

Un meraviglioso spaccato sul traffico marittimo veneziano, dove, sotto il vigilante controllo del governo si organizzavano delle vere e moderne società commerciali, per aumentare il benessere di tutti.



La Muda

Quando tutto era allestito e pronto, le **Mude Veneziane** (*squadra navale*) salpavano "**secondo Justa consuetudine**" salutando tre volte la chiesa di **San Antonio Abate di Castello**, o rientravano in Laguna salutando allo stesso modo **San Giorgio e San Marco** ... con grida entusiaste e colpi di cannone.

La **Muda di Ponente** partiva ogni volta da Venezia per arrivare nelle **Fiandre, Germania e Inghilterra** giusto in tempo per partecipare alle grandi **Fiere** annuali ... Esisteva la **Fiera dell'Anno Nuovo a Lipsia**; la **Fiera di Sant'Agnese a Leopoli** in gennaio; la **Fiera della Candelora a Lublino** in febbraio; la **Fiera delle Ceneri a Jaroslaw** all'inizio della Quaresima, e quella di metà Quaresima a **Breslavia**, e di fine Quaresima prima della domenica delle Palme a **Francoforte sul Meno** ... 8 giorni dopo Pasqua si teneva la **Fiera di Pasqua a Linz** seguita da quella di **Lipsia**, e dalla **Fiera di Pentecoste** di nuovo a **Lublino** ... In giugno si organizzava la **Fiera di San Giovanni a Breslavia**, mentre in agosto c'erano le **Fiere dell'Assunta a Jaroslaw e di San Bartolomeo a Linz** ... Il 9 settembre di ogni anno si teneva la **Fiera d'Autunno a Francoforte sul Meno** seguita dalla **Fiera della Santa Croce a Breslavia**, e da quella famosissima e molto frequentata di **San Michele a Lipsia** ... A fine ottobre c'era la **Fiera dei Santi Simone e Giuda a Lublino**, a metà novembre la **Fiera di Santa Elisabetta a Breslavia**, e a fine mese la **Fiera di Sant'Andrea a Jaroslaw** che chiudeva la stagione ... e poi si ripartiva ricominciando da capo di anno in anno.

Dall'altra parte del **Mediterraneo**, cioè verso il **Levante**, prima della **Guerra di Cipro** (durante la quale gli Inglesi si presentarono direttamente a Zante, Cefalonia, Cipro, Smirne e Costantinopoli saltando l'intermediazione commerciale Veneziana), e in seguito fino a fine secolo, 42 grosse navi da carico Veneziane facevano la spola ininterrottamente col **Mercato di Aleppo in Siria** (dove erano presenti 100.000 mercanti di ogni provenienza che si assommavano alla comunità autoctona di 200.000 abitanti). Aleppo era uno dei capolinea della **Via della Seta**, e come precisava il **Console Veneto** lì residente: **"Aleppo era ricco di molte Nazioni presenti con grande quantità di merci di valore: sete, spezie, endeghe, gottoni, pannilani, seta d'oro ed altre infinite cose."** ... Di conseguenza la Muda faceva affluire a Venezia: **"cotoni di Cipro, olio di Candia e Puglia, uva di Zante e Cefalonia spedita in Inghilterra, cera dalla Turchia e zucchero dall'Egitto ..."**

Per diversi secoli ogni anno a Venezia accadeva **"l'incanto"** cioè il noleggio delle **Galee di Mercato di Stato** cioè **"da Comun"** per il **Ponente** e il **Levante** che navigavano in parallelo alle navi di libera organizzazione naviganti **"per divisum"**, cioè da privati e a proprio rischio e pericolo ... Singole **"Compagnie di Galea"** fornivano il capitale necessario per noleggiare ed equipaggiare ogni Galea: di solito si trattava di **Fraterne Familiari** di Nobili Mercanti e Armatori abituati a mercanteggiare di generazione in generazione.



Partenza della Muda

La **Muda** poteva comprendere sia **Galee** che **Navi Tonde**, che si registravano in anticipo versando una cauzione di **10 soldi per milliarium**, e un **pegno di 2000 libbre** per garantire la propria partenza ... Il capitale impegnato su ogni nave della Muda era suddiviso in **24 Carati** o partecipazioni secondo il modello della nave utilizzata, il tipo di merci, e gli

azionisti o **Parcenevoli** che anticipavano le spese avendo diretta influenza sul **Patron della Galea o Nave** considerato quasi un dipendente ... Questo non valeva però per il **Capitano della Serenissima** che era un supervisore generale al diretto ed esclusivo ordine dello **Stato Veneto** ... Di solito un **Parcenevole** sborsava e anticipava circa 7.000-8.000 ducati, e ogni **Compagnia di Galea** privata cercava di far concorrenza alle altre riducendo al minimo le spese, accaparrandosi i migliori clienti e carichi, e provando a riservarsi il migliore profitto ... Un'unica Compagnia era capace di movimentare anche 20.000 ducati d'oro ... Di solito le **Compagnie di Galea** si formavano nei mezzanini dei Fondaci o dei Palazzi Nobiliari di Venezia, e si definivano e concretizzavano meglio davanti a un buon boccale di vino in qualche osteria, o nei pressi della **Securtà dell'Emporio Realtino** dove si assicuravano le merci e il viaggio, e si progettavano rotte, tappe e scali, vendite e acquisti consultando "**occhi in su**" le **Mappe Dipinte** che affrescavano buona parte delle volte dei **Portici di Rialto**.

Era il **Senato della Serenissima** in ogni caso, che avendo partecipazioni dirette nel capitale imbarcato e investito nella **Muda**, a scegliere il **Capitano** che doveva guidare le navi "**in nome di San Marco**" ... Lo stesso **Senato** decideva il numero delle Galee ammesse al convoglio, mentre il suo **Capitano** aveva il compito d'ispezionare il carico presenziando al caricamento delle merci e annotandole: "**Se fosse stato il caso il Capitano avrebbe anche frugato nella paglia per controllare che non ci fosse qualcosa di nascosto ... Avrebbe tenuto chiuso a chiave i boccaporti nei momenti in cui non erano presenti lui e lo scrivano della nave.**" ... Finchè avevano spazio a disposizione era tenuto a caricare tutte le merci presentate, pena una multa di 5 libbre per balla, e di 10 libbre per cantàro rifiutato ... Non poteva chiedere però ulteriori denari per noleggiare la nave ... Doveva imbarcare ogni **Mercante** che avesse caricato almeno 10 balle di merci, o che avesse pagasse almeno 20 soldi di noleggio, concedendogli uno spazio largo 2 piedi, e consentendogli di portare a bordo senza sovrapprezzo una coperta e un materasso di peso non superiore a 30 libbre, un baule, una valigia, ed eventuali armi per se e un suo servitore ... E ancora: conteggiava le razioni alimentari, e controllava e organizzava gli equipaggi le cui operazioni d'arruolamento, cioè il "**Ponere Bancum**", avveniva in **Piazzetta di San Marco**: sul **Molo** sotto i **Portici di Palazzo Ducale** ... In quell'occasione veniva fornito ai **Marineri** un anticipo sulla paga che era di 2 soldi di grossi al giorno....

RACCOMANDO, per approfondire: [Arsenalotti e poveri Marineri Capotèri e Strazzaroli de Venessia](#)

Se l'articolo ti è piaciuto condividilo su:

- [Facebook](#)
- [Twitter](#)
- [Pinterest](#)
- [LinkedIn](#)
- [E-mail](#)

- [Stampa](#)
- [WhatsApp](#)
- [Telegram](#)