

La guerra sul mare nel Mediterraneo medievale: una revisione

Antonio Musarra

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA

Abstract

This article reconsiders naval warfare in the medieval Mediterranean as a distinct system of conflict rather than a mere extension of land warfare. It analyses tactical and technological change – from amphibious operations to the impact of gunpowder artillery – alongside the economic and logistical challenges of sustaining fleets. By integrating evidence from chronicles, state archives, and technical manuals, it argues that maritime powers such as Genoa, Venice, and Pisa developed strategies that linked warfare, commerce, and political dominance. The study highlights how naval conflict functioned as both a military and cultural phenomenon, revealing the interplay between innovation, identity, and power across the Mediterranean world.

Keywords

Naval Warfare; Medieval Mediterranean; Piracy and Privateering; Logistics; Military strategy

Un prolungamento della guerra di terraferma?

Luogo d'incontri e di contaminazioni, il Mediterraneo medievale fu, anche e soprattutto, un luogo d'aspri scontri, i cui protagonisti – dalla marineria arabo-berbera a quella bizantina, a quella italica, normanna, catalana – ricorsero a ogni mezzo, lecito o illecito, per affermare una parvenza di talassocrazia e accaparrarsi il monopolio delle maggiori rotte di trasporto¹. Nonostante l'esistenza di numerose fonti utili a ricostruire tali aspetti, lo studio del conflitto marittimo non ha ancora ricevuto l'attenzione che merita; tanto più, a fronte della mole di studi riguardanti la guerra di terraferma, della quale è stato considerato a lungo null'altro che un'appendice, un prolungamento, una semplice variante². In realtà, benché le metodiche in uso – l'attività di rapina nei confronti dei porti costieri, il richiamo a battaglia attraverso l'insulto, lo stesso combattimento corpo a corpo – fossero in gran parte le stesse, non è possibile sostenere che bastava agganciare tra loro due galee per ritrovarsi su un comodo campo di battaglia. La guerra sul mare possedeva regole proprie e vincoli fisici ineludibili. A differenza della guerra di terra, il teatro marittimo imponeva un controllo continuo dello spazio e un coordinamento tra naviglio, vento e corrente: elementi che trasformavano la battaglia in una vera arte del movimento. Certo, nel corso del lungo millennio medievale, le metodiche andarono affinandosi: se, sino ai secoli XI-XII, si sarebbe preferita la guerra anfibia – questa sì, per altri versi, un "prolungamento" della guerra di terraferma –, posteriormente, si sarebbe andati più spesso a battaglia, con lo scopo d'interrompere una guerra generalmente lunga e logorante. È solo a partire dal Duecento, a ogni modo, che si registra una differente articolazione del pensiero tattico-strategico. Non a caso – come si vedrà –, è in questo periodo che si svolgono le principali battaglie navali dell'intero periodo, nei quali è possibile scorgere chiari elementi di pianificazione, comando e logistica³. Battaglie, tuttavia, destinate a rarefarsi nei due secoli successivi in favore della guerra di corsa, economicamente più sostenibile, oltre che redditizia.

¹ Riprendo in queste pagine, ampliandole, alcune suggestioni presentate in A. Musarra, *La guerra sul mare*, in P. Grillo, A.A. Settia (a cura di), *Guerre ed eserciti nel Medioevo*, Il Mulino, Bologna 2018, pp. 279-307, e in Id., *Medioevo marinaro. Prendere il mare nell'Italia medievale*, Il Mulino, Bologna 2021, pp. 193-232.

² La storia marittima e navale del Mediterraneo medievale è stata oggetto, negli ultimi tempi, di numerose proposte di revisione, che, tuttavia, non hanno toccato l'argomento. Gli aggiornamenti più recenti sono frutto del progetto *Oceanides*, per cui cfr. C. Buchet (general editor), *The Sea in History/ La mer dans l'histoire*, II, *The Medieval World/Le Moyen Âge*, ed. by M. Balard, The Boydell Press, Woodbridge 2017.

³ Si pensi, ad esempio, alla comparsa, d'una pianificazione navale strutturata, capace di quantificare i costi della singola impresa in rapporto alla costruzione navale, all'arruolamento d'uomini, alla necessità di pagare loro il soldo o di caricare a bordo il necessario vettovagliamento, come mostra il piano navale approntato dal genovese Benedetto Zaccaria per Filippo IV nel 1294, per cui cfr. *infra*.

Fra Tre e Quattrocento, la guerra navale assumerà una fisionomia ulteriore. Il vero discrimine sarà rappresentato dall'impiego crescente delle bombarde, utilizzate contro l'equipaggio o per provocare la caduta degli alberi ovvero per costringere l'avversario alla resa senza doverlo arretrare; ciò che innesterà un processo che recherà, in certo qual modo, all'ultima battaglia navale "medievale" della storia: quella di Lepanto, combattuta ancora mediante uno scontro tra fanti di mare, non senza, però, che l'artiglieria avesse prima sfrondata, e di molto, le forze in campo. L'introduzione dell'artiglieria modificò la geometria dello scontro, imponendo un fuoco preliminare di saturazione e un uso strategico della distanza prima dell'abbordaggio. Accanto alla galea, entrarono stabilmente in servizio navi tonde di maggior tonnellaggio – cocche e caracche –, impiegate come piattaforme d'arma. In un primo momento, i pezzi erano collocati a prua e a poppa; quindi, sempre più spesso, lungo le fiancate, così da battere angoli diversi e tenere sotto tiro sartie, timoni e castelli. Questo accresciuto volume di fuoco richiese artiglieri specializzati e bombardieri salariati, nonché maestri di polvere incaricati della composizione, conservazione e distribuzione dei carichi. La tattica privilegiava l'immobilizzazione dell'avversario attraverso il disalberamento, l'incendio dei ponti e l'abbattimento dei remi, riducendo il ricorso al corpo a corpo alla fase conclusiva. Conseguentemente, le flotte assunsero una fisionomia mista: le galee conservavano il ruolo di manovra, inseguimento e chiusura, mentre le grandi navi, più stabili, fungevano da batterie galleggianti a sostegno. L'onere logistico crebbe sensibilmente, perché all'ordinario vettovagliamento si aggiunsero polvere, micce, palle di pietra o di ferro, scudi paraschegge e rinforzi strutturali ai castelli. Al contempo, aumentarono i costi e si diffusero formule di finanziamento e gestione più complesse – appalti di armamento, "maone", lettere di marca e condotte – in equilibrio con una corsa sempre più integrata alla strategia⁴.

Sussistono, insomma, stretti rapporti tra la guerra di terraferma e la guerra sul mare. Tuttavia, le due realtà non sono affatto coincidenti. Così come la prima aveva i propri codici di comportamento, la seconda possedeva una propria ritualità. Ma il suo svolgimento era probabilmente più cruento. Non è un caso se i cronisti descrivano i grandi conflitti due-trecenteschi facendone emergere la brutalità. Che voleva dire, poi, lasciare il mare tinto di rosso o ricoperto dalle spoglie di caduti dal ventre inevitabilmente gonfio. Certo, in entrambi i casi, a fronte d'una guerra lunga

⁴ Se si esclude l'analisi di episodi circostanziati, la guerra navale nel Quattrocento non è stata oggetto, ancora, d'interventi organici. Per un quadro generale mi limito a segnalare S. Rose, *Medieval Naval Warfare, 1000-1500*, Routledge, London-New York 2002; S. Rose (ed.), *Medieval Ships and Warfare*, Ashgate Aldershot 2008; C.D. Stanton, *Medieval Maritime Warfare*, Pen & Sword Maritime, Barnsley 2015; Y.D. Nakas, *Tracing the Development of Mediterranean Medieval Warships from the 11th to 15th Century*, in *Schiffe und ihr Kontext Darstellungen, Modelle, Bestandteile – von der Bronzezeit bis zum Ende des Byzantinischen Reiches*, Internationales Kolloquium (24.-25. Mai 2013 in Mainz), a cura di H. Frielinghaus, T. Schmidts e Vasiliki Tsamakda, Mainz, Verlag des Römisch-Germanischen Zentralmuseums, 2017, pp. 185-197.

e logorante, la battaglia poteva risultare realmente decisiva, benché in termini di vite umane – ma anche di pura contabilità – quella navale fosse potenzialmente più distruttiva. Il danno subito, a fronte d'una singola galea catturata o colata a picco, era piuttosto ingente, visto l'alto numero di uomini coinvolti. Basti pensare a come, nel corso del conflitto tra Genova e Pisa combattuto negli anni Ottanta del Duecento, i piani navali superstiti prevedessero il coinvolgimento di circa 12.000 uomini per ogni campagna annuale⁵. Oltre a ciò, a differenza della guerra di terraferma, la guerra navale presupponeva la necessità di dotarsi d'un sistema logistico – per così dire – di stampo industriale, che coinvolgeva molti più soggetti – dal cantiere navale all'arsenale, dalla costruzione dell'unità navale alle strutture della base navale –, risultando finanziariamente più impegnativa. Benché non si possiedano dati precisi in merito a quest'ultimo aspetto, se non in limitati casi (ad esempio, per la guerra del Vespro), rimane il dubbio che tale tipologia di guerra fosse costantemente in perdita. A fronte del bottino ricavato dalla razzia o dall'attività «more pyratice», il mantenimento d'una galea, comprensivo del salario corrisposto all'equipaggio, risultava assai gravoso. La cattura o la distruzione d'una sola unità navale costituiva un danno considerevole. Tuttavia, la necessità d'affermare la propria supremazia su determinate rotte marittime, generalmente utili per il commercio, per l'annona o per assicurarsi cospicue entrate daziarie, poteva rappresentare un imperativo superiore.

Nelle pagine seguenti cercherò di mettere a fuoco alcuni nodi problematici di fondo, intrecciando questioni di metodo, analisi delle fonti e casi esemplari. In primo luogo, definirò il campo documentario, distinguendo con nettezza le fonti narrative (cronache ed epistolografia) da quelle tecnico-normative e pratiche (trattati militari, statuti e capitolari marittimi, registri pubblici, contabilità d'arsenale, registri di bordo, atti notarili, iconografia e dati archeologici), chiarendone limiti, potenzialità e criteri d'uso comparativo. Quindi, analizzerò il modo in cui tali categorie documentarie, pur provenendo da ambiti diversi – letterari, giuridico-amministrativi, tecnici o materiali – concorrano a restituire una rappresentazione coerente del fenomeno bellico sul mare, consentendo di coglierne la specificità rispetto alla guerra di terraferma. L'esame incrociato delle fonti consentirà di osservare la progressiva definizione d'un sapere pratico, in parte empirico e in parte formalizzato, che si riflette nei lessici, nelle descrizioni e nelle prescrizioni normative. Mostrerò, ad esempio, come i testi cronachistici, spesso proiettivi e di scarsa attendibilità tecnica, possano essere ricalibrati alla luce della trattatistica o della documentazione notarile; e come, per converso, la lettura delle scritture pratiche acquisti senso soltanto se reinserita nel quadro più ampio della narrazione politica o ideologica che le circonda. Il confronto tra la cultura tecnico-

⁵ A. Musarra, *La marina da guerra genovese nel tardo medioevo. In cerca d'un modello*, in «Revista Universitaria de Historia Militar», 6/11 (2017), pp. 79-108.

militare e le costruzioni simboliche della guerra – dal linguaggio epico al mito della talassocrazia – permetterà di valutare quanto la rappresentazione del conflitto marittimo sia stata condizionata dalle esigenze di propaganda o di autocelebrazione cittadina. Seguirà, infine, un’indagine dedicata alle forme concrete del combattere e del produrre la guerra sul mare – dalle tattiche di abbordaggio alle economie della corsa – volta a comprendere come dietro la dimensione episodica degli scontri si delinei un sistema complesso di pratiche, saperi e istituzioni, capace di connettere strategia, tecnica e società.

Cronache, trattati, memoriali

La tradizionale posizione storiografica relativa al conflitto marittimo deriva probabilmente da una sopravvalutazione delle fonti narrative, epistolari o cronachistiche, dense di notizie relative a conflitti condotti parzialmente o esclusivamente sul mare ma altrettanto d’approssimazioni e interpretazioni, giacché redatte, sovente, da uomini digiuni di nozioni tecniche. Basti pensare, per i primi secoli del medioevo, alle lettere di Cassiodoro, o ai libri V, VI e VII della *Storia delle guerre* (Οἱ ὑπὲρ τῶν πολέμων λόγοι) di Procopio di Cesarea, cui dobbiamo informazioni assai generiche sulla marina tardo-romana e quella “bizantina”; oppure, più avanti nel tempo, alle *Gesta Roberti Wiscardi* di Guglielmo di Puglia, che, in pieno XI secolo, avrebbe descritto le varie tipologie di unità navali utilizzate dai normanni contro Venezia basandosi su modelli virgiliani; o, ancora, alle descrizioni di flotte arabo-berbere attive nel Tirreno fra VIII e IX secolo contenute in alcuni resoconti dedicati alla traslazione di reliquie eminenti. Naturalmente, il panorama è troppo ampio per andare oltre qualche esempio. Le informazioni veicolate da queste fonti – utili per ricostruire una storia della rappresentazione del conflitto marittimo nei secoli –, sono completate o corrette, a ogni modo, da una nutrita serie di testimonianze più direttamente implicate con la materia marittima e navale: dalla trattatistica alla legislazione statutaria, dalla documentazione governativa – diplomatica e contabile – a quella notarile, dalla fonte iconografica – l’*Illiade ambrosiana*, ad esempio, conservata presso la Biblioteca ambrosiana di Milano, che contiene alcune delle più antiche rappresentazioni di dromoni conosciute – a quella archeologica, contemplante tanto lo studio dei relitti quanto quello delle rimanenze degli antichi arsenali. Fonti, queste, capaci di fornire un importante bacino d’informazioni per approfondire – come s’è visto – questioni quali le principali fasi organizzative d’una campagna bellica, il tipo di unità navali utilizzate, le dotazioni d’armi presenti a bordo, il ruolo e la composizione degli equipaggi, la vita di bordo, la conduzione materiale d’un attacco.

Sul piano teorico, la guerra navale trova accoglienza, innanzitutto, in un numero piuttosto limitato di trattati d’arte militare, all’origine dei quali si pone l’opera

dell'iberico Flavio Publio Vegezio Renato, autore, tra IV e V secolo, dell'*Epitoma rei militaris*: un testo tra i più letti e citati dell'intero millennio medievale. I capitoli 31-46 del quarto libro – forse parte d'un originario quinto e ultimo libro, oggi perduto – sono dedicati espressamente all'argomento, tanto da essere trascritti, talvolta, separatamente col titolo di *Precepta belli navalis*. L'autore – un cristiano appartenente all'alta aristocrazia del tempo – si diffonde su numerose questioni: dalle caratteristiche della liburna, la tipologia navale prevalente in età tardo-imperiale, all'organizzazione d'una flotta da guerra, dai nomi dei venti al modo di affrontare le tempeste, dalle macchine belliche alla conduzione della battaglia. Nel VII secolo, Beda il Venerabile ne avrebbe tratto alcuni *excerpta*, interessandosi, in particolare, al legname necessario per la costruzione navale, da tagliarsi in giorni particolari, a seconda della luna, per impedire che fosse attaccato dai vermi. Notazioni, queste, riprese, in pieno XV secolo, da Roberto Valturio da Rimini, autore d'un *De re militari* in dodici libri dedicato a Sigismondo Pandolfo Malatesta, l'undicesimo dei quali incentrato sulle tipologie navali e sulla conoscenza degli astri per la navigazione⁶. Gli esempi, insomma, potrebbero moltiplicarsi. Va detto, a ogni modo, che non tutte le opere superstiti contenenti nozioni di natura tecnica sul piano navale sembrano trarre ispirazione dall'opera di Vegezio. È il caso, ad esempio, della trattatistica «de recuperatione Terre Sancte», fiorita dopo la caduta di Acri per mano mamelucca, nel 1291, che contiene piani progetti accurati, volti ad apportare un blocco navale al nemico mamelucco. Si pensi, ad esempio, al *Liber de recuperatione Terre Sancte* del minore Fidenzio da Padova, che si diffonde sulle tecniche belliche da porre in essere per il suo recupero; non diversamente dal veneziano Marin Sanudo il Vecchio, autore d'un celebre *Liber secretorum fidelium crucis*, risalente ai primi decenni del secolo successivo, completato, come s'è detto, da mappe e carte di navigazione⁷.

A una dimensione eminentemente pratica appartiene, invece, il memoriale redatto dal genovese Benedetto Zaccaria nel 1294 per il re di Francia, Filippo IV il Bello – unico nel suo genere e, pertanto, meritevole d'attenzione –, incentrato sul modo di «faire la guerre de mer, a gaigneur honneur et sauvement de son royaume, et a plus domager les anemis». Il contesto è quello degli scontri tra la corona di Francia e quella d'Inghilterra per il controllo del ricco territorio delle Fiandre, verificatisi a cavallo tra Due e Trecento; ed è senz'altro significativo che il sovrano francese abbia espressamente richiesto il parere d'un uomo formatosi alla scuola

⁶ Sull'opera di Vegezio e sui suoi epitomatori rimando a C. Allmand, *The De Re Militari of Vegetius. The Reception, Transmission and Legacy of a Roman Text in the Middle Ages*, Cambridge University Press Cambridge 2011.

⁷ Uno studio sulla strategia navale compresa nei trattati «de recuperatione Terre Sancte» deve essere ancora effettuato. Per un quadro generale cfr. S. Schein, *Fideles crucis. Il papato, l'Occidente e la riconquista della Terra Santa, 1274-1314*, Jouvance, Roma 1999 [Oxford 1991]; A. Leopold, *How to recover the Holy Land: the crusade proposals of the late thirteenth and early fourteenth centuries*, Ashgate, Aldershot 2000.

della marineria genovese. Benedetto, «amiraus generaue du tres excellenti[s]me roy de France», consiglia di portare la guerra direttamente sul suolo inglese e di evitare battaglie in mare aperto, non alla portata della marineria francese. Egli propone di sbarcare ovunque sia possibile, d'incendiare i legni all'ancora nel porto, di devastare le campagne, uccidere il bestiame e dare alle fiamme le città più indifese; quindi, di ritirarsi velocemente prima dell'arrivo del nemico. Per compiere l'operazione sarebbero stati necessari 20 uscieri, adatti a ospitare dei cavalli, 4 galee e 24 «batiaus», probabilmente unità più contenute rispetto alle «naves», utilizzate per il trasporto di truppe e vettovaglie. Gli uscieri avrebbero accolto a bordo 400 cavalieri con le proprie bestie, accompagnati da altrettanti scudieri, sì che l'armata sarebbe stata composta in tutto da 4800 fanti di marina («mariners d'armes a pié»). Due delle quattro galee avrebbero dovuto rimanere di guardia agli uscieri nel corso degli sbarchi; le rimanenti avrebbero fornito, invece, i necessari approvvigionamenti. Il costo dell'impresa era calcolato in 63.800 lire tornesi, eccetto lo stipendio degli ufficiali. Gli armati avrebbero dovuto essere assoldati per un minimo di quattro mesi; ciò che avrebbe attirato uomini d'armi e di mare capaci, allettati, probabilmente, dalla possibilità che l'azione proseguisse nei mesi a venire. L'anticipo loro accordato avrebbe consentito ai soldati d'acquistare a proprie spese parte dell'armamento. Il salario dei marinari sarebbe ammontato a 40 soldi tornesi al mese⁸.

Ora, che le città di mare italiane siano degli osservatori particolarmente importanti per lo studio del conflitto marittimo il lettore l'ha già capito. Genova, Venezia e Pisa – ma il discorso potrebbe coinvolgere anche Ancona, Amalfi, Bari, Cagliari, Messina, Napoli, Savona, Trani, per citare soltanto alcune tra le realtà più rappresentative –, abbondano di fonti utili al riguardo. Si pensi, ad esempio, agli statuti marittimi, contemplanti – come s'è visto – regole specifiche per la presenza a bordo di armi e armati; o agli ordinamenti espressamente dedicati alla figura dell'ammiraglio – una carica di più ampio respiro rispetto a quella presente nell'immaginario comune; nel Duecento, ormai in via di stabilizzazione in diverse realtà marittime – emanati dalla cancelleria di Federico II (*Capitula pertinentia ad Officium Ammiratae*) e di Carlo d'Angiò (*Capitula officii amiratie*)⁹. Ma si pensi anche al genovese *Liber Gazarie* o ai registri di bordo conservati presso gli Archivi

⁸ È vero – afferma Benedetto –, 35 soldi sarebbero bastati, ma il compenso più alto, unitamente alla durata dell'arruolamento, avrebbe attirato gli elementi migliori; inoltre, sarebbe stato possibile fornire ai patroni, ai nocchieri e ai marinai soltanto pane, acqua, fave e piselli, lasciandoli liberi d'acquistare vino e carne «et les autres choses necessaires pour vivre», cfr. A. Musarra, *Un progetto italiano di razzia del suolo inglese redatto per Filippo IV il Bello (1294 ca.)*, in «Francigena. Rivista sul franco-italiano e sulle scritture francesi nel Medioevo d'Italia», 2 (2016), pp. 249-273.

⁹ Un quadro della situazione dell'Italia meridionale è fornito in J. Pryor, *The naval battles of Roger of Lauria*, in «Journal of Medieval History» 9 (1983), pp. 179-216; L.V. Mott, *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*, University Press of Florida, Gainesville, FL 2003; C.D. Stanton, *Roger of Lauria (c. 1250-1305): 'Admiral of Admirals'*, The Boydell Press, Woodbridge 2019.

genovesi¹⁰. Senza dubbio, una fonte di grande interesse, ancora da vagliare attentamente sotto questo peculiare punto di vista, capace di restituire, tuttavia, un quadro preciso della forza presente a bordo elencano – in genere, separatamente –, i marinai e gli armati. Infine, non bisogna tralasciare il grande patrimonio di documentazione notarile conservato presso gli archivi della penisola, da cui è possibile trarre diverse informazioni circa il nolo delle unità da utilizzare per la guerra, l'arruolamento degli equipaggi o la pratica della guerra di corsa: una fonte d'eccezionale importanza, il cui studio, come notava Vito Vitale oltre mezzo secolo fa, «se si vincono le difficoltà della scrittura e dell'afoso, monotono susseguirsi di contratti del medesimo tipo», è capace di offrire, «press'a poco la medesima impressione che si può ricavare dalla continuata lettura di un quotidiano di una grande città straniera con vasti interessi internazionali, tante sono le persone che passano e ripassano sotto i nostri occhi e lasciano tracce dei più vari loro interessi e rapporti e prendono lentamente forma coi loro sentimenti, con le loro ambizioni personali, politiche e commerciali»¹¹.

Combattere sul mare

Sotto la definizione di guerra navale è possibile comprendere un ampio coacervo di attività belliche condotte sul mare, talvolta molto diverse tra loro: dalla guerra anfibia, che utilizza le unità navali per proiettare le forze terrestri sulle coste di territori ostili o potenzialmente tali, alle operazioni congiunte, consistenti generalmente nell'attacco d'un obiettivo costiero sia da terra, sia da mare, dall'attività del «guasto», e, cioè, della devastazione di parte del territorio nemico mediante il taglio delle viti e degli alberi da frutto, il saccheggio dei villaggi costieri, l'incendio delle case e delle coltivazioni, la razzia e l'uccisione del bestiame, seguita da un rapido ritirarsi a bordo delle proprie unità – come s'è visto, è quanto suggerito da Benedetto Zaccaria a Filippo IV, viste le caratteristiche precipue della milizia francese –, alla pratica del «devetum», e, cioè, del blocco navale nei confronti d'un porto nemico, ad attività quali la pirateria e la guerra di corsa – sino a buona parte del Duecento non ancora ben distinte; e ciò nonostante inizi ad affermarsi il principio per cui il potere pubblico possa acconsentire a che i propri «cives» compiano autonomamente ma legalmente azioni di tal fatta, come disposto, ad esempio, nel *Llibre* del consolato del mare di Barcellona. Ebbene: la

¹⁰ Sul *Liber Gazarie* cfr. G. Forcheri, *Navi e navigazioni a Genova nel Trecento. Il liber Gazarie*, Istituto Internazionale di Studi Liguri, Genova 1974. Per i registri di bordo cfr. A. Musarra, *Il mastro a doppia registrazione di una galea genovese del Trecento: il registro della Sant'Antonio (1382)*, in R. Salicrú i Lluh (ed.), *Tripulacions i vaixells a la Mediterrània medieval. Fonts i perspectives comparades des de la Corona d'Aragó*, Seminari internacional (Barcelona, 25-26 settembre 2014), Publicacions de l'Abadia de Monstserrat, Barcelona 2019, pp. 159-176.

¹¹ V. Vitale, *Vita e commercio nei notai genovesi dei secoli XII e XIII*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», LXXII/1 (1949), p. 21.

maggior parte di queste operazioni rientrava prevalentemente nel tentativo di fiaccare il morale dell'avversario, quando non d'ottenere del facile bottino con cui finanziare la stessa attività bellica (o, magari, come nel caso della Pisa dell'XI secolo, la costruzione della cattedrale, simbolo della potenza raggiunta sui mari). Siamo di fronte, dunque, a una tipologia di conflitto estremamente fluida, in cui la dimensione militare s'intreccia con quella economica e sociale. L'assenza d'una netta distinzione tra guerra regolare e attività privata armata rende il Mediterraneo medievale un laboratorio di sovranità marittima in continuo mutamento. Ogni città, ogni regno, ogni potere regionale cercava di affermare il proprio diritto di colpire, difendersi e commerciare sul mare, spesso senza linee di confine precise tra lecito e illecito. Ne emerge un quadro complesso, in cui la guerra navale non è mai solo strumento di distruzione, ma anche mezzo di affermazione politica, economica e simbolica.

In questo quadro, la battaglia non era che un'opzione ulteriore, compresa tra quelle disponibili, salvo rivelarsi fondamentale non momento in cui bisognava porre termine a un conflitto lungo e logorante. È in essa, a ogni modo, ch'è possibile scorgere tutta la specificità del combattimento navale rispetto a quello di terraferma. E ciò, nonostante nell'arco di tutto il millennio medievale, con la sola eccezione dei decenni finali del XIII secolo, e, in parte, di qualche episodio del secolo successivo, lo scontro diretto tra flotte fosse generalmente evitato. La guerra sul mare rimase a lungo un conflitto di usura e di interdizione, più incline alla manovra e alla pressione economica che alla distruzione diretta dell'avversario. La scelta di affrontare il nemico in battaglia aperta rappresentava, pertanto, un momento eccezionale, frutto di valutazioni politiche e simboliche non meno che strategiche. In tali circostanze, la dimensione marittima del conflitto rivelava la propria autonomia concettuale, facendo del mare non soltanto un tramite logistico, ma un autentico spazio di potere e di rappresentazione. Per diverso tempo, a ogni modo, la sua cinematica restò approssimativa, risultando null'altro che un semplice cumulo di singoli scontri, nell'ambito dei quali due unità nemiche si affiancavano per permettere agli uomini imbarcati d'impegnarsi nel combattimento corpo a corpo o all'arma bianca. Il tutto nella massima confusione. Lentamente, alla fase dell'abbordaggio fu premessa una precisa strategia di posizionamento della flotta e di affievolimento delle potenzialità belliche nemiche. Il parziale abbandono del combattimento corpo a corpo, basato su considerazioni pratiche oltre che tattico-strategiche, avrebbe caratterizzato il secolo compreso tra la metà del Trecento e buona parte di quello successivo, quando si registra un uso estensivo di cocche e grandi navi in combattimento, dotate di bombarde; la galea, a ogni modo, sarebbe rimasta, almeno concettualmente, al centro della strategia navale, tornando pienamente in auge nel corso del Cinquecento, come mostrano episodi importanti come la già citata battaglia di Lepanto, combattuta nel 1571. Ancora alla fine del

secolo, peraltro, l'*Invincibile Armada* si rivelerà caparbia nel ricercare lo scontro all'arma bianca.

Naturalmente, tale complessa evoluzione conobbe numerose coesistenze e passaggi intermedi, in stretta correlazione col progresso della guerra di terraferma: l'introduzione del fuoco greco, ad esempio, a partire dal VII secolo – una miscela incendiaria a base di calce, nafta, pece, canfora e zolfo, azionata da un sifone collocato a prua –, benché riconosciuto come novità caratterizzante lo scontro navale prima ancora che quello terrestre, derivava, senz'altro, da metodiche belliche terrestri. Tuttavia, non sempre tale evoluzione è colta dalla cronachistica coeva, che – come s'è detto –, sino al Duecento, seguita a descrivere il conflitto marittimo come se fosse condotto sulla terraferma. Da questo punto di vista, piuttosto significativa è la descrizione lasciataci da Procopio di Cesarea della battaglia di Senigallia, combattuta nel 551 tra l'appena costituita squadra navale gota di Totila e l'esperta flotta bizantina, entrambe forti di 50 unità navali:

La battaglia navale fu molto dura, tanto che pareva uno scontro di fanteria. Gli uni e gli altri avevano schierate le navi con la prora al nemico e si bersagliavano reciprocamente di frecce e i più valorosi si fecero sotto fino a giungere a diretto contatto e s'azzuffavano dai ponti delle navi con lance e spade, come in campo. Questi furono i prodromi dello scontro. Più tardi, i barbari, per scarsa conoscenza di combattimenti navali, cominciarono a condurre la battaglia con una gran confusione. Alcuni s'allontanarono dai compagni, tanto da offrire ai nemici il destro di prenderli d'infilata isolatamente, mentre altri, confluendo in troppi nello stesso punto, s'intralciano a vicenda per l'accalcarsi delle navi in strettoie¹².

Come si vede, il metro di paragone di Procopio è quello terrigeno; e ciò, a prescindere dalla scarsa esperienza gota e, dunque, dall'assenza d'un qualsivoglia pensiero tattico-strategico riguardante i modi di condurre una battaglia navale. D'altra parte, per lungo tempo, anche Bisanzio avrebbe limitato la funzione offensiva della flotta alla facilità con cui consentiva il trasporto delle truppe, alla cattura delle unità avversarie oppure alla conduzione di azioni piratesche lungo le coste, sovente prive d'una regia preordinata¹³.

È, forse, solo con il crescente dinamismo della marineria araba, tra VIII e IX secolo, e la conseguente risposta posta in essere dalle flotte della penisola, che si nota un effettivo mutamento. A cavallo del Mille, arabo-berberi, normanni, pisani e genovesi sembrano avere, ormai, adottato pratiche comuni. Con una differenza importante, consistente nella finalità di conquista che il mondo musulmano, prima – si può dire sin dagli esordi della propria marineria –, quello normanno, poi,

¹² Procopio, *De bello Gothico*, IV 23.

¹³ Sulla marineria bizantina cfr., oltre ai saggi contenuti in *Storia della marineria bizantina*, a cura di A. Carile e S. Cosentino, Editrice "Lo Scarabeo", Bologna 2004, J.H. Pryor, E.M. Jeffreys, *The Age of the ΔΡΟΜΩΝ: The Byzantine Navy ca. 500-1204*, Brill, Leiden-Boston 2006.

tentano di realizzare. Diversamente dalle città italiane, legate ancora a lungo – almeno sino alla “prima crociata” – ad attività difensive o alla semplice razzia. Un panorama, questo, destinato a mutare velocemente, vista la crescita impetuosa delle loro marinerie¹⁴. È solo a partire dal XIII secolo, a ogni modo, ch'è possibile assistere alla crescita d'un pensiero navale maggiormente articolato. Non a caso, alla pirateria e alla guerra di corsa si affianca la ricerca della battaglia decisiva, guidata da personalità di spicco che hanno fatto del mare la propria ragion d'essere. È, questa, l'età degli ammiragli, che avrà uno sviluppo ulteriore, attraverso una maggiore specializzazione, nel corso dei due secoli successivi. A partire dai primi decenni del XII secolo, le maestranze italiane iniziano ad acquisire fama al di fuori della penisola. Verso il 1113, l'arcivescovo di Santiago de Compostela recluta alcuni «magistri axie» genovesi e pisani per costruire una flotta da contrapporre ai continui attacchi saraceni. L'affinamento delle tecniche costruttive va di pari passo col progresso della poliorcetica. Pisani e genovesi si specializzano nella costruzione di macchine belliche – baliste, castelli di legno, gatti, mangani, testuggini, torri mobili, trabucchi –, trasportando, talvolta, alcuni pezzi prefabbricati di rapido montaggio nei principali teatri di guerra. Ma può anche accadere che alberi e remi, quando non intere parti d'un bastimento, siano utilizzate a questo scopo. È quanto si segnala, ad esempio, nel corso della “prima crociata”, quando, dietro un lauto

¹⁴ Per l'attivismo arabo-berbero nel Mediterraneo e, in particolare, nei confronti della penisola italiana cfr. C. Picard, *Il mare dei califfi. Storia del Mediterraneo musulmano (secoli VII-XII)*, Carocci, Roma 2017 [Paris 2015]; M. Di Branco, 915. *La battaglia del Garigliano. Cristiani e musulmani nell'Italia medievale*, Il Mulino, Bologna 2019. Per quello normanno cfr. C.D. Stanton, *Norman Naval Operations in the Mediterranean*, Boydell Press, Woodbridge 2011; G. Coppola, *Battaglie normanne di terra e di mare. Italia meridionale. Secoli XI-XII*, Liguori, Napoli 2015. Per il dinamismo delle città italiane tra X e XII secolo si veda, invece, C. Manfroni, *Storia della marina italiana*, 3 voll., R. Accademia Navale, Livorno 1897-1902; H.E.J. Cowdrey, *The Mahdia Campaign of 1087*, in «The English Historical Review», 92 (1977), pp. 1-28, ora in Id., *Popes, Monks and Crusaders*, Hambledon Continuum, London 1984, pp. 1-28; G. Pistarino, *Genova e l'Islam nel Mediterraneo occidentale (secoli XII-XIII)*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 189-194; G. Petti Balbi, *Lotte antisaracene e “militia Christi” in ambito iberico*, in “Militia Christi” e crociata nei secoli XI-XIII, Atti dell'undecima settimana internazionale di studio (Mendola, 28 agosto-1 settembre 1989), Milano, Vita e Pensiero, 1992, pp. 519-550; G. Jehel, *Expéditions navales ou croisade? L'activité militaro-diplomatique de Gênes dans l'Occident médiéval (X^e-XIV^e siècle)*, M. Balard, A. Ducellier (éd.), *Coloniser au Moyen Âge. Méthodes d'expansion et techniques de domination en Méditerranée du XI^e au XVI^e siècle*, A. Colin, Paris 1995, pp. 229-235; M. Tangheroni, *La prima espansione di Pisa nel Mediterraneo: secoli X-XI. Riflessioni su un modello possibile*, in G. Rossetti, G. Vitolo (a cura di), *Medioevo, Mezzogiorno, Mediterraneo. Studi in onore di Mario del Treppo*, II, Liguori, Napoli 2000, pp. 3-27, disponibile in G. Berti, C. Renzi Rizzo, M. Tangheroni, *Il mare, la terra, il ferro. Ricerche su Pisa medievale (secoli VII-XIII)*, Pacini, Pisa 2004, pp. 205-230; G. Petti Balbi, *Genova e il Mediterraneo occidentale nei secoli XI-XII*, in *Comuni e memoria storica. Alle origini del comune di Genova*, Atti del Convegno di Studi (Genova, 24-26 settembre 2001), in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s., 42/1 (2002), pp. 503-526; A. Grant, *Pisan Perspectives: The Carmen in victoriam and Holy War, c.1000-1150*, in «The English Historical Review», 131/552 (2016), pp. 983-1009.

compenso, gli equipaggi genovesi avrebbero acconsentito di smontare le proprie galee per farne macchine d'assedio¹⁵.

Nel Duecento, la fama delle marinerie italiane è, ormai divenuta tale da permettere loro d'esportare non solo macchine belliche ma anche ammiragli – è il caso del regno di Sicilia – quando non gli stessi combattenti. Città come Genova, Pisa e Venezia sono in grado di allestire flotte imponenti e di mettere in atto piani navali strategicamente articolati¹⁶. Cominciano a comparire, inoltre, diversificazioni nei gradi di comando: agli ammiragli – che, come si è detto, hanno ormai acquisito una propria personalità, tanto che la loro abilità di manovra si rivela spesso determinante – seguono i capitani, a comando di singole unità; quindi, figure minori come i protontini, semplici luogotenenti. Tale articolazione gerarchica riflette il processo di burocratizzazione e di formalizzazione delle competenze militari, che accompagna l'evoluzione delle istituzioni comunali e signorili in senso statale. Ogni campagna è pianificata nel dettaglio: dai luoghi di costruzione della flotta e, conseguentemente, di approvvigionamento del legname, all'arruolamento degli equipaggi. I comuni fanno uso sia di volontari, sia della leva obbligatoria. Il marittimo, marinaio o vogatore, poteva essere ingaggiato «ad partes» – o «ad apodixias», se la richiesta giungeva a una comunità controllata dal comune –, partecipando, cioè, agli utili della spedizione, oppure «ad soldos», a salario fisso, corrisposto al di là dei rischi del viaggio. Generalmente era possibile farsi sostituire, pagando qualcuno che s'imbarcasse al proprio posto, benché tale pratica fosse, talvolta, espressamente vietata al fine d'avere a bordo soltanto personale motivato. L'affinamento delle tecniche belliche avrebbe portato, a ogni modo, a una maggiore richiesta di personale addestrato, dando luogo a forme di mercenariato, che avrebbero caratterizzato, in particolar modo, il panorama nautico trecentesco, sviluppandosi ulteriormente nel secolo successivo, secondo moduli simili a quelli di terraferma, benché affatto sovrapponibili, vista la complessità che caratterizzava il conflitto navale. Resta da capire anzi, quanto quest'ultimo possa avere influenzato le metodiche terrestri¹⁷.

Pirateria e guerra di corsa

Come s'è detto, condurre una guerra sul mare significava, innanzitutto, fare largo uso della corsa e, cioè, dell'attività di correre in traccia o in caccia dei legni nemici. L'obiettivo era quello di arrecare il maggiore danno possibile all'avversario così da

¹⁵ A. Musarra, *Genova e il mare nell'Alto Medioevo: una rilettura delle fonti*, in «Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo», 119 (2017), pp. 109-147.

¹⁶ Per gli scontri tra Genova, Pisa e Venezia cfr., ora, A. Musarra, 1284. *La battaglia della Meloria*, Laterza, Roma-Bari 2018, e Id., *Il Grifo e il Leone. Genova e Venezia e la supremazia sul Mediterraneo*, Laterza, Roma-Bari 2020.

¹⁷ Musarra, *Medioevo marinaro*, cit., pp. 99-100.

fiaccarne le risorse morali ed economiche. Sino al Trecento, si può dire che il confine tra guerra di corsa e pirateria sia ancora piuttosto labile, e tale rimarrà per diverso tempo. Il fenomeno, a ogni modo, conobbe una crescita tale da stimolare la creazione di magistrature appositamente deputate a trattare le rimozioni derivanti dalla perdita di beni ed eventualmente rifondere i danni provocati a terzi dai propri concittadini. È il caso, ad esempio, del genovese *Officium robarie*, sorto verso la fine del Duecento¹⁸. D'altra parte, l'attività di saccheggio era ampiamente incoraggiata in situazioni di conflitto. A essa partecipava ogni ceto sociale, senza distinzioni, ciascuno secondo le proprie possibilità, avendo la capacità d'incidere fortemente sulle fortune personali favorendo l'accumulo di capitale. La storiografia, anzi, ha, ormai, riconosciuto il legame esistente tra l'esercizio della pirateria e la mobilità sociale, mostrando com'essa sia stata, in numerosi casi, sia d'ambito italico, sia catalano-aragonese, sia greco-bizantino, un volano per l'ascesa nell'amministrazione civile, se non nei più alti ranghi dell'aristocrazia¹⁹. Non è un caso se la figura del pirata conoscesse una certa mitizzazione. La novellistica tardo-medievale vi dedica ampio spazio, come mostrano gli esempi boccacceschi di Landolfo Rufolo, il ricco mercante di Ravello, di Paganin «da Mare», «famoso corsale», del liparota Martuccio Gomito, schiavo a Tunisi. Ma si pensi, anche, alle duecentesche *Laudes de Virgine Maria* di Bonvesin de la Riva, che dedica un componimento intero – il *De pirrata* – a un anonimo pirata senza scrupoli, convertitosi da una vita fatta di soprusi in punto di morte; o, ancora, a Dante, che, in *Inf.* XXVIII, 76-81, fa preannunciare da Pier de Medicina la morte di due noti pirati: Guido del Cassero e Angiolello da Fano, uccisi da Malatestina Malatesta. Nicola d'Agnito è, invece, il «famosissimo corsalo» che imperversa sulle coste di Barberia

¹⁸ L. De Mas Latrie, *L'Officium robarie, ou L'Office de la piraterie à Gênes au Moyen Âge*, in «Bibliothèque de l'Ecole des Chartes», 53 (1892), pp. 264-272; B.Z. Kedar, *L'Officium Robarie di Genova: un tentativo di coesistere con la violenza*, in «Archivio Storico Italiano», 525/3 (1985), pp. 331-372; A. Roccatagliata, *L'Officium robarie del Comune di Genova, 1394-1397*, 3 voll., Università di Genova, Genova 1989; Ead., *L'Officium robarie del comune di Genova: da ufficio della pirateria a ufficio dei ribelli*, ECIG, Genova 1990.

¹⁹ La bibliografia sulla pirateria e la guerra di corsa è amplissima. Tra le pubblicazioni più recenti segnalo: M. Mollat, *Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course et de la piraterie (XIII^e-XV^e siècle)*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 743-149; P.F. Simbula, *Corsari e Pirati nei mari di Sardegna*, Edizione dell'Istituto del CNR sui rapporti italo-iberici, Cagliari 1993; C. Pennazzi Catalano, *Gli atti notarili per la messa in corsa*, in «Studi e materiali», 4 (2008), pp. 1717-1728; E. Basso, *Pirateria, politica, ceti dirigenti: alcuni esempi genovesi del Tardo Medioevo*, in N. Jaspert, S. Kolditz, F. Schoeningh (hrsg.), *Seeraub in Mittelmeerraum. Piraterie, Korsarentum und maritime Gewalt von der Antike bis zur Neuzeit*, Verlag Ferdinand Schöningh, Paderborn 2014, pp. 209-250; D. Valérian, *La course et la piraterie en Méditerranée occidentale à la fin du Moyen âge: entre activité économique et instrument politique*, in A. Nef, D. Coulon, C. Picard, D. Valérian (édd.), *Les territoires de la Méditerranée, XI^e-XVI^e siècle*, Presses Universitaires de Rennes, Rennes 2013, pp. 35-49; V. Burguera-Puigserver, *Els perills de la mar a la Corona d'Aragó baixmedieval. Ofensiva i defensa marítima des de l'observatori mallorquí (1410-1458)*, Fundació Noguera, Barcelona 2024.

protagonista della novella 22 del *Novellino* di Masuccio Salernitano, vissuto nella prima metà del Quattrocento²⁰.

D'altra parte, le cronache, così come la documentazione notarile e governativa, abbondano di nomi di pirati e corsari illustri, per lo più pisani, genovesi e catalani, vissuti fra Due e Quattrocento: Trapelicino, Guglielmo Grasso, Enrico Pescatore, Alamanno da Costa, Andrea Moresco, Raffo «de Gualterio», Roger de Flor, Martino Zaccaria, Francesco Gattilusio, Tommaso Grimaldi, Paolo Ciconia, Pero Niño, Giuliano Gattilusio, Scarincio, sono solo alcuni degli esempi possibili. Lo stesso Benedetto Zaccaria non disdegnava d'arricchirsi «more pyratice». Senz'altro, si trattava d'un pericolo costante per chiunque decidesse di mettersi in mare, capace d'incidere, a partire dal tardo Duecento secolo, sull'adozione di strumenti economici innovativi come l'assicurazione, elaborata – com'è noto – tra Genova, Pisa, Firenze e Venezia per rispondere ai rischi crescenti. Del resto, qualsiasi bastimento, di fatto, poteva darsi alla pirateria, specie in momenti di crisi politica o di sospensione dei traffici commerciali, quando il confine tra guerra e predazione tendeva a dissolversi. Benché questa non fosse esercitata ovunque. Alcuni mari erano meno pericolosi di altri: se l'Adriatico conosceva il polso duro della città lagunare, tesa a vietare l'armamento di navi corsare e le rappresaglie private, preferendo risolvere eventuali controversie relative a ruberie subite con la diplomazia, il Tirreno era più movimentato, infestato com'era di pirati, corsari e contrabbandieri; e ciò, in ragione del multiforme quadro politico ma anche d'un ambiente naturale favorevole, fatto di coste frastagliate, insenature, isole e promontori: luoghi ideali per pianificare un attacco. Ciò che, difatti, avveniva con frequenza attorno ai mari di Corsica, Sardegna e Sicilia, ai piccoli arcipelaghi – non diversamente da quanto accadeva nell'Egeo –, ricorrendo a imboscate apportate mediante galee o saettie; quindi, nel corso del Trecento, sempre più spesso tramite navi tonde. Laddove l'attività piratesca era più strutturata si procedeva a un'accurata pianificazione, che aveva luogo – benché la cosa possa stupire – davanti a un notaio. Gli strumenti finanziari erano diversi²¹.

Progressivamente, si tenterà di normare il fenomeno, che, tuttavia, manterrà sempre una certa fluidità. Basti pensare all'uso di redigere all'inizio delle ostilità

²⁰ Per Landolfo Rufolo cfr., ora, A. Musarra, S. Marchesi, *Landolfo's Fortunes: Decameron II.4 as a Maritime Morality Tale*, *Lectura Boccaccii*, Princeton University, Princeton (in corso di stampa).

²¹ Esisteva, ad esempio, il prestito «ad usum cursi» (o «ad modum cursi»): un prestito marittimo, generalmente senza indicazione di rotta, che prevedeva un premio al prestatore che poteva giungere sino al 50% della preda. Assai simile era il cosiddetto «mutuo in panatica»: un prestito per la fornitura del vettovagliamento necessario all'equipaggio o di parte delle dotazioni di bordo, ripagato attraverso una percentuale della preda (generalmente, il doppio di quanto prestato). Una parte del ricavo spettava, dunque, agli armatori (che solitamente non erano i proprietari delle navi bensì i noleggiatori); il resto era ripartito tra gli «homines cursales», assegnando quote multiple agli ufficiali e ai graduati secondo una pratica in uso già al principio del XII secolo. Alcuni esempi contrattuali in A. Scialoja, *Contratti tipici del Castello di Bonifacio*, Soc. ed. del «Foro italiano», Roma 1946 (Saggi di storia del diritto marittimo, III).

vere e proprie “liste di contrabbando”, elencanti quelle merci o quei materiali suscettibili di sequestro da parte di piccole flotte corsare se rinvenuti a bordo di navi mercantili di paesi neutrali. Si tratta di attività non ancora ben codificate, ma esistenti, rientranti generalmente nei cosiddetti «deveta». Nel corso della guerra scoppiata tra Genova e Pisa nel 1282, ad esempio, diverse navi veneziane furono catturate dai genovesi perché sospettate di trasportare illecitamente merci pisane, dando origine a interminabili richieste di risarcimento, testimoniate da numerose fonti. Tali pratiche non differivano molto dall’embargo imposto ripetutamente dal papato sull’esportazione di armi, ferro, legname, cavalli, cibo, schiavi e altre mercanzie verso le terre del sultano d’Egitto. Nel 1179, il terzo concilio lateranense aveva accolto per la prima volta il divieto di commerciare armi, ferro e legname per le costruzioni navali nei paesi musulmani. Disposizione, questa, ripresa da tutti i grandi concili del secolo successivo. Sovente, a ogni modo, tali misure erano limitate strettamente ai periodi di ostilità: nel corso dei concili del 1215 e del 1245 fu proibita l’attività commerciale per un periodo di quattro anni; nel 1274, nel corso del secondo concilio di Lione, tale periodo fu aumentato a sei anni, con l’intento d’aumentare il numero di legni a disposizione delle potenze cristiane. Nuovi «deveta» furono emanati in corrispondenza della caduta della Terrasanta in mano ai mamelucchi, tra il 1289 e il 1291, e reiterati periodicamente da tutti i papi del tempo, con scarso successo. I contravventori – «infames», secondo le bolle papali – erano privati della capacità di fare testamento, d’ottenere beni in eredità e di ricoprire uffici pubblici, dovendo sottostare, inoltre, alla confisca dei propri beni. Inutile dire come tali imposizioni avessero ben poco successo. Pagando un’ammenda era possibile, infatti, evitare la sanzione e contribuire contemporaneamente ai progetti di crociata, salvando – almeno in apparenza – la coscienza²².

Con tutta probabilità, furono prassi di questo genere a favorire l’adozione d’una vera e propria legislazione in materia di pirateria e guerra corsara. La prima disposizione nota di parte veneziana risale al 1226: il 20 luglio, il regime in carica stipulò, infatti, un contratto con Giuliano Acotanto di San Biagio, cui fu concesso di armare in corsa il proprio legno per la repressione del contrabbando tra le coste della Dalmazia e l’Egitto: all’equipaggio sarebbero state concesse armi, vesti, utensili e vettovaglie. L’Acotanto avrebbe ottenuto, in cambio, due terzi del carico delle navi predate, oltre alle vele, alle sartie e alle àncore presenti; al comune,

²² Le mercanzie trasportate dai contravventori, a ogni modo, potevano essere incamerate da chiunque li avesse colti in flagrante: un chiaro incentivo, oltre che a una regolare attività di polizia di mare, a comportamenti inquisitori. Le numerose suppliche rivolte ai papi del Trecento per poter commerciare liberamente mostrano come la questione andasse cadendo nel vuoto, cfr. D. Jacoby, *The Supply of War Materials to Egypt in the Crusader Period*, in «Jerusalem Studies in Arabic and Islam», 25 (2001), pp. 102-132, disponibile in Id., *Commercial Exchange across the Mediterranean: Byzantium, the Crusader Levant, Egypt and Italy*, Variorum Reprints, Aldershot 2005, II.

invece, sarebbero spettati gli scafi e i prigionieri. Non sappiamo se tali accordi rappresentassero la prassi, anche se ciò è, senz'altro, possibile. Una norma veneziana posteriore, risalente al 1350, avrebbe stabilito la divisione del bottino in sette parti, divise equamente, secondo un complesso sistema di ripartizioni interne a ciascuna quota, tra il capitano generale dell'armata, l'ammiraglio, i capitani in sottordine, i sopracomiti, i comiti, gli scrivani, i nocchieri, i «socii», i balestrieri, le truppe da sbarco e i rematori, differenziando i prodieri dei primi due banchi di prua e di poppa, da ciascun lato. Alle famiglie dei caduti, infine, sarebbe stata rilasciata una quota doppia di quella spettante al defunto²³. Tali norme riflettevano ormai una piena istituzionalizzazione del fenomeno corsaro, divenuto parte integrante delle strategie economiche e militari delle città marinare. A quest'altezza cronologica, dunque, tali pratiche erano normate da tempo. I metodi, invece, erano i più vari, benché si abbia notizia del progressivo stabilizzarsi d'una serie d'azioni consequenziali che avevano inizio, di solito, con la richiesta d'ispezione del bastimento avversario. Metodi che non escludevano brutalità di vario tipo. Benché si cercasse di nascondere gli oggetti più preziosi, nulla poteva contro le torture e le minuziose perquisizioni²⁴. V'è da credere che pratiche del genere, oltre, naturalmente, a uccisioni di massa, volte a eliminare scomodi testimoni, fossero frequenti anche nel Mediterraneo.

Nel corso del Trecento, le «maone» genovesi – associazioni di creditori dello stato, abilitati alla conquista e allo sfruttamento economico di determinate aree contese – non costituiranno altro che un passo ulteriore verso il riconoscimento sociale del ruolo della corsa. Un mutamento ulteriore, a ogni modo, avrebbe avuto luogo nel secolo successivo. La contrazione delle possibilità d'ascesa sociale offerte al marittimo avrebbe coinciso, infatti, oltre che con un incremento del fenomeno, con una sua rinnovata considerazione, sollevando singolari problemi di natura diplomatica. Si pensi, ad esempio, tra i molti esempi a disposizione, al caso della nave *Saint Gilles*, appartenente al priore provenzale degli Ospitalieri, affondata, il 29 giugno del 1473, tra il porto di Modone e l'isola di Sapienza mentre era diretta a Rodi, recante a bordo un carico di olio, telerie e vino greco in parte di proprietà dell'Ordine, in parte di alcuni mercanti di Marsiglia. Nella zona erano in navigazione tre navi genovesi, al comando dei patroni Gioffredo Spinola, Pietro Giustiniani «olim» Recanelli e Francesco Grimaldi, i quali s'impadronirono delle merci prima

²³ F. Sassi, *La guerra in corsa e il diritto di preda secondo il diritto veneziano*, in «Rivista di storia del diritto italiano», II/2 (1929), pp. 261-296.

²⁴ Marco Polo, ad esempio, narra nel *Milione* un sistema in uso presso i mari indiani: «Vi sono in questo reame i maggiori corsari che si possino imaginare, perché vanno fuori con li suoi navilj, e come prendono alcun mercante subito li fanno bere un poco di acqua di mare mescolata con tamarindi, che li muove il corpo, e fa andar da basso. E la causa è questa, perché i mercanti, vedendo venire i corsari, inghiottono le perle, e gioie che hanno, per asconderle, e costoro gliele fanno uscir fuori del corpo», cfr. Marco Polo, *Il Milione*, a cura di A. Lanza, Studio Tesi, Pordenone 1991, pp. 228-229.

che il legno affondasse. Ciò diede adito a una lunga controversia, che avrebbe visto i genovesi sostenere d'aver agito applicando lo «ius naufragii», salvando parte del carico; i cavalieri e i marsigliesi, invece, accusare i primi, spacciatisi inizialmente per veneziani, d'aver causato l'incagliamento della nave per poi assalirla²⁵. Mentre i cavalieri protestavano presso il governo genovese, presentando un inventario assai dettagliato delle merci predate, i patroni genovesi provvidero a far mettere per iscritto una serie di testimonianze giurate a sostegno della propria versione dei fatti. Fu aperta un'inchiesta ufficiale, gestita dall'*Officium maris*, incaricato di condurre l'indagine e di provvedere eventualmente alla refusione del danno. Nonostante le sentenze favorevoli ai patroni emesse nell'aprile del 1474, la controversia si sarebbe trascinata sino al 1478, coinvolgendo tanto Renato d'Angiò, a difesa dei propri sudditi provenzali, quanto Luigi XI di Francia, a sostegno dell'Ordine.

La battaglia

La guerra di corsa, condotta oltre ogni considerazione di natura religiosa, tanto ai danni di cristiani, quanto di musulmani – il fenomeno della corsa turca e barbaresca caratterizzerà la seconda metà del Quattrocento e i secoli successivi –, era solitamente logorante, soprattutto se diretta a intercettare gli approvvigionamenti nemici. Si trattava, in sostanza, di una guerra d'usura, fatta di attese, agguati e inseguimenti più che di grandi scontri campali, in cui contavano più la resistenza, la capacità di sorvegliare le rotte e di tendere imboscate, che non il coraggio impetuoso del combattimento frontale. Entrambe le parti erano conscie di dover, presto, stipulare una tregua ovvero venire a battaglia, così da evitare d'impoverire le risorse. Gli scontri minori avevano inizio con un inseguimento, oppure con l'interdizione della navigazione altrui, consumandosi in brevi tafferugli. Le battaglie tra flotte ingenti erano condotte, invece, mediante una serie d'azioni consequenzialmente ordinate. Alla vista della flotta nemica, le galee – solite a navigare in linea di fila, una dietro l'altra – si disponevano in linea di fronte, a distanza conveniente, talvolta legandosi l'una con l'altra a mezzo di apposite cime o catene – si tratta della cosiddetta «infrenellatura» –, così da evitare che eventuali unità nemiche procedenti a velocità elevata potessero passarvi in mezzo. Talvolta, si posizionavano a semicerchio, in formazione lunata o falcata, con l'ammiraglia nel mezzo, secondo un principio già enunciato nei *Tactica* dell'imperatore greco Leone VI, vissuto tra IX e X secolo. Qualora il centro nemico avesse puntato l'ammiraglia,

²⁵ «[...] vene la barca dela nave de genovesi con gente armata de coraze, lanze, balestre, e tal gente 80 voleva che la gente de la nave saltasse nelo scoglio per loro salire nela nave et feceno [ordine] ala nave de Rhodi da parte del capitano de la nave de zenovesi che gli dovessero dare la cabia, et cossì salirono et pigliarono la cabia, et lo castello de poppa et posseno ad sacco dicta nave», cfr. Archivio di Stato di Genova, *Archivio Segreto*, *Maritimarum*, 1665B.

le ali sarebbero state pronte ad avanzare stringendo l'avversario in una morsa. Tuttavia, l'esperienza suggeriva d'evitare mosse di questo genere. Nella maggior parte dei casi ci si incontrava procedendo su rotte parallele ma in direzione opposta, fidando sulla riserva, solitamente tenuta a distanza di sicurezza, fatta avanzare a voga arrancata. Ciò che mostra come il posizionamento delle galee nelle fasi iniziali della battaglia fosse di fondamentale importanza: avere il sole negli occhi o disporsi contro vento significava partire svantaggiati²⁶.

Soltanto dopo che le flotte s'erano sistemate a dovere aveva inizio lo scontro vero e proprio, inaugurato da una serie d'insulti reciproci, che avevano la funzione di rinverdire l'odio per il nemico, seguiti, nel corso della manovra d'avvicinamento, da un preliminare lancio di sassi e dardi contro le vele – quando non ammainate – o il sartame dei legni avversari; quindi, di frecce, quadrelle e verrettoni da parte di arcieri e balestrieri. Benché il caricamento della balestra fosse più lento, il suo utilizzo garantiva maggiore sicurezza: il balestriere poteva rimanere, infatti, coperto dietro i castelli o i pavesi e appoggiare l'arma sui parapetti, migliorando la mira; l'arciere, invece, doveva alzarsi in piedi esponendosi al tiro nemico. Pare che, tra Due e Trecento, i migliori balestrieri a disposizione fossero catalani, ma i genovesi si sarebbero imposti velocemente, essendo tra i più richiesti anche per le grandi battaglie per la guerra terrestre. L'arte del tiro, frutto d'un addestramento lungo e severo, implicava non solo la forza fisica necessaria a tendere la corda – mediante l'uso di staffe, ganci o verricelli – ma anche la capacità di calcolare con precisione distanza, vento e movimento del bersaglio. L'efficacia del colpo dipendeva dal perfetto coordinamento tra gesto e tempo, qualità che solo un soldato di mestiere poteva vantare. A bordo delle galee, i balestrieri trovavano il loro posto ideale: protetti dietro i parapetti o sui castelli di prua e di poppa, costituivano la prima linea offensiva durante l'avvicinamento, preparando il terreno all'arrembaggio. Talvolta operavano in coppia con dei soldati («supersalientes», «socii») incaricati di reggere grandi scudi rettangolari sotto i quali i tiratori potevano ricaricare in sicurezza. Gli archi, più rapidi da ricaricare, non potevano competere con la potenza perforante della balestra, in grado di trafiggere corazze e scudi a distanza di decine di metri. Non a caso, nel corso del Trecento, la figura del balestriere fu progressivamente professionalizzata e inquadrata in compagnie specializzate, spesso contrattualizzate dai comuni o dai capitani di ventura²⁷.

Man mano che ci si accostava alle galee nemiche erano lanciate misture incendiarie, replicanti il famoso fuoco greco, diffuso in particolare nel Meridione:

²⁶ Musarra, *Medioevo marinaro*, cit., pp. 209-213.

²⁷ N. Calvini, *Balestre e balestrieri medievali in Liguria*, Edizioni Casabianca, Sanremo 1982; F. Romanoni, «Boni Balistrarii de ripperia lanue». *Balestrieri genovesi attraverso due cartulari del 1357*, in «Archivio Storico Italiano», CLXVIII/3 (2010), pp. 461-490; Z.M. Longhi, *I balestrieri di Genova nel periodo 1300-1400 secondo le carte dell'Officium Guerrae*, Tesi di laurea (relatore: Paolo Grillo; correlatrice: Marina Gazzini), Milano, Università degli studi di Milano a.a. 2017/2018.

alcuni documenti della cancelleria angioina citano, infatti, sia l'uso di apposite ampolle, generalmente di vetro, ricolme di fuoco «silvestro» – contenenti probabilmente resine e nafta, corrispondente a quel che in area toscana era chiamato fuoco «pennace», in riferimento alle pene (e, dunque, alle fiamme) dell'inferno –, o di caldaie di rame, utilizzate, assieme a un sifone, al pari d'un lanciafiamme. Per difendersi, la galea era, talvolta, «imbarbottata»: la fiancata, cioè, era rivestita di cuoio trattato appositamente per resistere alle fiamme. Soltanto dopo aver dato fondo alla maggior parte delle proprie risorse d'offesa si dava inizio alla manovra d'arrembaggio. Ogni galea, scelto il proprio avversario, tentava di sfondarne la fiancata attraverso lo sperone, oppure d'accostarvisi e di spezzarne i remi. Se la manovra fosse riuscita ci si sarebbe assicurati alla fiancata della galea nemica con aste e rampini per permettere, attraverso apposite passerelle, che i propri soldati così come parte dei vogatori potessero lanciarsi contro il nemico. Il combattimento corpo a corpo poteva essere preceduto dal lancio di calce o di sapone addosso agli avversari, in modo da irritare i loro occhi, rendere la respirazione difficoltosa o farli scivolare (ma si ha anche notizia dell'utilizzo di animali velenosi quali vipere e scorpioni). In breve tempo, tutto l'equipaggio si lanciava nella mischia ben sapendo che, in caso di sconfitta, non avrebbe avuto altra via di scampo che gettarsi tra i flutti. Ciò che, talvolta, poteva dire morte certa. Il combattimento terminava con la conquista dello stendardo avversario, generalmente collocato a bordo dell'ammiraglia o della sua galea di scorta; più raramente, quando tutti i difensori erano stati spinti in mare. A quel punto, la galea nemica era saccheggiata da cima a fondo e combusta, se danneggiata; più spesso, infatti, la si rimorchiava a terra come trofeo di guerra, incorporandola, sovente, tra le proprie unità dopo averla opportunamente ridipinta²⁸.

Questa, dunque, la cinematica d'una battaglia navale del tardo Duecento. È, senza dubbio, singolare constatare, a ogni modo, come, nei due secoli successivi, gli scontri navali tornassero a rarefarsi in favore d'una crescita della guerra di corsa, evidentemente ritenuta più remunerativa. Anche in termini di vite umane. Ciò fu probabilmente un portato del progressivo gigantismo navale. Ma anche dell'utilizzo crescente di armi da fuoco, già utilizzate occasionalmente negli eserciti di terra almeno dal terzo decennio del Trecento, con effetti più psicologici che reali, per poi comparire all'interno di fortificazioni, in particolare nell'Italia centro-settentrionale. La presenza di bombarde a bordo di navi e galee, invece, non è anteriore alla metà del secolo. La prima attestazione certa risale al 1359, quando, secondo la contemporanea cronaca di Pedro López de Ayala, un pezzo di questo genere sarebbe stato caricato su d'una cocca catalana nel corso dell'assedio di Barcellona apportato da castigiani e genovesi. Sarà, tuttavia, la guerra di Chioggia

²⁸ Musarra, *Medioevo marinaro*, cit., pp. 209-213.

– combattuta, come si vedrà, fra genovesi e veneziani tra il 1379 e il 1381 – a vederne il primo utilizzo estensivo, sia a bordo di cocche, sia di piccoli legni, come abbondantemente testimoniato dalle cronache coeve. Non è un caso se la prima descrizione dell'arma sia d'ambito veneto, risalendo al 1376. Secondo Redusio da Quero, autore del *Chronicon Tarvisinum*, non si trattava d'altro che d'un tubo metallico, in cui erano inserite delle palle di pietra rotonde, affiancato da un contenitore cilindrico in cui era posta la polvere, a base di salnitro e zolfo, che provocava lo scoppio. Nel 1390, nel corso della crociata franco-genovese contro al-Mahdia, l'uso della bombarda – posizionata a prora, dietro le rembate, utilizzata per colpire lo scafo o gli equipaggi –, pare essere, ormai, un fatto consueto. Alcuni legni particolarmente grandi ne ospitavano addirittura due. Nel corso del Quattrocento, le navi tonde avrebbero iniziato ad accogliere a bordo un numero crescente di pezzi, collocati generalmente a fiancata, così da far fuoco sia verso prua, sia verso poppa, sfruttando la posizione sopraelevata, e non soccombere di fronte al tiro nemico, diretto contro le murate²⁹.

L'affermazione progressiva dell'artiglieria avrebbe favorito, in effetti, quell'utilizzo di grosse navi tonde nell'ambito delle flotte da guerra di cui s'è detto. Non siamo di fronte a un generico supporto logistico alla flotta di galee. La nave si colloca, ora, su un piano di comprimarietà. È quanto accadde, ad esempio, il 4 ottobre del 1420, quando una flotta catalano-aragonesa formata da 13 galee e 13 navi di ampio tonnellaggio, guidata personalmente da Alfonso V d'Aragona, a bordo della capitana, la *Capo Rotondo*, tentò d'impadronirsi del porto genovese di Bonifacio, in Corsica. Il regime in carica nel capoluogo ligure inviò in soccorso della cittadina una squadra di 7 grosse navi, seguita da una più piccola, con lo scopo di recare agli assediati armi e vettovaglie ma altrettanto di sostenere eventuali scontri, senza contemplare la presenza di galee, al di là di quelle che avrebbero eventualmente trovato sul posto. Il fiordo che proteggeva il porto era sbarrato dalla unità nemiche. Procedendo alla massima velocità, tre navi genovesi riuscirono a spezzare la catena posizionata dagli aragonesi per impedire l'accesso. La battaglia fu combattuta a colpi di bombarda. La vittoria genovese fu determinata, però, da un'azione subacquea. Secondo un cronista posteriore, un certo Andrea Margone (un cognome ch'era anche una professione, indicando coloro che per mestiere s'immergevano: i «marangoni», appunto),

al quale era cosa molto facile notare nel fondo del mare, et starvi tanto spacio ch'era cosa miranda, [...] nel mezzo della battaglia notò sotto acqua: et tagliò le corde con le quali erano ligate le anchora della nave di Capo rotondo, la qual subito poi che li mancò la ritenuta cominciò a vacillare: et poi a volgere la prora in altra

²⁹ Sull'utilizzo delle bombarde si veda, ora, S. Lombardo, *Galee, bombarde e guerre di simboli. Innovazioni negli assedi anfibi di Chioggia tra genovesi e veneziani (1379-1380). Una svolta nel Medioevo marittimo*, in «Nuova Antologia Militare. Medioevo», 2 (2021), pp. 93-128.

parte: e si tirava l'altre che gli erano appresso a dietro: et questa cosa diede amiratione et tremore alla gente, come che procedessi da una causa non conosciuta: et cominciò l'armata Regia a cedere poco a poco³⁰.

Forti del momentaneo sbandamento aragonese, i genovesi riuscirono a guadagnare il porto. Tuttavia, al momento di ripartire, si trovarono nuovamente la strada sbarrata. Per fuggire, s'utilizzò un «brulotto»: si riempì di pece e di fosforo una piccola imbarcazione, che fu fatta deflagrare a ridosso della flotta avversaria. L'azione ebbe successo, e Alfonso non poté fare altro che abbandonare l'assedio. Meditando vendetta³¹.

Conclusioni

Nel tirare le fila di questo percorso, si può dire che la guerra sul mare nel Mediterraneo medievale appaia non tanto come un'appendice della guerra di terraferma, bensì come un dispositivo autonomo, dotato di una grammatica e di vincoli propri. L'intreccio fra tattica, tecnica e istituzioni ne costituisce la cifra: dalla lunga persistenza dell'abbordaggio alla progressiva orchestrazione delle flotte (riserva, "infrenellatura", formazioni falcate), fino alla svolta quattrocentesca, segnata dall'artiglieria e dall'impiego combinato di galee e navi tonde. A monte, un'infrastruttura materiale e amministrativa senza la quale non si combatte: cantieri, arsenali, maestranze, salari, approvvigionamenti, scritture di bordo, giurisdizioni marittime. A valle, la permeabilità – talora, voluta – fra illecito e lecito: pirateria, corsa, «deveta», ripartizioni del bottino e uffici deputati alla risoluzione dei contenziosi. Il mare, spazio comune e conteso, diviene, così, un laboratorio di sovranità in cui le città di mare – Genova, Venezia, Pisa, ma non solo – saldano guerra, commercio e fiscalità, dando forma a strategie d'interdizione e di proiezione che raramente mirano alla distruzione totale del nemico; più spesso, alla sua logorante asfissia³². Anche il profilo culturale ha un suo peso: la narrazione

³⁰ Agostino Giustiniani, *Castigatissimi annali con la loro copiosa tavola della eccelsa et illustrissima Repubblica di Genoa da fideli et approvati scrittori per el reverendo monsignore Agostino Giustiniani, genovese, vescovo di Nebio, accuratamente raccolti*, Antonio Bellono Taurinense, Genova 1537, c. CLXXXIIIv.

³¹ Per il ruolo della corona aragonese mi limito a segnalare G. Olgiati, *Classis contra regem Aragonum (Genova 1453-1454). Organizzazione militare ed economica della spedizione navale contro Napoli*, Pisa, Edizioni ETS, 1990; M. D. López Pérez, *Catalan maritime expansion in the western Mediterranean (12th-15th centuries)*, in *The Sea in History*, cit., pp. 295-305.

³² Sul rapporto tra guerra e fiscalità cfr., ora, A. Musarra, *Il finanziamento della guerra sul mare nel Mediterraneo del Trecento. Note dall'osservatorio genovese*, in *Mediterraneo mare aperto (secc. XII-XV)*, Atti del LIX Convegno storico internazionale (Todi, 9-11 ottobre 2022), Centro Italiano di Studi sul Basso Medioevo-Accademia Tudertina, Spoleto 2023, pp. 123-142; Id., *La gestione della spesa straordinaria nel primo dogato genovese: l'Officium monete*, in «Documenta. Rivista internazionale di studi storico-filologici», V (2022), pp. 35-47; Id., *Taxation, credit and naval warfare. Genoa and*

cronachistica, i lessici tecnici, le iconografie e le memorie civiche concorrono a costruire un immaginario della talassocrazia che non è puro orpello, alimentando reclutamento, consenso e spesa pubblica. L'analisi delle fonti – letterarie, normative, notarili, contabili, materiali – mostra come, fra XIII e XV secolo, si consolidi un sapere pratico della guerra sul mare, insieme empirico e formalizzato, capace di stabilire priorità operative – sorveglianza delle rotte, intercettazione, blocchi mirati –, di selezionare competenze – balestrieri, artiglieri, bombardieri, “marangoni” –, di adattare i mezzi – rinforzi strutturali, protezioni antifiamma, disposizione dei pezzi. Ne risulta il profilo di un conflitto al contempo più “industriale” – per bisogni e costi – e più “selettivo” – per obiettivi e durata: raramente decisivo in singole giornate, spesso determinante nella lunga durata degli scambi, delle entrate annonarie e dei bilanci cittadini.

Queste considerazioni s'accompagnano alla riflessione in merito alla possibilità che il pensiero tattico-strategico così forgiatosi giungesse o meno a prevedere la possibilità d'un completo controllo del mare (*sea power*, *naval power* o *sea control*), secondo i moduli enunciati nel XIX secolo dall'ammiraglio statunitense Alfred T. Mahan. E, dunque, attraverso il possesso d'una flotta capace di grandi proiezioni – nel suo caso, proiezioni oceaniche –, volta alla protezione dell'economia marittima, ritenuta apportatrice di benessere ben più di quella terrestre. Secondariamente, tramite la creazione d'un sistema logistico di basi navali, capaci d'assicurare una rete di comunicazioni efficiente, e il controllo delle linee di comunicazione esistenti tra una base e l'altra, e, cioè, di quelle rotte in grado di collegare la base navale di partenza con le zone di commercio o di conflitto. Ebbene: nessuna marineria d'età medievale avrebbe potuto ottenere un autentico blocco delle comunicazioni. Le unità navali utilizzate nelle operazioni militari – le liburne, i dromoni, le galee – non erano adatte a questo scopo: la potenza sviluppata dalla voga decadeva velocemente; l'uso della vela era soggetto ai capricci del vento; la capacità d'operare un pattugliamento continuo delle aree d'interesse, così come di controllare in maniera serrata un numero cospicuo di basi marittime, collocate in posizioni strategiche, nelle quali ricoverare parte del naviglio, era eccessivamente onerosa; oltre a ciò, le possibilità di coordinare a distanza le azioni di flotte e squadre navali minori erano scarse a causa d'un sistema di comunicazioni inefficiente. Certo, la pratica di deviare i legni in entrata o in uscita dai porti nemici, così come quella d'intercettare il naviglio mercantile lungo tratte specifiche, era ben nota. Essa, tuttavia, era limitata a singoli porti e a brevi periodi di tempo. La possibilità d'intercettare la totalità del naviglio concorrente era lungi da venire. Tutt'al più, ciò cui si poteva ragionevolmente aspirare era il controllo d'alcune rotte tra le più frequentate, convogliando la più ampia forza disponibile in settori limitati,

Venice: fiscal-military states?, in *Genoa and Venice Overseas. People, Power, and Art, 13th to 16th century*, Böhlau Verlag, Wien (in corso di stampa).

secondo moduli consoni, più che al classico concetto di *sea power*, a quello odierno di *force projection*, utilizzato nell'ambito degli attuali conflitti asimmetrici³³.

Tale elemento, dunque, differenziava ulteriormente la guerra navale da quella di terraferma, nell'ambito della quale risultava difficile proiettare le proprie forze sulle lunghe distanze a meno di non servirsi, appunto, di bastimenti. Tale capacità, garantita dall'unità navale, così come la relativa autonomia operativa e logistica, non erano, certo, rapportabili alle tattiche solitamente attuate nei conflitti terrestri. Se il teatro della guerra navale era per antonomasia quello esterno, di comune appartenenza, la guerra di terraferma si combatteva, sovente, nell'ambito di territori limitrofi, quando non – ritenuti o meno – di propria pertinenza. Sono questi, dunque, i motivi che spingono a cercare differenziazioni tra le due modalità d'approccio al conflitto nel corso dell'età medievale. La guerra navale e la guerra di terraferma erano, senza dubbio, interconnesse ma dotate d'intrinseche peculiarità. Le due sfere si richiamavano costantemente. La seconda, tuttavia, sviluppò forme proprie di sapere e d'organizzazione in cui la dimensione del movimento e della logistica aveva un peso preponderante. Non fu mai una guerra “totale”, bensì selettiva e intermittente, funzionale al controllo dei flussi più che alla distruzione dell'avversario. Essa richiedeva capacità di pianificazione, conoscenza dei tempi e dei venti, competenze tecniche e giuridiche: un'arte del governo più che della pura violenza. In questo senso, la guerra sul mare fu anche un laboratorio politico-istituzionale, spingendo le comunità marittime a misurare il proprio potere attraverso la gestione di arsenali, maestranze, risorse e norme. Dal punto di vista italico, essa costrinse i poteri comunali e signorili a elaborare modelli di gestione integrata fra fiscalità, cantieristica e reclutamento, anticipando forme di amministrazione statale permanente. La dimensione tecnica del conflitto – dall'adozione di standard costruttivi uniformi alla specializzazione del personale di bordo – divenne parte costitutiva d'un sapere politico e strategico condiviso. Si può dire, pertanto, ch'essa fosse, al tempo stesso, un banco di prova e un motore di modernità: una lente privilegiata per cogliere la transizione del Mediterraneo da orizzonte di scambio a teatro di potere globale.

³³ Per la possibilità d'applicare al medioevo gli assunti di Alfred T. Mahan relativi al cosiddetto “sea power” cfr. A.R. Lewis, *Naval Power and Trade in the Mediterranean, A.D. 500-1100*, N. J., Princeton University Press, Princeton 1951; J.B. Hattendorf, *Introduction. Theories of Naval Power: A. T. Mahan and the Naval History of Medieval and Renaissance Europe*, in J.B. Hattendorf, R.W. Unger (eds.), *War at Sea in the Middle Ages and the Renaissance*, The Boydell Press, Woodbridge 2003, pp. 1-22; S. Kolditz, *Connectivity and sea power – entangled maritime dimensions in the medieval Mediterranean*, in *The Sea in History*, cit., pp. 58-69.