

(formate di tre o quattro galee), esistevano quelle di traffico (formate di due galee) colleganti tra loro i porti della Siria, dell'Egitto, della Barberia.

Bisogna notare però, a questo riguardo, l'elemento economico di queste vere e proprie unioni navali che favoriscono gli scambi che si svolgono in grande stile e con periodicità; unioni navali le quali possono essere confrontate, per alcuni altri opposti riflessi, con le carovane terrestri (1).

È la difesa della vita economica del singolo, che si può attuare soltanto attraverso una collaborazione, gli effetti della quale si percuotano nella tutela della libertà veneta sui mari, a darci l'elemento fondamentale per la genesi dello Stato veneto nell'epoca propriamente medioevale, e questa tendenza verso la creazione dello Stato, tendenza tormentosa di superamento, non riuscirà mai poi del tutto a superare i germi della grandezza statale, vividi e gloriosi nella costituzione veneziana, come nella vita quotidiana di uno Stato proporzionatamente estesissimo in relazione ai limitati mezzi di lavoro. In uno Stato, infatti, i cui confini superano praticamente le Alpi e gli estremi mari dell'Oriente, ogni centro collaborativo inevitabilmente rispecchia un elemento dello Stato: dove si accentrano e si riuniscono tali elementi in maggior numero, dovunque essi vertano, ivi è una semplice traccia, più rilevante, dello Stato, le cui propaggini si spostano serbando il loro valore nei confronti della metropoli, spessissimo anzi aumentando, di fronte ad essa, il loro valore sociale.

Se Venezia è la foce, le navi sono i mezzi che raccordano ad essa le sorgenti della sua ricchezza; il moto propulsore è dunque fuori della città madre la quale raccoglie gli ultimi risultati: ed è proprio

---

(1) Si osservi quanto tipico nel diritto marittimo medioevale sia il contratto di « germinamento » per cui la totalità del naviglio e del carico viene considerato un tutto, « unum germen », di cui ciascuna parte è solidale nelle perdite subite dalle altre (si cons. anche TARCA, *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime*, ed ÉMERIGON, *Traité des assurances*). È noto come questo istituto, essenzialmente di diritto pubblico, possedeva riflessi nelle leggi del Consolato del mare, con scopi però meno economici e più difensivi (Cap. XLVIII): « Senyor de nau deu fer conservatge ab leny poch o ab gran, si los mercaders de la nau ho volen ».

È celebre e meriterebbe un più attento studio l'istituto del « conservagium ». Nelle leggi marittime della lega anseatica si ha menzione dell'*Admiralschaft*. Colui che rompe il *conservagium* è tenuto al rifacimento del danno eventuale: « den Schaden von den seinen zu bezahlen ».

Lo Statuto di Marsiglia (IV, XXIII) possiede accenni assai notevoli sull'istituto del *conservagium* creato a scopi difensivi (*rumpere conservagium*); ma lo Statuto di Genova del 24 settembre 1330 è veramente prezioso per far scorgere il vincolo giuridico di subordinazione al *capitaneus* a cui venivano sottoposte le galee e gli uomini naviganti, considerati come collettività e singolarmente: « Capitaneus sic ellectus ut supra presit predictis omnibus galeis et omnibus et singulis hominibus navigantibus super eis et super qualibet earum cum plena baylia et potestate de mero et mixto imperio » (cap. XXVI).