione od errore*. Tra i 58 articoli riferiti alla disciplina degli individui (dal n. 83 al n. 141) numerosi erano quelli rivolti a chi espletava funzioni di comando, rivestiva particolari qualifiche o svolgeva compiti regolati dalle consegne. La n. 103, ad esempio, stabiliva che i nobili non dovessero restar lontani dalle loro galere, sotto pena di essere sostituiti, mentre altre stabilivano gli obblighi delle guardie, dei capi-squadra e del comandante. Poiché l'autonomia delle galere era minore rispetto a quella delle navi a vela, molte disposizioni erano inoltre relative a viveri, acqua e legna. Per scelta di Giacomo Nani fra le norme relative alla disciplina degli individui ne rimasero anche di antiche, come si evince dalla lettura della n. 123, nella quale si parla di balestrieri quale scorta del comandante

²² "...*Signori di notte*, organo di polizia giudiziaria chiamato a sovrintendere di notte all'ordine pubblico in città e a condannare *citra sanguinem* [a pene patrimoniali e, se personali, che non comportassero spargimento di sangue], deferendo altrimenti il processo da loro istituito ai giudici del proprio...". G. Zordan, *L'ordinamento giuridico L'ordinamento giuridico veneziano*, Imprimerie, Padova 2005², p.79; v. anche A. Da mosto, *L'Archivio di Stato di Venezia Indice Generale Storico, Descrittivo ed Analitico*, Biblioteca d'Arte Editrice, Roma 1937, p. 97.

²³ G. Cozzi (a cura di), *Stato Società e Giustizia nella Repubblica di Venezia (sec. XV-XVIII)*, Jouvence, Roma 1985, pp. 395-396.

²⁴ G. Candiani, *I vascelli della Serenissima...*, cit., pp. 496, 539-540.

che scende a terra. Dopo l'elencazione dei doveri degli individui, seguono, nella parte II, gli ordini per la vela, l'avanguardia e la retroguardia, di giorno e di notte. Chiudono, nella parte terza, gli ordini per le azioni, i movimenti e i segnali. Per questi ultimi le disposizioni erano puntuali, ma abbastanza complesse, malgrado i segnali stabiliti per l'*Armata Sottile* fossero solo 226 (tra numerari e non): circa la metà di quelli previsti per l'*Armata Grossa*.

A differenza della disciplina in materia di segnali, ampia e articolata su ogni flotta del XVIII secolo²⁵, quella in materia di gestione del personale, nell'ultimo quarto di secolo registrò la caduta in desuetudine di alcune norme, in conseguenza della mutata composizione degli equipaggi remieri della Repubblica. Interessante notare come una tabella di conversione stabilisse l'equivalenza del tempo da scontare in prigione, al bando o al remo: 20 anni di prigione equivalevano al bando a vita o a 10 anni di galera; 7 anni di prigione valevano 15 anni al bando o 5 anni di galera; 5 anni di prigione corrispondevano a 10 anni al bando o 3 di galera; 18 mesi di prigione a 3 anni al bando o ad un anno di galera.

Nel 1723 furono condannati alla galera dal *Consiglio dei Dieci*, lo ricorda una lapide collocata a Padova presso la chiesa di San Clemente, persino degli *Sbirri* che avevano commesso crimini contro alcuni scolari dello Studio patavino. A rischiare la galera erano soprattutto le persone giudicate per furto o violenza: i reati che ricadevano nella prima categoria erano considerati gravi in quanto vi si associava la premeditazione, aggravante non sempre prevista per i reati di violenza, dove l'ira poteva derivare da improvvisi motivi d'onore o di gelosia. Tra i comportamenti violenti erano compresi gli omicidi, i ferimenti e la deflorazione di vergini. La condanna per questi o altri gravi reati poteva inoltre comportare la pena accessoria della fustigazione, semplice o pubblica, e della berlina. Nei giudizi dei *Signori di notte al Criminal* il rapporto tra i reati di violenza e quelli di furto, nel trentennio chiusosi nel 1795, fu leggermente superiore all'uno ad otto²⁶. I provvedimenti senatori ponevano a disposizione dei *Magistrati*

²⁵ Agli inizi del XIX secolo il capitano della *Royal Navy* Sir Home Popham ideò il *Marine Vocabulary*, pubblicato nel 1803 e utilizzato con successo dalla flotta britannica. Si trattava di appena dieci bandiere colorate, che, disposte a coppie una sopra l'altra, rappresentavano le lettere dell'alfabeto e i numeri da zero a nove. Serie prestabilite davano vita ad un codice, dove ad ogni numero corrispondeva una parola chiave, rendendo possibili segnalazioni rapide, il cui inizio e termine era segnalato da due distinte bandiere. Il codice ideato da Sir Home Popham modificò, migliorandolo, il sistema di segnali con bandiere ideato da Richard Howe, adottato dalla *Royal Navy* nel 1779. H. Popham, *Telegraphic Signals or Marine Vocabulary*, T. Egerton, Military Library, near Whithall 1803.

²⁶ Su di un totale di 1392 persone giudicate dai *Signori di notte al Criminal* dal 23 gennaio 1766 (m.v.) al 13 aprile 1795, Sergio Baldan ne riporta 1149 processate per furto e 143 per violenza, di cui 85 per omicidio, 28 per ferimento, 10 per deflorazione di vergine e 20 non specificati. S. Baldan,

all'Armar i condannati, con la conseguente traduzione degli individui dalle prigioni ai banchi dell'Armata Sottile²⁷.

Per quanto concerne la disciplina sull'armata velica, nel manoscritto di Giacomo Nani *Tattica per l'Armata Grossa tra le Istruzioni ed Ordini per la buona Disciplina*, sono riportate dal numero 200 al numero 222 le norme alle quali gli ufficiali dovevano uniformarsi. Era previsto che un ufficiale Superiore non potesse rivolgersi ai suoi subordinati in termini indecenti e che il subordinato non dovesse rispondergli, ma riservarsi di portare le proprie doglianze all'ufficiale Superiore a quello che lo aveva oltraggiato, affinché l'ingiuria subita fosse repressa dai suoi Superiori. Qualora, però, l'ingiuria derivasse da un eccesso di zelo per il servizio, l'ufficiale subordinato doveva moderarsi e non considerarla come un'offesa, purché le espressioni e le maniere non avessero intaccato il suo onore. Nel caso in cui un ufficiale subordinato avesse disobbedito agli ordini di un suo anziano o di suo un suo superiore, oppure lo avesse gravemente ingiuriato o offeso egli sarebbe stato "immediatamente sospeso dall'esercizio del suo carico" dall'ufficiale superiore di Reparto, al quale spettava castigarlo adeguatamente, tenendo conto del caso e delle circostanze. Le doglianze del personale non potevano essere espresse al superiore direttamente e a voce, ma potevano essere portate, a nome di tutti gli aggravati, da una o due persone al massimo, a voce, o mediante memoriali e suppliche. La disposizione 208 prevedeva, però, che nei momenti di azione si dovesse ciecamente obbedire²⁸.

Nel 1788 il "riparto dalmata" disponeva di sei galere servite da condannati, ai quali erano forniti vestiti estivi ed invernali²⁹. Le unità erano la *Caval Marin* del

I Signori di notte al Criminal. Un'antica magistratura veneziana del Secondo Settecento, «Studi Veneziani», n.s., XLIX (2005), pp. 225, 235.

²⁷ Il Senato il 2 ottobre 1786, deliberò un rinforzo di rematori a favore delle galere del Levante dell'Eccellentissimo Provveditore Generale di Dalmazia. ASVe, Senato, Deliberazioni, Mar, reg. 242, c. 61 v.n., (= c.166 n.m.).

²⁸ BCPd, MSS C.M. 142, G. Nani, *Tattica dell'Armata Grossa*, Parte Prima, Sezione Seconda *Istruzioni, ed Ordini, per la buona disciplina, e condotta d'un'Armata navale*, capitolo IV, f. 8 r.

²⁹ Nella primavera del 1788 fu chiesto l'approvvigionamento di generi di vestiario estivo "da condannati" a favore degli equipaggi di sei galere: la richiesta riguardò 1240 *camisete*, *braghesse e scarpe da condannato* per la galera bastarda *Palma*, 176 per la *Pietà* e altrettanti per la *Caval Marin*; 156 serie, infine, per ciascuna delle galere *Stella*, *Costanza* e *Dolfin*. Nelle specchio non risulta la richiesta di tali generi a favore degli equipaggi delle tre galeotte e delle sette feluche che, unitamente ai brigantini, costituivano la flotta dalmata, segno della probabile presenza dei condannati sulle sole galere. ASVe, Senato, Dispacci, PTM, b. 715, Giovan Battista Contarini *Provveditor all'Armata* (specchio). Fabbisogno agli sottoespressi Pubblici Legni di questo Riparto. Li sottoscritti pubblici effetti occorrenti alli legni stessi per il prossimo venturo estate. Formato per gli uffici della *Sopramasseria* dell'Illustrissimo Signor Giovan Battista Contarini *Provveditore in Armata*, e ciò in esecuzione alle inclinate commissioni dell'Illustrissimo ed Eccellentissimo Signor Francesco Falier *Provveditore Generale da Mar*, per essere rassegnata a chi spetta. Richiesta datata

Provveditor d'Armata, la bastarda detta *Palma* a disposizione del *Provveditore Generale da Mar* e le *Pietà*, *Stella*, *Costanza* e *Dolfin*. Il ripianamento dei galeotti in organico all'*Armata Sottile* abitualmente avveniva mediante un unico viaggio, ma questa scelta comportò talvolta dei problemi: nell'aprile 1789, ad esempio, la partenza di cento forzati per il Levante fu rinviata a causa delle sopraggiunte burrasche, che determinarono la necessità di cambiare nave³⁰. Nel 1786 il nuovo *Codice per la Mercantile Veneta Marina* ribadiva che i marinai disertori dovevano essere condannati alle galere o alle prigioni³¹. I condannati continuarono dunque ad essere presenti sulle galere, ma non sulle galeotte a remi e, risalendo nel tempo, neppure sulle galere bastarde dei *Capi da Mar*, sulle quali, nei primi lustri del secolo, remavano in buon numero gli schiavi turchi. Destino gramo quello dei galeotti: sino all'ultimo periodo della Repubblica i condannati al remo, infatti, nei periodi in cui le galere non solcavano il mare, per lo più d'inverno, erano impiegati nei faticosi lavori di sistemazione delle fortificazioni, tanto in Levante che in Dalmazia³².

Tra le attività criminose più spesso sanzionate dal legislatore veneto, Giorgio Zordan indica la diserzione, intesa, *ab antiquo*, sia come mancata presentazione all'imbarco dopo gli accordi, sia come abbandono ingiustificato di comando, posto o servizio. Un reato, dunque, che accomunava il personale in servizio sulle pubbliche navi e quello della marina mercantile³³.

Gli equipaggi, stante le difficoltà di arruolare marinai nel Ducato, erano prevalentemente tratti dai domini, ma le necessità belliche, alla fine del secondo decennio del secolo, imposero di attingere anche a marinai e milizie provenienti da altri Stati della penisola, previ accordi. Il personale di bordo, composto da persone libere e da condannati, era per lo più formato da uomini di nazione italiana, istriana, dalmata e greca, con differenti rango e paga. Come negli altri Stati, le persone libere provenienti dai territori più poveri erano invogliate ad

5 maggio 1788. Per l'approvvigionamento di 170 vestiti invernali per i condannati delle galere *Aquila*, *Costanza* e *Stella*, le cui necessità per l'inverno 1788-1789 erano rispettivamente di 63, 57 e 70 serie, v. ASVe, *Senato, PTM, Dispacci*, b. 715, Lettera del *Provveditore Generale da Mar* Francesco Falier al *Serenissimo Principe*, da Corfù, in data 23 giugno 1788.

³⁰ ASVe, *Senato, Deliberazioni, Mar*, reg. 244, c. 23 v.n., (= c. 56 n.m.)

³¹ "Sulla questione cruciale della punizione dei marinai disertori il codice decretava che i colpevoli fossero condannati alle galere o alla prigione, ma stabiliva che un marinaio accusato di aver abbandonato la sua nave poteva presentare una dichiarazione giurata a propria difesa, ed essere assolto a discrezione del Magistrato all'Armar". F. Lane, *Venice: A Maritime Republic* [1973], trad. it. di F. Salvatorelli, *Storia di Venezia*, Einaudi, Torino 1991, p. 488.

³² ASVe, *Cinque Savi alla Mercanzia*, I s., reg. 202, relazione dei *Cinque Savi alla Mercanzia* all'Eccellentissimo *Consiglio dei Dieci*, [Venezia] in data 22 febbraio 1782, c. 30.

³³ G. Zordan, *Le leggi del mare*, in Alberto Tenenti e Ugo Tucci (a cura di), *Storia di Venezia*, vol. XII, *Temì, Il Mare*, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1991, p. 638.

arruolarsi grazie alla concessione di allettanti premi d'ingaggio; non può invece essere ascritta alla Marina veneziana quella diffusa e costante pratica di arruolamento forzato di marinai operata per mezzo delle *press gang*, squadre autorizzate all'uso della violenza e utilizzate, soprattutto, nel Regno Unito.

La lingua di bordo era il veneziano, diffuso dalle flotte venete sin dai tempi antichi e parlato, o ben compreso, in tutto lo Stato da Mar, vale a dire sulle coste e nell'entroterra istriano, damata, albanese e di molte isole e segmenti strategicamente importanti delle rive greche. Per gli equipaggi imbarcati sulle navi da guerra la lingua parlata all'interno del proprio gruppo poteva essere quella nazionale, o il *pidgin* noto come lingua franca, ma gli ordini e le disposizioni impartite verbalmente, o affisse, erano in lingua veneziana.

Ovviamente anche i marinai della marina mercantile e quelli appartenenti alla corporazione dei piloti operanti presso le bocche di porto veneziane di San Nicolò del Lido e di Malamocco erano a loro volta soggetti a una specifica disciplina. I primi rispondevano ai loro capitani, i secondi all'*Ammiraglio del Lido* e a quello di *Malamocco*³⁴. Per le controversie di diritto marittimo riguardanti i marinai la magistratura competente era quella dei *Giudici al Forestier*, i quali trattavano casi riferibili, più che alle *Pubbliche Navi*, alla navigazione mercantile marcia, in particolare per richieste di membri dell'equipaggio volte a vedersi riconoscere periodi di paga e di panatica non corrisposti. Alcune competenze erano inoltre esercitate dagli *Ufficiali al Cattaver*, una magistratura, che, curando gli interessi del fisco, in materia marittima vigilava sulle cose trovate sia in mare che in terra e presiedeva, con i *Savi agli Ordini*, ai piloti che guidavano le navi a Venezia³⁵. I comandanti dei bastimenti dovevano infatti pagare il dazio e concordare con i piloti una cifra per il rimorchio delle loro navi in laguna.

Una magistratura le cui severe prescrizioni erano vincolanti per il personale di ogni legno, nazionale o straniero, militare o mercantile, era quella dei *Provveditori alla Sanità*, le cui sentenze, ancora nel XVIII secolo, potevano determinare la pena di morte. Il 23 marzo 1751, infatti, fu giustiziato mediante fucilazione il *marangon* Francesco Lorenzoni, per aver cercato di sottrarre delle balle di seta orientale dal Lazzaretto vecchio, isola sulla quale si era recato per

³⁴ L'*Ammiraglio del Lido* e quello di *Malamocco* dovevano assistere all'ingresso dei bastimenti diretti al Bacino di San Marco e all'uscita di quelli diretti in Adriatico, rispettivamente attraverso la bocca di porto di San Nicolò e di Malamocco. In ingresso dovevano verificare le patenti di sanità, indirizzare le merci sospette verso i lazzeretti, sovrintendere al rimorchio di tutti i bastimenti dentro la laguna e soccorrerli in caso di necessità. In uscita dovevano controllare i documenti delle navi, in particolare le patenti di sanità rilasciate dall'omonima magistratura, i mandati e le bolle del dazio. Erano inoltre tenuti a registrare tutti i bastimenti in entrata e in uscita e ad inviare un estratto mensile alle magistrature competenti. W. Panciera, «L'acqua giusta». *Il Sistema portuale veneziano nel XVIII secolo*. Viella, Roma 2021, pp. 64 e ss.

³⁵ Ivi, pp. 77-78.

effettuare delle riparazioni. Il suo giovane aiutante, avendo beneficiato delle attenuanti, fu invece condannato a 10 anni di galera³⁶.

Tornando al comportamento degli equipaggi, mantenerne la disciplina non era un'impresa tra le più agevoli. Questi marinai, al pari di quelli d'ogni altra marineria, quando non erano impegnati nelle loro dure mansioni e in particolare quando ponevano piede a terra, malgrado gli sforzi dei superiori e delle autorità, davano libero sfogo a condotte poco edificanti. Giocavano infatti d'azzardo, alla *bassetta* o *zecchinetta*, litigando o comunque ponendo in essere dei comportamenti, riscontrati anche tra i gondolieri e i barcaroli della capitale, che obbligavano l'autorità ad attuare azioni repressive. Si ribadisce, però, che tale intervento non era ancora oggetto di una netta distinzione tra sanzione disciplinare e azione penale.

Nell'ordinamento giuridico veneziano davano origine a un processo criminale l'abbandono delle cariche, l'abuso d'ufficio, il contravvenire alle leggi ecclesiastiche, a quelle relative alla nobiltà e di polizia, l'insurrezione, la rapina, l'omicidio, il ferimento, ma anche la rissa, l'esercizio dei giochi proibiti, la seduzione con fuga, le minacce, la diffamazione, la procurata corrispondenza ai relegati, l'uso di un nome falso, la blasfemia e il malcostume. Il fatto che gli *Inquisitori di Stato* perseguissero reati quali la truffa e la diffamazione fa percepire quanto ampie fossero le loro competenze, anche se dobbiamo ribadire che a bordo della flotta militare il giudizio espresso dal comandante in capo, sulla base dei fatti appurati da un'apposita commissione inquirente, era normalmente convalidato nella capitale, alla quale competeva esprimere il giudizio definitivo.

Tra le altre cariche titolari del potere inquisitorio spiccavano i *Provveditori Generali*, suprema magistratura giudicante le istanze d'appello dei sudditi a loro soggetti: un magistrato titolare di rilevanti funzioni inquisitorie era, dunque, il *Provveditore Generale di Dalmazia ed Albania*, carica nella quale Francesco Falier nel 1785, e il suo successore Angelo Memo nel 1788, perseguirono reati di omicidio, il primo, e d'insurrezione, il secondo³⁷. Di un ampio potere inquisitorio disponeva il *Provveditore Generale da Mar*³⁸, al quale erano subordinati il *Provveditore in Armata*, che era il più anziano tra i *Capi da Mar* dell'*Armata Sottile* e il *Capitano delle Navi*, comandante dell'*Armata Grossa*. All'autorità del

³⁶ E. Vanzan Marchini, Ateneo Veneto, Corso di Storia della Sanità 2020, *Le misure della Repubblica di Venezia contro le pandemie*, Venezia, 1° ottobre 2020: visionabile sul Canale You Tube Ateneo Veneto (18.10.2021).

³⁷ ASVe, *Senato, Dispacci, PTM*, b. 715, *Provveditore Generale da Mar* Francesco Falier, *lettere 1783 - 1789* (cartella, gravemente deteriorata, di lettere in deperimento), s.l., s.d.

³⁸ "The Captain General of the Sea, who was often present in Venice's overseas colonies, seems to have had the inquisitorial authority by force of his election to this office". B. Arbel, *Venice's Maritime Empire in the Early Modern Period*, in E.R. Dursteler (a cura di), *A Companion to Venetian History 1400-1797*, Dursteler Eric R. [Publ.], Leiden 2013, p. 160.

Provveditore Generale da Mar erano sottoposte anche le cariche responsabili dei territori del dominio marittimo, soggetti, in ultima istanza, alla sua giurisdizione.

Per quanto concerne la disciplina essa regolava anche l'importante materia dell'ordine al quale l'*Armata Grossa* e *Sottile* dovevano sottostare in tema di uso delle bandiere, delle fiamole e delle insegne d'onore che identificavano il rango delle cariche. Il rispetto delle disposizioni consentiva, infatti, di evitare incidenti con le altre marine, come quello avvenuto con le navi francesi nel 1735, che determinò il *Senato* ad emanare il decreto del 25 febbraio 1736 e approvare il regolamento posto in vigore il 26 aprile 1736³⁹.

Nel XVIII secolo i capitani delle navi della Serenissima,- e gli ufficiali dell'esercito posti al comando di unità minori, come le galeotte - fossero dell'*Armata Grossa* o di quella *Sottile*, potevano ancora sanzionare con punizioni fisiche quei marinai che avessero pesantemente mancato di rispetto ai loro ufficiali; un genere di punizione previsto anche in altre marinierie, si pensi a quella sabauda, prevalentemente remiera e soggetta al Regolamento della Marina del 1715, che prevedeva "gravi pene corporali estensibili sino alla morte" per i soldati, gli ufficiali di marinieria e i marinai responsabili di comportamenti, gesti o parole contro sergenti, caporali e altri superiori⁴⁰. Presso la base navale veneziana di Corfù a coloro che non si attenevano alle norme di sicurezza in materia di prevenzione degli incendi fu applicata la pena della frusta, a causa dei gravi incidenti provocati dal fuoco presso le polveriere e sulle navi. Sulle navi il fuoco rappresentava sempre un grave pericolo: nel 1703, ad esempio, il Provveditore d'Armata Loredan operò un'inquisizione in conseguenza dell'incendio che il 26 luglio di quell'anno investì la Santabarbara di una galera bastarda giunta a Zante, provocandone la perdita⁴¹.

Pur essendo meno legato agli strumenti coercitivi, anche sulla componente mercantile il mantenimento della disciplina era importante: nella marinieria veneta, dagli anni Quaranta del XVIII secolo, sembrano aumentare gli episodi di

³⁹ "Ordine che dovrà tenersi dalla grossa e sottil Armata nell'uso delle Bandiere, fiamole, e altre honorifiche insegne, secondo gl'infrascritti ranghi delle cariche, in esecuzione al Decreto dell'Eccellentissimo *Senato* 25 Febraro passato". A. Da Mosto, *Bandiere e distintivi di grado nella Marina da guerra veneta verso la metà del 1700*, estratto da «Nuovo Archivio Veneto», n.s., XXVII (1914), pp. 482-483.

⁴⁰ F. Carbone, *Vittorio Amedeo II e la Marina sabauda. Il bando del 26 febbraio 1717: note commenti, comparazione e trascrizione*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», a. XXV (marzo 2011), p. 28.

⁴¹ L'incidente causò la perdita dell'arsile, del capo dei bombardieri, di 80 uomini da remo, in buona parte Turchi e provocò circa 60 feriti. Furono poste in salvo le artiglierie, parte delle attrezzature, le vele e i registri. ASVe, *Senato, Dispacci, PTM*, b. 601, f. 910, *Rubricario dei Dispacci del Provveditor Generale da Mar* Daniele Dolfin (4°), n. 51 in data 29 luglio e n. 52 del 12 agosto 1703, da Zante.

disubbidienza di membri dell'equipaggio verso i capitani e di questi verso le autorità consolari, malgrado le severe pene previste contro i trasgressori.

I problemi del personale della flotta da guerra potevano riguardare questioni di carattere civile o penale. Il giudizio sommario nelle questioni civili tra ufficiali, marinai e condannati era, come detto in precedenza, una delle competenze attribuite ai *Provveditori all'Armar*, mentre gli aspetti inerenti la disciplina e la repressione dei reati militari facevano capo alla linea gerarchica. I giudizi e i gradi di pena, in particolare, dovevano seguire alla fase inquisitoria che, nell'ultima parte del secolo – sull'*Armata Grossa* – era posta a carico del *Patrona delle Navi*. La pronuncia del giudizio motivato, emesso sulla base degli elementi rilevati e delle leggi, spettava al *Capitano delle Navi*. Tale giudizio, immediatamente esecutivo, poteva confermare l'arresto cauzionale imposto dagli inquisitori e prevedere pene accessorie, quali l'obbligo di servire per un periodo determinato di tempo sulle pubbliche navi, con grado, funzioni e stipendio inferiori a quelli precedenti al giudizio.

Quando, caso tra i più gravi, emergevano a carico di un capitano negligenze comportanti il danneggiamento o la perdita di una pubblica nave, il comandante dell'*Armata Grossa*, emesso il giudizio, disponeva la subordinazione dei pubblici libri e dell'ufficiale all'esame economico del *Magistrato all'Armar*. Quanto alla pena del servaggio, essa poteva aver inizio solo a decorrere dalla presentazione dell'ufficiale a questa magistratura, competente a destinarlo su di una pubblica nave, fregata o sciabecco "in effettiva campagna". La pronuncia diventava definitiva dopo un decreto del *Senato*: l'ammiraglio giudicante inviava infatti con sollecitudine a Venezia, a sua firma, la sentenza trascritta dal cancelliere. Il giudizio definitivo e il grado della pena erano dunque pronunciati in un secondo tempo, a mente di un decreto che normalmente confermava le decisioni assunte dal *Capitano delle Navi*. Tale decreto era quindi "solennemente pubblicato agli ordini sopra ogni sciabecco, vascello o legno appartenente all'Armata navale e registrato sul libro di ciascheduno dei Bastimenti medesimi".

Alcune condanne inflitte a quei tempi si pongono alla nostra attenzione: nel 1769 il *Tribunale dei Capi del Consiglio dei Dieci* condannò Nicolò Basilisco a servire per cinque anni sui pubblici legni, riservandosi inoltre d'inasprire la pena nel caso in cui il suo contegno fosse risultato scorretto, indisciplinato o violento. Lo stesso anno questo tribunale condannò ad un'egual pena Luca Rezze, prevedendo che, come Basilisco, scontasse l'intero periodo a bordo, senza mai poter scendere a terra. Queste due condanne, trascritte sul Libro Nave della pubblica fregata *Ercole*⁴², furono notificate al *Governatore delle Navi*: la prima con

⁴² ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 247, (secondo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Ercole*, p. 216; il terzo Libro Nave fu accordato alla Pubblica Fregata *Ercole* in conseguenza dell'assunzione in comando del *Capitano* Iseppo Marsich in sostituzione del *Capitano* Vincenzo

la ducale del 4 agosto 1769 e la seconda con quella del 17 gennaio 1770. Negli anni seguenti il *Tribunale dei Capi del Consiglio dei Dieci* condannò Anzolo Vianello a servire sulle navi come marinaio per sette anni e in Levante, a decorrere dal 7 giugno 1774. Ciò è riportato nelle scritture del successivo Libro Nave della fregata *Ercole*, dove, nella parte dedicata ai marinai di seconda classe, la condanna contiene la raccomandazione di usare diligenza e custodia affinché egli non possa sottrarsi con la fuga, né mai allontanarsi per l'intero periodo⁴³.

Soffermiamoci ora sui comportamenti contrari alle leggi. Se le mancanze richiedevano un intervento disciplinare, i reati erano viceversa perseguiti penalmente: i reati di sangue, i tentativi di fuga e i comportamenti illeciti assimilabili all'odierno reato militare di diserzione, erano puniti con rigore. Le disposizioni rese note dai *Provveditori all'Armar* il 19 dicembre 1766 sulla base del decreto senatorio del 15 luglio, definivano le diserzioni "scandalose e troppo ormai frequenti", stabilendo il bando perpetuo per i fuggiaschi: costoro, se presi, dovevano servire al remo e con i ferri ai piedi, per cinque anni, o, se non abili, essere imprigionati per sette. Un proclama, emanato dalla medesima magistratura il 6 settembre 1784, cancellava il "sovrappremio" disposto nel 1779 per la cattura dei fuggitivi⁴⁴, confermando, però, i premi stabiliti nel 1757, fissati in 25 ducati e quattro soldi per ogni condannato avente una taglia superiore a trecento lire e 10 ducati e quattro soldi per quelli gravati di minor taglia.

Delle fughe troviamo sempre menzione nei libri nave, che riportano i nomi dei marinai fuggiti, con indicazione della classe di appartenenza, o quelli dei mozzi: negli ultimi decenni del XVIII secolo i libri nave delle unità veneziane riportano più volte queste scritture. In caso di reati gravissimi commessi nel corso di operazioni belliche, quali ad esempio quelli di omicidio, il comandante della flotta esprimeva il suo giudizio, anche di morte, sulla base delle determinazioni assunte nell'ambito del consiglio di guerra da lui convocato. Particolarmente in tempo di guerra, il comandante dell'*Armata Grossa*, che era sempre un nobile appartenente all'aristocrazia veneziana più ricca e influente, esercitava sugli ufficiali, i soldati e i marinai della flotta un ampio potere. Il suo alto giudizio godeva di maggiore autorevolezza rispetto a quello esercitato, nei riguardi dei sudditi delle comunità, dai *Podestà* o dai *Rettori*, magistrature ordinarie che

Millich, deceduto; ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 248, (terzo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Ercole*, notifica del *Provveditore Generale da Mar* Giacomo NANI, Corfù il 25 luglio 1776, p. 1.

⁴³ ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 248, (terzo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Ercole*, p. 198.

⁴⁴ ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 208, Proclama a stampa dei *Provveditori all'Armar* del 15 dicembre 1766, per li figlioli del quondam Z. Antonio Pinelli Stampadori Ducali; ASVe, *Provveditori all'Armar*, Proclama a stampa in data 6 settembre 1784, per li figlioli del quondam Z. Antonio Pinelli Stampadori Ducali.

potavano essere rivestite da patrizi appartenenti a famiglie meno importanti sotto il profilo economico e politico.

Nella flotta veneziana il reato più grave era la fellonia (tradimento) e prevedeva la pena di morte: seguivano l'insubordinazione e la pusillanimità (codardia) di fronte al nemico. Anche i casi di disobbedienza erano duramente perseguiti, ma nei secoli precedenti, in particolare nel XV e XVI, la giurisdizione civile e penale del comandante supremo verso i nobili era, forse, limitata alla consuetudine di farli giudicare dal *Maggior Consiglio*⁴⁵. Emblematico, al riguardo, il caso del *Capitano* Matteo Sudarovich, che non avendo combattuto con la sua galeotta *Diana* contro uno sciabeco barbaresco che il 7 maggio 1789 era stato ingaggiato dalla galeotta del colonnello Donà Cleva, fu da questi denunciato all'*Almirante* Tommaso Condulmer. L'*Almirante*, convocata sulla nave *Sirena* una corte marziale, lo pose in catene. Trasferito a Venezia, il Sudarovich fu imprigionato nel forte di Sant'Andrea e giudicato da una nuova corte, che l'8 giugno 1792, lo condannò a quattro anni di carcere in fortezza e alla cancellazione dell'anzianità di servizio⁴⁶. Si noti che gli anni di prigione, in realtà, furono circa sei: Matteo Sudarovich trascorse infatti agli arresti, in attesa del giudizio definitivo, due anni.

Particolarmente grave era la perdita dell'unità navale o il suo danneggiamento per incuria, imperizia o negligenza, elementi che ancor oggi caratterizzano la nozione di colpa grave. Attingendo fra quelli presentati in un mio recente contributo, proporrò ora alcuni procedimenti instaurati in seguito alla perdita di unità navali marciante⁴⁷. Negli anni Ottanta del secolo una serie di disgrazie privò, infatti, la marina da guerra della Repubblica di alcune unità, tra le quali una fregata leggera, uno sciabeco e almeno quattro di linea: i vascelli di prima classe *Fenice*, *Forza*, *Guerriera* e la fregata *Minerva*, quest'ultima, però, recuperata e reimpressa in linea nel 1787. Questi gli eventi: il primo aprile 1783, presso la bocca di porto veneziana di Malamocco, naufragò il vascello *Fenice* (2^o)⁴⁸, mentre a Trapani, il 23 novembre 1784, s'infranse sulle rocce il vascello *Forza*,⁴⁹. Sempre a Trapani nel medesimo mese dell'anno 1784 finì sugli scogli e si

⁴⁵ C. Manfroni, *Nuove note sulla disciplina dei marinai veneziani*, «Rivista Marittima», XLIII, (giugno 1910), pp. 487-502: 490.

⁴⁶ L. Soppelsa, *La spada di Angelo Emo. Le imprese del brigadiere Donà Cleva contro i corsari tunisini (1789-1790)*, «Storia Veneta», 10 (2011), pp. 20-30: 26-27.

⁴⁷ R. Caimmi, *Spedizioni navali ...*, cit., pp. 75, 166-169.

⁴⁸ Per le notizie su questa nave, sull'incidente che le occorse e sulle misure assunte dalle magistrature veneziane per individuare le responsabilità e recuperare la nave v. G. Zusto, *Descrizione Istorica dell'Estrazione della Pubblica Nave La Fenice dal Canale Spignon, in cui giacque circa tre anni totalmente sommersa*, per li Figlioli di Antonio Pinelli, Venezia 1789.

⁴⁹ Daniel Panzac indica quale data del naufragio il 14 novembre 1784, Karl Klaus Körner e G.D.O. riportano che la nave perì il 19 novembre 1784. Il *Cattalogo di tutte le pubbliche Navi costruite ...* non

ruppe la fregata di secondo rango *Minerva*. Pochi mesi dopo, il 17 marzo 1785, si verificò a Venezia in disgraziate circostanze, che comportarono arresti e diedero origine a un processo, l'incendio della nave *Guerriera*, di nuova costruzione⁵⁰.

Cominceremo esaminando il caso dello sciabecco *Achille*, avvenuto successivamente alle summenzionate sciagure. Il 22 ottobre 1789 il *Capitano Straordinario alle Navi* Angelo Emo emise una sentenza nei riguardi del *Capitano*, del *Pilota*, del *Nocchiere* e del *Direttore militare* [l'ufficiale di fanteria di questa unità], affondata, con i suoi 74 uomini d'equipaggio⁵¹, il 25 dicembre 1788 nelle acque di Lampedusa, dopo essersi arenata. Angelo Emo pronunciò un giudizio motivato, fondato sugli elementi acquisiti dal *Patrona delle Navi* Tommaso Condulmer nel corso dell'inquisizione. In via preliminare stabilì che la "fatal catastrofe" non era attribuibile a "intenzionalità, pavida disperazione, indisciplina, insubordinazione dell'equipaggio, ignoranza della legge o gravità d'intenzione"⁵². Malgrado ciò, per una serie di motivi tecnici egli ravvisò nel comportamento del *Capitano* Antonio Gielich, la mancanza di previdenza e circospezione. Valutò che le decisioni assunte dall'ufficiale in conseguenza delle

indica da data del naufragio, ma riferisce che nave *Forza* servì per 11 anni a partire da quando uscì dalla *Casa*, il 10 maggio 1774. Poiché il vascello *Forza* si schiantò sugli scogli antistanti il canale d'ingresso al porto di Trapani e la sua fine si consumò in più giorni, altre fonti indicano quale data del naufragio il 21 e il 23 novembre 1784. Per un confronto: ASVe, *Patroni e Povveditori all'Arsenale*, b. 588, *Cattalogo di tutte le pubbliche Navi costruite nella Casa Eccellentissima dell'Arsenale*, n. 91, p. 112; D. Panzac, *La République de Venise et les régences barbaresques au XVIIIème siècle. Un exemple des relations Nord-Sud en Méditerranée occidentale*, Éditions Publisud, Paris 2015, p. 232; G.D.O., *L'ultimo grande ammiraglio della Serenissima. Angelo Emo*, «Rivista Marittima», (1907), n. 4, pp. 47-77: 64; K. Klaus Körner, *Das Erbe der Serenissima Rekonstruktion und Restaurierung eines venezianischen Lineschiffsmodells von 1794*, Verlag Militaria H.G.M., Wien 2010, p. 19. Per la sentenza avverso Francesco Moran v. ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 247, (secondo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Cavalier Angelo*, p. 8.

⁵⁰ ASVe, *Miscellanea, Materie miste e notabili*, f. 213, *Decreto dell'Eccellentissimo Senato di Venezia per l'incendio della Nave La Guerriera, incendiatasi in Venezia li 17 marzo 1785*, cc. 1-2.

⁵¹ L'equipaggio dello sciabecco minore *Achille* era formato da 74 uomini d'equipaggio e 7 mozzi: di seguito gradi, funzioni e le corrispondenti paghe: un *Capitano* Lire 410, un *Cappellan* Lire 48, uno *Scrivano* Lire 186, un *Eccellente* Lire 62, un *Secondo pilota* Lire 124, un *Terzo pilota* Lire 114, un [...] *pilota* Lire 93, un *Primo Nochier* Lire 124, un *Custode* Lire 74, uno *Scrivanello* Lire 36, un *Barbierotto* Lire 36, un *Guardian* Lire 62, un *Dispenser* Lire 62, un *Cogo* Lire 36, un *Botter* Lire 48, quattro *Timonieri* Lire 48 per cadauno, un *Gabier* Lire 48, un *Parochetier* Lire 48, un *Paron di barca* Lire 48, due *Pilottini* Lire 36 per ciascuno, 24 *Marinari di Prima Classe* Lire 42 per ciascuno, 24 *Marinari di Seconda Classe* Lire 36 per ciascuno, un *Quarto pilota Soprannumerario* (Alvise Carlo Bacilisco) come da disposizione del *Senato* in data 6 settembre 1788 Lire 104, sette *Mozzi* con la sola panatica di [...] 12:13:10 per ciascuno. ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 259, Libro accordato al Pubblico Sciabecco *l'Achille*, *Capitan* Antonio Gielich, pp. 9-10.

⁵² ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 247, (secondo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Ercole*, p. 216; il giudizio emesso è riportato anche in ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 259, Libro accordato al Pubblico Sciabecco *l'Achille*, *Capitan* Antonio Gielich, p. 8.

condizioni del mare dovevano essere portate a conoscenza del *Direttore militare* e con lui discusse, in quanto mutavano lo svolgimento della sua missione politica e militare; stabilì inoltre che il capitano avrebbe dovuto ancorarsi nella rada esterna dell'isola, a tutti nota per essere sicura e accessibile con il vento che allora spirava, essendo imprudente portare bastimento in un'insenatura interna e non conosciuta. Per queste ragioni confermò l'arresto cauzionale di dieci mesi imposto dal Condulmer al *Capitano* Gielich, imponendogli di servire per due anni sulle pubbliche navi con titolo, grado, esercizio e stipendio di *Primo pilota*, trascorsi i quali il comandante dell'armata navale lo avrebbe nuovamente rivestito del titolo e del grado. Quanto stabilito doveva naturalmente essere ratificato dal *Senato*, al quale Emo rappresentava come la condanna avesse tenuto conto dell'attenuante consistente nel tentativo del capitano di recuperare la nave, gli effetti, le munizioni e gli arredi. Il *Secondo pilota*, Domenico Gambillo, che sull'*Achille* esercitava la funzione di *Primo pilota*, fu a sua volta condannato a dieci mesi d'arresto e a servire per un anno sulle pubbliche navi in qualità e grado di *Terzo pilota*, con possibilità di essere reintegrato quale *Secondo pilota* allo scadere della condanna. Al *Nocchiere* Andrea Vida furono imposti dieci mesi d'arresto, mentre per il *Capitano* Pietro Stanessich, *Militar Direttore*, fu ritenuto sufficiente il lungo arresto cauzionale subito e una seria ammonizione alla vigilanza, allo zelo ed alla maturità.

È interessante notare che sebbene la Commissione abbia attribuito la principale responsabilità al capitano dello sciabecco, quindi al *Secondo pilota* e al *Nocchiere*, sia stato riconosciuto un grado di colpevolezza, confermato dall'ammiraglio Emo, anche al *Capitano di fanteria*⁵³. Accadeva talvolta che, formatosi un convincimento non speculare a quello della Commissione, il *Capitano alle Navi* ordinasse una riduzione della pena inflitta: così avvenne nei confronti del *Capitano* Costante Picello, comandante della fregata leggera *Venere*, naufragata nella rada di Zante il 30 novembre 1787, a poco più di anno dal suo varo. Con la pronuncia del definitivo giudizio e grado di pena, a mente del decreto senatorio del 30 gennaio 1787, l'ammiraglio Emo ridusse infatti della metà il servaggio di due anni, in qualità di *Primo pilota* di una Pubblica Nave, del *Capitano* Picello. La sentenza, emessa su nave *Fama* l'11 giugno 1788, fu conseguenza sia del riconoscimento che il capitano aveva operato sulle base delle

⁵³ "Quanto al *Capitano d'Infanteria* Pietro Stanessich, *Militar Direttore*, quantunque la Commissione immediatamente rendesse, come voleva il buon ordine, responsabile della navigazione il *Capitano del Pubblico legno*, troviamo che doveva informarsi perché le decisioni assunte dal *Capitano di Nave* lo allontanavano dalla possibilità di adempiere alle Commissioni Militari e Politiche. Decisione che non poteva mai legittimamente essere presa senza la di lui conoscenza, esame e senza il di lui consenso o dissenso". ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 247, (secondo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Cavalier Angelo*, p. 6.

omesse ed errate comunicazioni ai superiori da parte del *Secondo pilota* Giovanni Ivanovich⁵⁴, che dell'esemplare comportamento tenuto nel corso degli eventi.

La fregata leggera *Venere*, colata a picco il 30 novembre 1787, e lo sciabecco *Achille*, perduto il 25 dicembre 1788) naufragarono a distanza di soli 25 giorni, ma dopo pochi mesi fece naufragio una galeotta. Nell'estate 1788⁵⁵ s'infranse infatti sulle secche di Fanò, l'isola più settentrionale dell'arcipelago greco delle Diapontie, la galeotta del *Capitano* Pietro Allecevich. Dopo aver visto come si pronunciò la giustizia veneta nei confronti dei responsabili della perdita dello sciabecco *Achille* e della fregata leggera *Venere*, rivolgiamo ora la nostra attenzione al caso del vascello *Forza*.

La nostra intenzione è quella di verificare se nel corso di questi anni si sia mantenuta costante la linearità di giudizio sin qui riscontrata e, in particolare, se la condanna abbia mantenuto la relativa severità dei casi precedenti, nei quali essa risultava, almeno formalmente, temperata dal tradizionale paternalismo e dall'invocazione alla magnanimità ducale. Per la Marina veneziana il naufragio del vascello *Forza* rappresentò, soprattutto, un duro colpo in termini d'immagine in quanto essa perdeva una delle sue principali unità, non nel corso di un'azione bellica, ma all'imboccatura di un porto, a causa di un'errata manovra. La disgrazia, avvenuta durante una burrasca, fu in parte mitigata dal fatto che si riuscirono a salvare l'equipaggio, le provviste, le attrezzature e che lo scheletro della nave naufragata fu venduto, dal console veneto a Trapani, per 150 once siciliane. Al vascello *Forza*, impiegato in operazioni, erano stati verosimilmente destinati i più validi tra gli ufficiali e piloti e al momento del naufragio la consistenza del suo equipaggio non doveva scostarsi molto da quella effettivamente prevista dalle tabelle organiche. Da sottolineare, peraltro, che l'*Almirante* Giovanni Moro, massima carica a bordo, al momento del naufragio era già morto in conseguenza di una ferita patita durante il bombardamento della

⁵⁴ Al momento della disgrazia dirigeva la guardia della fregata leggera *Venere* il *Secondo pilota* Giovanni Ivanovich; l'inchiesta appurò che la nave si trovava in una rada troppo interna - «circo spezione vuole le navi in inverno ancorate in rade aperte...» - ed era assicurata con una sola ancora. Accortosi del pericolo, il *Secondo pilota* «vi applicò da sé il rimedio di ancore sussidiarie ed altre triste manovre, poi riferì erroneamente al suo capitano il numero dei passi del fondo rapportati dallo scandaglio»: per questi motivi l'Ivanovich fu condannato a sei mesi di severo arresto (ai ferri) e all'obbligo di servire per due anni, in qualità di *Quarto pilota*, sulle Pubbliche Navi, con successiva possibilità di reintegro nel grado e nella funzione. ASVe, *Provveditori all'Armar*, b. 247, (secondo) Libro Nave accordato alla Pubblica Fregata *Cavalier Angelo*, p. 7.

⁵⁵ La fonte precisa che il naufragio avvenne sugli scogli di Fanò, nel canale di Casoppo, alle viste di Otranto, dunque presso l'isola greca di Othoni, a circa 44 miglia marittime ad est della costa italiana. ASVe, *Senato, Dispacci, PTM*, b. 715 (*lettere 1783 - 1789, cartella di lettere in deperimento*), lettera del Capitano Pietro Allecevich al *Provveditore Generale da Mar* Francesco Falier (copia di lavoro) s.l., in data 13 agosto 1788 e lettera del *Provveditore Generale da Mar* Francesco Falier al *Serenissimo Principe*, da Corfù, in data 23 agosto 1788.

città di Susa. Il vascello *Forza*, unitamente alle altre unità della squadra, stava rientrando da una campagna navale contro la Reggenza di Tunisi e dunque si trovava ancora in assetto da guerra, il che comportava sempre il mantenimento di un elevato grado d'efficienza e prontezza. Ciò premesso, l'infortunio alla pubblica nave *Forza* "...nelle scandalose sue circostanze..." è definito da Angelo Emo un "orribile misfatto di perversa volontà" al quale cooperarono "... la presunzione, improvvidenza, temerarietà ed incapacità di direzione e manovra". Il *Primo pilota* Francesco Moran, riconosciuto colpevole di "...estrema presunzione e omissione dell'ordine e delle precauzioni...", il 28 maggio 1785 fu condannato a quattro anni di prigionia in castello o fortezza militare e a servire quindi per due anni, sulla flotta, in qualità d'inferiore o di *Secondo pilota*. Il suo reintegro nell'originario grado, e nelle funzioni, era infine previsto dovesse dipendere da un esame da sostenersi, a Venezia, al cospetto di un'apposita Conferenza.

Gli elementi che caratterizzano questa sentenza rispetto alle precedenti sono due: l'inasprimento della pena comminata al pilota responsabile del naufragio e l'obbligo, imposto al medesimo, di superare un esame prima del reintegro nella precedente posizione. Parrebbe dunque che per un "orribile misfatto" quale la perdita di una nave di primo rango e a fronte di irrefutabili prove, la giustizia veneta sia stata applicata con rigore, ma le cose non andarono esattamente così: con il decreto del 6 agosto 1785 il *Senato* accolse la supplica dell'ammiraglio Emo, presentata successivamente alla sentenza del 28 maggio 1785, e dichiarò Francesco Moran pienamente graziato, sciolto dalla reclusione e libero da ogni ulteriore conseguenza. Questo decreto, reso noto il 22 settembre 1785 dal *Capitano Straordinario delle Navi* Angelo Emo da nave *Fama* e dunque destinato ad essere pubblicato agli Ordini e registrato sui libri delle navi appartenenti alla flotta, rende ancora una volta evidente come le suppliche dell'ammiraglio, le sue invocazioni alla clemenza e alla magnanimità, fossero di regola accolte dal *Senato*. D'altro canto se nel corso della guerra contro Tunisi il *Senato* avesse rigettato una supplica del Comandante delle sue forze, tale azione sarebbe equivalsa ad una palese sfiducia.

Si noti, peraltro, come nel medesimo anno il *Senato*, in conseguenza dell'incendio della nave *Guerriera*, avvenuto a Venezia il 17 marzo 1785, avesse deliberato che

nei modi più spediti e robusti abbiano ad essere esemplarmente puniti non solo chi per malizia, ma anche per indigenza o per trascuratezza, abbandoni della propria personale presenza; e doversi risolutamente farsi castigo⁵⁶.

⁵⁶ ASVe, *Miscellanea, Materie miste e notabili*, f. 213, *Decreto dell'Eccellentissimo Senato di Venezia per l'incendio della Nave La Guerriera, incendiatasi in Venezia li 17 marzo 1785*, cc. 1-2.

La conferma del cauto arresto del capitano e del timoniere della *Guerriera*, l'ordine di verificare il fermo di altre figure sospette, l'esigenza di procedere con mezzi straordinari e d'istruire il processo entro 15 giorni fu impartito non solo all'*Inquisitorato all'Arsenale* e al *Magistrato all'Armar*, chiamato a far passare ai summenzionati *Inquisitori* le carte, gli esami e le persone arrestate, ma anche al *Savio alla Scrittura* e al *Sovrintendente all'Armo*, per "lume ed esecuzione".

Il rigore dei Comandanti della flotta e del *Senato* verso gli alti e bassi ufficiali rei di inadempienze, alla luce dei casi esaminati, pare dunque soggiacere ad un processo di progressiva revisione, improntato a una motivata benevolenza e paternalismo: un aspetto che caratterizza gran parte delle sentenze emesse dalle magistrature veneziane del XVIII secolo.