

Il mare inquieto

Strategie operative nei traffici marittimi
tra età moderna e contemporanea

a cura di

Paola Nardone, Luisa Piccinno



FrancoAngeli



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più: [Pubblica con noi](#)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "[Informatemi](#)" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Il mare inquieto

Strategie operative nei traffici marittimi
tra età moderna e contemporanea

a cura di

Paola Nardone, Luisa Piccinno

FrancoAngeli 

La pubblicazione di questo volume è stata realizzata con finanziamenti del Ministero dell'Università e della Ricerca e dell'Unione Europea – Next Generation EU, Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e in particolare con fondi: PRIN 2022, *Under Uncertainty. Coping with Risks in the Mediterranean Maritime Business (Italy, 16th-19th centuries)* – n. 2022SSZFT7, CUP D53D23000800006; e PRIN 2022 PNRR *WWS (Winds, Waves and Storms): historical data and modern quantitative approaches to uncover the long-term strategies to prevent and mitigate climate risks in the European seas (15th-19th centuries)*” – n. P20227XHT5. CUP D53D23021290001.

In copertina: Bonaventura Peeters (1614-1652), Fortified Harbour.

Isbn e-book open access: 9788835179771

Isbn edizione cartacea: 9788835180036

Copyright © 2026 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons*

Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale

(CC-BY-NC-ND 4.0).

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Premessa , di <i>Paola Nardone e Luisa Piccinno</i>	pag.	9
1. Le reti dei mercanti genovesi tra la penisola iberica, il Maghreb e la Macaronesia: legami forti e deboli con Genova (secoli XV e XVI) , di <i>Carlo Taviani</i>	»	15
Introduzione	»	15
1. Le fonti	»	18
2. Mercanti e produttori: commercio di breve e lunga distanza e produzione dello zucchero	»	21
3. Uno sguardo alla Macaronesia attraverso le attività produttive e commerciali	»	26
4. Conclusioni	»	28
2. I premi delle assicurazioni marittime in età moderna: una rivoluzione? (1564-1785) , di <i>Antonio Iodice</i>	»	30
Introduzione	»	30
1. Sviluppi e funzioni dell'assicurazione marittima	»	33
2. Fonti e contesto del mercato assicurativo genovese	»	37
3. Andamento dei premi nel lungo periodo	»	42
4. Conclusioni	»	45
3. Traffici marittimi e attività commerciale nell'Adriatico in età rinascimentale , di <i>Dario Dell'Osa e Paola Nardone</i>	»	47
1. Ragusa e i traffici commerciali nell'Adriatico	»	47
2. L'azienda Stefani e i traffici tra Ragusa e Ancona	»	53
3. L'attività della famiglia Miossa tra Venezia e Ragusa	»	59
4. L'azienda mercantile dei fratelli de Giorgi	»	62
5. Conclusioni	»	69

4. I commerci delle spezie nel Mediterraneo del XVII secolo,	pag.	71
di <i>Renato Ghezzi</i>		
Introduzione	»	71
1. Preziose come l'oro: il ruolo delle spezie in età preindustriale	»	72
2. Le rotte commerciali	»	76
3. I mercati ottomani nel XVII secolo	»	79
5. Uno strumento operativo ibrido: «l'accomenda all'uso di Sanremo»,	»	92
di <i>Luisa Piccinno e Andrea Zanini</i>		
Introduzione	»	92
1. La diversificazione degli strumenti di gestione del rischio di mare fra tardo Medioevo e prima età moderna	»	93
2. Sanremo in età moderna: un vivace borgo mercantile	»	100
3. Il finanziamento del commercio matuziano: il contratto di «accomenda»	»	103
4. Conclusioni	»	109
6. Finanziamento, assicurazione, speculazione: il contratto di cambio marittimo a Genova in età moderna,	»	110
di <i>Valentina Zolesio</i>		
1. Il contesto giuridico nel Mediterraneo	»	110
2. La classificazione dei contratti e l'identificazione degli elementi essenziali	»	117
3. Conclusioni	»	127
7. Pratiche amministrative e sanitarie nel commercio marittimo del Mezzogiorno preunitario,	»	129
di <i>Paola Nardone e Dario Dell'Osa</i>		
Introduzione	»	129
1. Disposizioni di sanità marittima nell'Abruzzo preunitario	»	132
2. Composizione e distribuzione sul territorio del naviglio abruzzese	»	136
3. I traffici commerciali	»	139
4. Conclusioni	»	141
8. Commercio, sovranità e navigazione: il ruolo dei trattati internazionali nell'ascesa del Regno d'Italia (1861-1876),	»	143
di <i>Natascia Ridolfi</i>		
Introduzione	»	143
1. Il Regno d'Italia tra sovranità e reti commerciali (1861-1876)	»	144

2. I trattati di commercio e navigazione extracontinentali: le nuove reti di scambio	pag.	148
3. La navigazione tra sovranità politica e integrazione dei mercati	»	156
4. Alcune considerazioni conclusive	»	158

Premessa

di Paola Nardone e Luisa Piccinno

Questo volume nasce dall'esigenza di ricondurre a un quadro unitario otto ricerche dedicate al commercio marittimo, alle sue pratiche e ai suoi protagonisti, sviluppate su periodi storici, fonti e contesti geografici diversi. I contributi qui raccolti coprono un arco cronologico ampio, che va dal periodo basso medievale fino alla seconda metà dell'Ottocento, con un approccio storiografico di tipo storico economico e con un'attenzione costante alle pratiche concrete dell'attività mercantile. I saggi ruotano attorno alle strategie operative adottate dai vari soggetti economici nei traffici marittimi, mettendo in luce i margini di scelta e di adattamento che caratterizzavano l'azione mercantile in contesti segnati da forte incertezza. Le pratiche di finanziamento, gestione del rischio e organizzazione delle relazioni commerciali sono analizzate nella loro dimensione concreta, senza separarle dai quadri normativi e istituzionali entro cui si sviluppavano. In questa prospettiva, il commercio marittimo appare "inquieto", come le acque attraverso le quali veniva condotto. Esso si mostra, infatti, come il risultato di un equilibrio sempre instabile tra iniziativa individuale e forme di regolazione.

L'impianto del volume si articola attorno a due filoni di indagine strettamente intrecciati che attraversano l'insieme dei contributi, pur mantenendo oggetti, fonti e livelli di analisi differenziati. Il primo riguarda le reti commerciali e le rotte dei traffici marittimi, considerate non come semplici tracciati geografici o sequenze di scali, ma come strutture dinamiche e mutevoli, costruite nel tempo attraverso relazioni personali, rapporti fiduciari e forme di coordinamento che spesso superavano i confini politici e istituzionali. L'attenzione è rivolta ai meccanismi attraverso cui le reti commerciali si costituivano, si consolidavano o si trasformavano, mettendo in luce il ruolo degli attori economici nella selezione delle piazze, nell'organizzazione dei flussi e nella gestione delle relazioni a distanza.

I saggi mostrano come queste reti si estendessero ben oltre i contesti locali, collegando il Mediterraneo all'Atlantico e integrando spazi tra loro lon-

tani in circuiti di scambio di più ampia portata. In tale prospettiva, anche aree apparentemente periferiche risultano inserite in sistemi commerciali articolati, grazie alla capacità degli operatori di adattarsi a contesti produttivi e politici differenti. La circolazione delle merci appare così inseparabile da quella degli uomini, delle informazioni e dei capitali, mentre la navigazione emerge come uno spazio di interazione economica nel quale si misuravano, di volta in volta, opportunità e vincoli, stabilità e discontinuità, apertura dei mercati e chiusure improvvise.

Il secondo filone è dedicato agli strumenti operativi della navigazione commerciale, intesi in senso ampio e non limitati alla sola dimensione contrattuale. Accanto all'analisi dei contratti di società, delle assicurazioni marittime e delle diverse forme di finanziamento legate al commercio per mare, il volume presta attenzione ai dispositivi amministrativi e sanitari, nonché ai quadri normativi e agli accordi politico-diplomatici che regolavano l'accesso ai mercati, la circolazione delle navi e la mobilità degli operatori. Tali strumenti sono osservati nel loro concreto funzionamento, come elementi che incidavano direttamente sull'organizzazione dei traffici e sulle scelte degli attori coinvolti.

In questa chiave, essi sono esaminati non solo nella loro dimensione giuridica o formale, ma come pratiche operative volte a ridurre l'incertezza, a distribuire il rischio e a rendere prevedibile l'attività commerciale in contesti caratterizzati da elevata instabilità. L'attenzione alle procedure, alle consuetudini e ai dispositivi di regolazione consente di cogliere il modo in cui la navigazione commerciale si collocava all'interno di sistemi istituzionali complessi, nei quali l'iniziativa privata si confrontava costantemente con forme di controllo e di intervento pubblico.

Nel loro insieme, i contributi restituiscono un'immagine del commercio marittimo come fenomeno complesso e stratificato, nel quale l'organizzazione dei traffici e l'evoluzione degli strumenti di gestione del rischio procedono in modo strettamente connesso, senza seguire traiettorie lineari o uniformi. Il volume non intende proporre un modello interpretativo unitario, né avanzare letture generalizzanti, ma offrire una pluralità di sguardi su casi, aree e momenti differenti, mettendo in luce continuità e discontinuità nei meccanismi che hanno sostenuto, nel lungo periodo, lo sviluppo della navigazione commerciale. In tal senso, esso si propone come un contributo alla comprensione dei processi attraverso cui le pratiche mercantili hanno concorso alla costruzione degli spazi economici mediterranei ed europei, evidenziando la varietà delle soluzioni adottate e la capacità di adattamento degli attori coinvolti.

Il saggio di Carlo Taviani dal titolo *Le reti dei mercanti genovesi tra la penisola iberica, il Maghreb e la Macaronesia: legami forti e deboli con Ge-*

nova (secoli XV e XVI) si sofferma su alcune figure di mercanti genovesi e sui loro affari tra Mediterraneo e Atlantico, tra il 1430 e il 1530, misurando l'intensità dei legami tra questi e la madrepatria. Il contributo si occupa, in modo particolare, dei mercanti genovesi che ebbero contatti con gli arcipelaghi della Macaronesia e di quelli che ebbero interessi forti nell'Atlantico, estendendo il loro giro di affari fino alle Americhe o all'India.

Il saggio di Antonio Iodice, dal titolo *I premi delle assicurazioni marittime in età moderna: una rivoluzione? (1564-1785)*, affronta il tema dell'assicurazione marittima e, in particolare, dell'ipotesi della «rivoluzione dei premi» avanzata dallo storico inglese Adrian Leonard. Muovendo dallo studio del mercato assicurativo genovese, si evidenzia una generale convergenza dei premi assicurativi nei principali mercati europei, favorita da una più ampia circolazione delle informazioni, dalla standardizzazione delle pratiche e, forse, da una trasformazione nella concezione stessa dell'assicurazione marittima.

Dario Dell'Osa e Paola Nardone, con il contributo dal titolo *Traffici marittimi e attività commerciale nell'Adriatico in età rinascimentale*, si soffermano sullo studio dei traffici commerciali effettuati nella seconda metà del Cinquecento tra Venezia, Ragusa e Ancona. Attraverso l'analisi di alcune fonti contabili custodite presso l'Archivio di Stato di Dubrovnik, gli autori ricostruiscono la fitta rete di rapporti d'affari che caratterizzava l'operato dei mercanti ragusei sulle sponde dell'Adriatico, evidenziando come gli stessi effettuarono nel tempo una netta differenziazione degli investimenti, concentrando sulla piazza veneziana le transazioni finanziarie e su quella anconetana gli scambi commerciali. Le attività dei mercanti della Repubblica di Ragusa furono foriere di notevoli vantaggi economici per i territori dell'entroterra balcanico, alimentando i traffici commerciali con le potenze occidentali e contribuendo allo sviluppo e al consolidamento di importanti centri urbani.

Il saggio di Renato Ghezzi dal titolo *I commerci delle spezie nel Mediterraneo del XVII secolo* analizza il commercio delle spezie come osservatorio privilegiato per cogliere le trasformazioni dei traffici in età moderna. Attraverso l'esame delle rotte, dei mercati e dei principali snodi di intermediazione, il saggio mette in luce la persistente vitalità degli scambi mediterranei, anche in una fase segnata dall'espansione delle rotte oceaniche e dalla competizione tra potenze europee. Ne emerge un quadro nel quale il Mediterraneo appare meno marginalizzato di quanto spesso si è ritenuto, capace di riorganizzare funzioni e circuiti e in grado di mantenere un ruolo centrale nella circolazione delle merci pregiate.

Luisa Piccinno e Andrea Zanini, con il contributo dal titolo *Uno strumento operativo ibrido: «l'accomenda all'uso di Sanremo»*, affrontano il

tema del finanziamento delle attività marittime e della correlata gestione del rischio d'impresa in età preindustriale. Il saggio prende in esame lo strumento finanziario noto come «accomenda all'uso di Sanremo», regolata da apposite norme che richiamavano la *commenda* e il cambio marittimo. Tale strumento costituiva una soluzione peculiare nel campo del credito al commercio e alla navigazione, capace di coniugare flessibilità operativa, accesso al capitale e tutela degli investitori. Gli autori mostrano come Sanremo rappresenti un significativo esempio di adattamento istituzionale alle esigenze del commercio marittimo di età moderna, in un contesto caratterizzato dalla discontinuità delle politiche mercantili e fiscali genovesi.

Il saggio di Valentina Zolesio dal titolo *Finanziamento, assicurazione, speculazione: il contratto di cambio marittimo a Genova in età moderna* si sofferma sulle caratteristiche del *cambium maritimum*. Al fine di comprendere le peculiarità di questo strumento finanziario e quale fu la sua evoluzione, l'autrice ne analizza le origini, la natura giuridica e la funzione mettendo in luce analogie e differenze con altre tipologie contrattuali in uso nello stesso periodo storico. Si trattava infatti di un contratto destinato a finanziare il commercio marittimo che prevedeva il pagamento di un tasso di interesse, ma che inglobava anche una componente assicurativa; a differenza però di altre tipologie contrattuali (come, ad esempio, la già menzionata *commenda*) non prevedeva la nascita di alcuna associazione tra mutuante e mutuatario.

Il contributo di Paola Nardone e Dario Dell'Osa dal titolo *Pratiche amministrative e sanitarie nel commercio marittimo del Mezzogiorno preunitario* si sofferma sul tema dei controlli sanitari nel commercio marittimo. Dopo aver ricostruito il complesso quadro delle condizioni ambientali e amministrative entro le quali si svolgevano le attività economiche lungo le coste abruzzesi, gli autori mettono in luce gli effetti concreti dell'applicazione delle normative sanitarie sullo svolgimento dei traffici commerciali nell'Abruzzo marittimo. L'esame del caso di studio costituito dalle province abruzzesi consente di comprendere in che modo, nel Mezzogiorno preunitario, le politiche di tutela della salute pubblica si intrecciassero con le dinamiche economiche e sociali, esercitando un'incidenza non trascurabile sull'organizzazione dei traffici e sulle pratiche della vita quotidiana delle comunità costiere.

Infine, il saggio di Natascia Ridolfi, dal titolo *Commercio, sovranità e navigazione: il ruolo dei trattati internazionali nell'ascesa del Regno d'Italia (1861-1876)*, si sofferma sul tema della politica doganale italiana all'indomani dell'Unità e sugli effetti di quest'ultima sui traffici marittimi. Partendo dall'analisi dei testi legislativi, dei trattati e delle discussioni parlamentari, l'autrice indaga sulle ragioni economiche e politiche che hanno spinto i governi della Destra storica a stipulare con Paesi extraeuropei

accordi volti ad affermare l'aspirazione del Regno d'Italia nel contesto internazionale in termini di sovranità e sicurezza economica. I trattati extraeuropei, infatti, non furono meri atti commerciali, ma strumenti di politica economica e di sovranità nazionale, attraverso i quali l'Italia cercò di tradurre in pratica la propria aspirazione di "potenza" a una presenza attiva nel commercio mondiale.

In definitiva, i saggi raccolti in questo volume mostrano come il commercio marittimo, lungi dall'essere un ambito rigidamente definito, sia stato uno spazio di continua negoziazione, sperimentazione e adattamento. Le diverse prospettive qui presentate invitano a considerare la navigazione commerciale come un fenomeno in costante trasformazione, plasmato dall'interazione tra attori, istituzioni e contesti mutevoli. È in questa pluralità di esperienze e soluzioni operative che si coglie la ricchezza di un settore capace, nel lungo periodo, di contribuire in modo decisivo alla costruzione degli spazi economici mediterranei ed europei. Questo volume intende dunque offrire non una sintesi definitiva, ma un punto di partenza per ulteriori riflessioni e percorsi di ricerca.

1. Le reti dei mercanti genovesi tra la penisola iberica, il Maghreb e la Macaronesia: legami forti e deboli con Genova (secoli XV e XVI)

di Carlo Taviani

Introduzione

Negli studi di storia economica della prima età moderna il tema dei mercanti-banchieri genovesi ha goduto di una certa notorietà nei decenni passati. Genova, città-stato di medie dimensioni tra Medioevo e prima età moderna, diede vita a una diaspora mercantile molto diffusa. Tra i luoghi di radicamento dei mercanti, la penisola iberica è forse quello più emblematico: lì, tra il Trecento e il Cinquecento, si insediarono quei mercanti genovesi, che divennero poi i banchieri dell'impero spagnolo, di Carlo V e poi di Filippo II. Per descrivere la loro influenza nel periodo tra il 1570 e il 1630 Felipe Ruiz Martín ha coniato i termini "secolo dei genovesi". Nei decenni tra il XV e il XVI secolo, in una fase precedente a quella dei grandi banchieri, il ruolo dei mercanti genovesi è stato studiato soprattutto in quanto connesso alle cosiddette scoperte geografiche, legate alle figure di Cristoforo Colombo, Amerigo Vespucci, Sebastiano Caboto e molti altri. Tali lavori, caratterizzati dall'opera di studiose e studiosi attivi accademicamente soprattutto in Spagna, e che hanno condotto le ricerche in archivi spagnoli, hanno avuto come momenti attrattori le celebrazioni delle "scoperte colombiane" e sono stati incoraggiati da iniziative statali, soprattutto in Italia, come le "Raccolte colombiane"¹.

¹ Sui genovesi in Castiglia e Aragona, si veda E. Otte, *Il ruolo dei Genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*, in A. De Maddalena e H. Kellenbenz, *La repubblica internazionale del denaro tra XV e XVII secolo*, Bologna, il Mulino, 1986, pp. 17-36; E. Otte, *Sevilla y sus mercados a fines de la Edad Media*, Siviglia, Universidad de Sevilla, 1996; R. Pike, *Enterprise and Adventure. The Genoese in Seville and the Opening of the New World*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 1966. D. Igual Luis e G. Navarro Espinach, *Los genoveses en España en el tránsito del siglo XV al XVI*, in «Historia. Instituciones. Documentos», 24 (1997), pp. 261-332.

Alla luce delle più recenti impostazioni storiografiche, che dipendono dalla sensibilità sulle attuali questioni politiche, quali la revisione del ruolo degli Europei nelle Americhe, visti ora non più come “scopritori”, ma come “colonizzatori” coinvolti nel traffico delle persone ridotte in schiavitù, tali indirizzi di studio stanno progressivamente perdendo mordente, soprattutto nella storiografia nord-americana, di area anglofona, più in generale, e di quella dell’Europa settentrionale². Nella consapevolezza che delle nuove impostazioni di prospettiva sono del tutto necessarie – non è possibile studiare i genovesi come meri “scopritori” o “avventurieri” – questo saggio ha due obiettivi: traccia alcune tipologie dei mercanti genovesi e dei loro affari tra Mediterraneo e Atlantico, tra il 1430 e il 1530, e ne misura l’intensità dei legami con Genova. Sono stati considerati i mercanti-produttori di merci, in particolare lo zucchero, quelli che si dedicarono al commercio, e coloro che furono coinvolti nella tratta schiavile. Quelli che si occuparono del commercio e della tratta di esseri umani sono stati studiati in relazione alla portata e all’estensione geografica dei loro affari e dei legami che mantenevano con Genova. Il lavoro è stato condotto in un’ottica comparativa, confrontando gli affari dei mercanti genovesi con quelli dei mercanti fiorentini, fiamminghi, tedeschi, inglesi, castigliani, catalani e portoghesi nelle stesse aree. In questo saggio non mi occupo del tema, pure molto importante, dei mercanti e degli intermediari del Maghreb (ebrei, arabi e amazigh) e dell’Africa occidentale.

D. Igual Luis, *Valencia y Sevilla en el sistema económico genovés de finales del siglo XV*, in «Revista d’historia medieval», 3 (1992), pp. 79-116. L. D’Arienzo, *Le colonie genovesi di Siviglia, Cadice, Jerez e Puerto de Santa Maria alla vigilia del viaggio di scoperta colombiano attraverso una fonte fiscale sulla guerra di Granada (l’assedio di Baza del 1489)*, in L. D’Arienzo (a cura di) *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra medioevo ed età moderna: studi storici in memoria di Alberto Boscolo*, vol. 3, *Cristoforo Colombo e la sua epoca*, Roma, Bulzoni, 1993, pp. 133-183. Á. Fábregas García, A. Malpica Cuello, *Los genoveses en el reino de Granada y su papel en la estructura económica nazarí*, in L. Gallinari (a cura di), *Genova. Una «porta» del Mediterraneo*, Genova, Brigati, 2005, 1, pp. 227-258. Sui mercanti genovesi in Portogallo, V. Rau, *Uma familia de mercadores italianos em Portugal no seculo XV: os Lomellini*, in «Revista da Faculdade de Letras», XXII (1956), pp. 5-32. C. Verlinden, *Relations commerciales entre Gênes et le Portugal à l’époque des grandes découvertes*, in «Bulletin de l’Institut historique Belge de Rome», 33 (1961), pp. 163-78. L. D’Arienzo, *La presenza degli italiani in Portogallo al tempo di Colombo*, in «Nuova Raccolta colombiana», Roma, Istituto Poligrafico Zecca dello Stato, 2003. D. Gioffrè, *Documenti sulle relazioni fra Genova ed il Portogallo dal 1493 al 1539*, in «Bulletin de l’Institut historique Belge de Rome», 33 (1961), pp. 179-316. In Italia sono state promosse due raccolte colombiane: *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel quarto centenario dalla scoperta dell’America*, Roma, Ministero della Pubblica Istruzione, 1892-1896 e *Nuova raccolta colombiana*, Roma, Istituto poligrafico e Zecca dello Stato, 1992-96.

² Insieme al cambio di interesse per gli studi si assiste in parallelo ai nuovi indirizzi ideologici e politici. Si veda, ad esempio, il modo in cui le statue di Cristoforo Colombo sono diventate oggetto di critica negli ultimi anni negli USA.

Le ricerche dei decenni passati si sono concentrate sulle singole figure di “scopritori” e “avventurieri”; quelle più recenti tengono in considerazione, quando è possibile, per la scarsità delle fonti, anche il ruolo degli intermediari africani e soprattutto la violenza esercitata dagli europei. Ciò che rimane ancora non del tutto approfondito sono il ruolo e il contesto economico dei mercanti alla luce degli archivi più lontani, ma cruciali per la provenienza degli operatori e dei capitali. Nei decenni passati alcuni gruppi di mercanti europei sono stati studiati tenendo in conto soprattutto le fonti più vicine all’area atlantica, quelle spagnole di Siviglia, Jerez de la Frontera, Malaga, Simancas e Lisbona³. Ciò che manca è un utilizzo delle fonti locali genovesi per tali commerci nell’Atlantico e una prospettiva più incentrata sul continente africano e gli arcipelaghi dell’Atlantico africano. I mercanti genovesi nella penisola iberica sono stati studiati soprattutto nella loro relazione con le Americhe e meno con l’Africa. Da questo punto di vista, le fonti genovesi sono particolarmente utili, perché consentono di studiare il legame tra il Maghreb e l’Africa nordoccidentale con il Sahara e poi con la Macaronesia, ossia gli arcipelaghi di Madera, Capo Verde e Canarie. Se l’Atlantico si vede in maniera indiretta utilizzando le fonti genovesi, il Maghreb invece è piuttosto ben documentato. Tale spostamento di prospettiva sull’Africa è in linea con una nuova tendenza storiografica, quella che vede esperti della storia moderna delle Americhe progressivamente spostarsi o interessarsi anche alla storia del continente africano⁴. L’Atlantico viene ora studiato in maniera complessivamente più ampia.

I prossimi paragrafi trattano delle fonti documentarie, delle tipologie dei mercanti, dei loro affari e dei luoghi nei quali si radicarono. I mercanti sono presentati attraverso una serie di tipologie: coloro che si dedicarono alla produzione dello zucchero, al traffico di persone ridotte in schiavitù, al commercio di breve e lunga distanza. Il lavoro intende mostrare il modo in cui i mercanti integrarono i diversi arcipelaghi con il continente africano, l’Europa e le Americhe e, soprattutto, quali legami rimasero attivi con Genova. In quale senso tali mercanti erano o rimasero “genovesi”? I numerosi studi sulla penisola iberica hanno mostrato il modo in cui i genovesi si integrarono, attraverso la mutazione dei loro nomi, l’acquisizione della cittadinanza, dello

³ Su Siviglia, si veda E. Otte, *Il ruolo dei Genovesi nella Spagna del XV e XVI secolo*, cit., e E. Otte, *Sevilla y sus mercaderes a fines de la Edad Media*, cit. Su Jerez de la Frontera, J.A. Mingorance, *La colonia extranjera en Jerez a finales de la Edad Media*, Siviglia, Ediciones Presea, 2014.

⁴ Si veda il caso di D. Wheat, *Atlantic Africa and the Spanish Caribbean, 1570-1640*, Chapel Hill, The University of North Carolina Press, 2016 e H. Bennett, *African Kings and Black Slaves. Sovereignty and Dispossession in the Early Modern Atlantic*, Philadelphia (PA), University of Pennsylvania Press, 2018.

stato di “vicino”, l’integrazione nelle famiglie locali attraverso i matrimoni e il radicamento nelle istituzioni, via via nel corso delle generazioni. Dal punto di vista economico può essere interessante sapere quanto degli affari avviati nell’Atlantico dipendeva o era ancora collegato con la madre patria. Questo lavoro non si sofferma sulle moltissime figure che si radicarono nella penisola iberica, ma, in modo preferenziale, si occupa di quei mercanti genovesi che ebbero contatti con gli arcipelaghi della Macaronesia e in parte di quelli che ebbero interessi forti nell’Atlantico, perché permisero loro di estendere gli affari nelle Americhe o in India.

1. Le fonti

Per il tema dei genovesi nell’Atlantico solitamente sono state utilizzate fonti della penisola spagnola. Le fonti genovesi, insieme a quelle fiorentine, sono state utilizzate soprattutto per ricostruire le traiettorie dei navigatori e delle figure più famose. Tra le fonti spagnole sono soprattutto utili gli atti notarili di Siviglia, Jerez de la Frontera e Malaga, e mancano invece quelli di Cadice, perché dispersi, e di Granada fino al 1492, perché non esistenti, almeno fino alla fine dell’epoca del sultanato Nasride. Le fonti sivigliane sono state raccolte e utilizzate soprattutto da Henrique Otte⁵. Mettono in risalto i commerci con le Americhe e in parte con le Canarie.

Le fonti notarili portoghesi per la seconda metà del Quattrocento e i primi del Cinquecento sono molto ridotte. Esistono soprattutto informazioni, in forma cronachistica, relative alle spedizioni verso l’Africa occidentale. Gli archivi più lontani, quelli relativi alle varie reti di mercanti, sono stati sfruttati solo in parte. Per i Catalani sono ora disponibili alcuni studi approfonditi⁶. Esistono dei lavori sui mercanti tedeschi e inglesi, mentre più scarsi sono quelli sui mercanti fiamminghi⁷. Solo di recente sono stati portati avanti

⁵ Si veda *infra*, nota 1.

⁶ Sui mercanti catalani, si veda I. Armenteros Martínez, *Cataluña en la era de las navegaciones: la participación catalana en la primera economía atlántica (c. 1470-1540)*, Lleida, Editorial Milenio, 2012.

⁷ Sui mercanti inglesi, H. Dalton, *Into Spey to Selle for Slavys: English, Spanish, and Genoese Merchant Networks and Their Involvement with the ‘Cost of Gwynea’ Trade before 1550*, in T. Green (a cura di), *Brokers of change: Atlantic commerce and cultures in precolonial Western Africa*, Oxford and New York: Oxford University Press, 2012, pp. 91-124; e H. Dalton, *Merchants and Explorers: Roger Barlow, Sebastian Cabot, and Networks of Atlantic Exchange 1500-1560*, Oxford, Oxford University Press, 2016. Sui mercanti tedeschi, J. Pohle, *Sugar, Pepper, Precious Stones: The Economic Impact of the Portuguese Overseas Expansion in the German World around 1500*, «RiMe. Rivista dell’Istituto di Storia dell’Europa

alcuni lavori sui mercanti del nord della Francia, ma sono relativi al Cinquecento più inoltrato⁸.

Le fonti genovesi consistono soprattutto negli atti notarili. Furono redatti da notai, che in alcuni casi svolgevano anche delle funzioni pubbliche, come segretari delle magistrature. In qualche caso gli atti di una magistratura sono rimasti nelle filze del notaio, come per esempio per l'ufficio di *Mercanzia*, dei *Rupti* e dei *Banchi*⁹. Gli atti sono carte sciolte raccolte in filze, legate con lo spago. Sono tutti indipendenti uno dall'altro e per individuare una serie corposa di informazioni relative a commerci molto distanti da Genova, come quelli dell'Africa settentrionale o dell'Atlantico africano, sono necessari degli spogli intensivi molto complessi e lunghi. Via via, individuando i toponimi utili, i nomi delle figure più importanti o specifici marcatori, come particolari merci – quali le piume di struzzo, la grana (il colorante), l'oro dell'Africa subsahariana (*aurum tiberi*), gli animali considerati esotici nella penisola italiana, quali gli zibetti, i leoni, gli elefanti e i pappagalli – si può assemblare una documentazione coesa che rimanda alle stesse dinamiche e ai medesimi affari. Alcune aree emergono più di altre nelle fonti genovesi, come il Maghreb; altre, come gli arcipelaghi della Macaronesia, molto meno. Madera e le Canarie appaiono spesso nelle fonti, mentre Capo Verde non è quasi mai menzionato. Sono possibili alcuni studi per così dire retrospettivi. Conoscendo le famiglie che nel corso del Cinquecento si radicarono nell'Atlantico, è possibile individuare i loro contatti nei decenni precedenti, per tentare di costruire delle genealogie commerciali, quando si può essere sicuri che le operazioni si andarono strutturando in maniera coerente, con un percorso di espansione e non subirono cambi di direzione improvvisa. In alcuni rari casi gli atti notarili riportano informazioni su istituzioni mercantili ben strutturate, quali le compagnie; molto spesso si trovano invece atti relativi alle procure. La tipologia documentaria che descrive gli affari dei mercanti è un tema molto importante e non facile da studiare. Come venivano svolti gli affari? È presumibile immaginare che, soprattutto per le imprese che si spingevano ai confini delle aree conosciute, come l'Atlantico africano e americano, fossero necessari degli atti formalizzati, in modo da prevedere im-

Mediterranea», 9, 2 (2021), pp. 9-33. Sui mercanti fiamminghi, J. Paviot, M. Leme, *Maarten II Lem / Martim II Leme (v. 1420/30-1485): Commerce et politique entre Flandre et Portugal au xv e siècle*, in «The Medieval Low Countries» 10 (2023), pp. 75-108.

⁸ C. Maneuvrier, J. Jambu, M. Blet-Lemarquand, *À la recherche de l'or africain : Rouen, XVIe siècle* in *Bulletin de la Société Française de Numismatique*, 2023, 78 (6), pp. 243-251.

⁹ Rimando a C. Taviani, *In the Shadow of Other Empires: Genoese Merchant Networks and Their Conflicts across the Atlantic Ocean, ca. 1450-1530*, in L. Sicking, A. Wijffels (a cura di), *Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800*, Leiden: Brill-Nijhoff, 2020, pp. 217-236, e in particolare pp. 225-227.

previsti ed evitare conflitti commerciali. Raramente un singolo mercante, da solo, poteva costruire un'impresa commerciale, utilizzando solamente i propri capitali: armare una nave, investire nelle merci e condurre il viaggio. Erano necessarie le forze di più mercanti, famiglie o gruppi. Non è verosimile immaginare che tali commerci e traffici (come quello delle persone ridotte in schiavitù) avvenissero senza la formalizzazione dei rapporti o senza delle istituzioni contrattuali che strutturassero l'impresa, gli affari e garantissero l'efficacia delle transazioni (*contract enforcement*). O, per essere più precisi, non è verosimile che tra mercanti della stessa regione o tra mercanti europei non venissero utilizzate delle istituzioni o delle convenzioni formalizzate. Come si potevano garantire le spartizioni degli eventuali introiti, o la condivisione dei danni? A Genova per i secoli precedenti a quelli trattati qui (XIII e XIV) sono molto diffusi i contratti di *commenda* e si ritrovano anche delle *societates* (*partnership*). Entrambe queste forme sono molto meno diffuse nelle filze dell'archivio notarile per il XV e il primo XVI, perché vennero via via stipulate nell'ambito privato, ma si trovano alcuni riferimenti o anche alcuni contratti integrali. Negli archivi andalusi, quelli di Siviglia o di altri centri minori, proiettati negli stessi decenni verso l'Atlantico, invece, tali tipologie contrattuali sono molto meno diffuse. Anzi, sono quasi assenti. Si pone dunque il problema di come possiamo spiegare tale assenza. I documenti non furono prodotti, perché si usarono sistemi meno formalizzati? Non sono stati conservati? In questo saggio intendo solamente porre la questione, rilevando di conseguenza l'importanza di studiare il contesto documentale genovese, perché, sebbene più periferico rispetto all'Atlantico, permette di reperire alcune delle tipologie documentarie menzionate.

Considerando la frammentarietà dell'archivio notarile genovese, in alcuni casi è possibile muoversi tra le fonti di diverso tipo, come i carteggi, di altre aree o città italiane, quando quest'ultime sono organizzate in maniera più organica, e ritornare poi sulle fonti notarili genovesi. Così, per esempio, le fonti mantovane conservano nei carteggi con Genova delle serie di lettere piuttosto ben organizzate. Nomi di intermediari fino ad ora per nulla studiati possono essere rintracciati nell'Archivio Gonzaga e poi è possibile utilizzare l'archivio notarile genovese per individuare quegli stessi intermediari e vedere se i loro affari hanno lasciato una traccia evidente. Il tipo di ricerca è piuttosto disomogeneo: mentre per Mantova la lettura può essere portata avanti in modo seriale, attraverso lo spoglio dei carteggi, per il notarile genovese si ritrovano i nomi delle stesse figure solo sporadicamente e a volte del tutto casualmente, a meno di non individuare il notaio che rogava per alcune famiglie in modo specifico. Per la tematica che si affronta in questo lavoro, la corrispondenza è stata individuata per le famiglie dei mercanti Marihoni (1484-1485), attivi nel Maghreb e a Genova, e Monleone (1513-1527),

attivi nella penisola iberica e a Genova. L'archivio della Casa di San Giorgio fornisce alcune informazioni sulle attività bancarie di alcuni mercanti genovesi. In alcuni casi, soprattutto nella serie *Introitum et Exitum*, è possibile rintracciare i nomi dei mercanti-banchieri genovesi attivi nella penisola iberica con affari nella Macaronesia o nelle Americhe.

Le fonti degli arcipelaghi dell'Atlantico africano sono piuttosto differenti le une dalle altre e dipendono in parte dalle aree di influenza spagnola e portoghese. Madera ha conservato un archivio a Funchal. Qui si ritrovano informazioni di tipo istituzionale che riguardano anche i mercanti, testamenti e lasciti per le cappelle gentilizie. Sono state reperite informazioni sul ruolo dei mercanti venuti da fuori e in particolare su alcuni genovesi, soprattutto i Lomellini e i Doria. Capo Verde non ha un archivio per i decenni di questa ricerca e le fonti sono conservate soprattutto presso l'archivio di *Torre do Tombo* a Lisbona. Le fonti, piuttosto scarse per i genovesi, sono quelle di tipo economico-amministrativo, come le indicazioni sulla tassazione e il carico di alcune navi. Gli archivi delle Canarie sono rispetto a quelli degli altri arcipelaghi piuttosto ricchi. Esistono fondi notarili per l'isola di Gran Canaria, a Las Palmas, e Tenerife, a La Laguna. Le fonti cominciano intorno ai primi anni del Cinquecento (1504-1506) e riportano informazioni su alcuni mercanti genovesi e le loro attività, nella compravendita di persone ridotte in schiavitù e nella gestione di alcune piantagioni.

2. Mercanti e produttori: commercio di breve e lunga distanza e produzione dello zucchero

Una delle attività più interessanti da studiare per la storia dei mercanti genovesi nella prima età moderna tra Mediterraneo e Atlantico è il commercio di lunga distanza, perché mette in relazioni aree e figure molto lontane una dall'altra e mostra le dinamiche di spostamento, espansione o ricollocazione degli affari tra continenti diversi, Europa, Africa e Americhe. Inoltre, permette di documentare affari di ampia portata e spesso la prima tratta transatlantica delle persone ridotte in schiavitù. Dal punto di vista documentario, gli affari dei mercanti che svilupparono tali processi globali sono documentati in diversi archivi, spesso lontani tra loro. Mostrano anche una geografia molto varia delle famiglie: alcuni membri, di solito quelli più anziani, si trovavano a Genova, altri invece dislocati nella penisola iberica, in nord Africa o nella Macaronesia. In queste due ultime aree si trovavano i confini della loro geografia degli affari. In alcuni casi era qui che le biografie dei mercanti hanno sconfinato in quella che una certa storiografia celebrativa ha descritto come “avventure” o “esplorazioni”. Per i mercanti,

però, si tratta di biografie che in alcuni casi andarono incontro al fallimento economico della singola impresa o viaggio, o di quello della loro intera carriera. Non erano “imprese” facili.

Tra i mercanti più famosi e fortunati, che si dedicarono al commercio di lunga distanza, troviamo alcune figure ben studiate, come il fiorentino Bartolomeo Marchionni, il tedesco Lucas Rem, agente dei Welser, e il fiammingo Maarten II Lem. Ciò che è particolarmente complicato è trovare riferimenti a figure di questo tipo che sono però rimaste fuori dal raggio di investigazione della storiografia. Come ha dimostrato John Padgett per un contesto del tutto diverso, quello rinascimentale fiorentino, il fatto che non si sia conservata documentazione non significa che figure molto influenti o ditte dagli affari molto articolati non abbiano avuto un ruolo di grande rilevanza. Il sistema da lui messo in atto per reperire tali figure o *partnership* è l'incrocio sistematico dei dati, anche di quelli frammentari¹⁰. Valicando i comodi confini delle biografie del Rinascimento fiorentino e studiando i genovesi nell'Atlantico, è possibile raggiungere risultati simili?

Il problema è come scandagliare la documentazione in modo da far emergere tali figure o i loro affari. Lo spoglio di migliaia di atti del notarile genovese e l'incrocio di frammentarie informazioni per il periodo 1440-1530 ha permesso di individuare alcune famiglie e mercanti prima quasi sconosciuti o poco studiati. È il caso dei Marihoni, molto attivi nel Maghreb, tra Orano e Tlemcen, dal 1440 al 1490. Furono i finanziatori di Antonio Malfante, che nel 1447 si recò nell'area del Tuat, nell'Algeria meridionale, riportando notizie su Timbuctu e in generale sul Maghreb e il Sahara¹¹. Le attività di questa famiglia nel Maghreb mostrano importanti collegamenti con il Sahara. Ciò è una spia del fatto che i genovesi avevano interesse a inserirsi non solamente in traffici locali costieri, ma anche nel commercio di lunga distanza che collegava il Nord Africa con il Sahel e l'Africa occidentale.

Tra i Marihoni furono importanti soprattutto Giacomo, Gabriele, Barnaba, Giorgio, Niccolò, Giano e Percivalle. Giacomo, attivo soprattutto nella seconda metà del Quattrocento, tenne rapporti con la corte di Mantova e i suoi traffici si estesero fino al Maghreb. Per la corte di Mantova, intorno al 1485, procurava cavalli pregiati dal Nord Africa. Non si occupava

¹⁰ J.F. Padgett, P.D. Mclean, *Organizational Invention and Elite Transformation: The Birth of Partnership Systems in Renaissance Florence*, in «American Journal of Sociology», 111, 5 (2006), p. 1463-1568. Molto utile per la metodologia e i dati raccolti è l'appendice A.

¹¹ C. De La Roncière, *Découverte d'une relation de voyage datée du Touat et décrivant en 1447 le bassin du Niger*, in «Bulletin de la section de géographie», 33 (1918), pp. 1-28. F.X. Fauvelle, B. Grévin, I. Houssaye Michienzi, *Malfante l'Africain. Relire la «Lettre du Touat» (1447)*, Turnhout, Brepols, 2023.

solamente di reperire e spedire gli animali, ma forniva l'infrastruttura per i viaggi e la disponibilità di denaro per gli agenti dei Gonzaga (come Simone da Rimini), che spesso venivano inviati in loco. Con lui collaborò Cesare Cattaneo e i suoi figli, Giovanni, Alessandro e Antonio. Questo ramo dei Cattaneo, nei decenni successivi, in maniera indipendente dai Marihoni trafficava in persone ridotte in schiavitù tra Capo Verde e le Americhe intorno al 1513, in una data molto precoce¹².

Un loro cugino, Lorenzo Cattaneo, console dei portoghesi a Genova e dei genovesi in Portogallo, ebbe grandi interessi commerciali tra il Nord Africa e la penisola iberica. Altri membri della famiglia Cattaneo ebbero interessi commerciali fino in India. Battista, legato ad Alessandro e Antonio Cattaneo, figli di Cesare, collaborò in *partnership* con Martino Centurione, che si recò a Calicut nel 1509. Verso l'India investirono anche i genovesi Pinelli¹³. La documentazione permette di collegare gli affari di tali mercanti tra Genova, l'Atlantico e l'India. A occuparsi del commercio di lunga distanza non erano solamente le famiglie di ampio profilo, ricchi *populares* o nobili, ma anche mercanti di minore entità. I fratelli Monleone, Battista e Agostino tra il 1513 e il 1524, avevano affari che spaziavano da Santo Domingo a Siviglia e da Siviglia a Genova e Mantova¹⁴.

Tra i mercanti interessati al commercio di lunga distanza si può distinguere tra coloro che avevano affari con una determinata area lontana da Genova, come gli arcipelaghi della Macaronesia, senza però recarsi di persona e coloro che invece compivano viaggi per un certo periodo. Non è facile misurare, in questo secondo caso, il tempo che i mercanti trascorsero in queste isole. Sappiamo che tra i Cattaneo Antonio, figlio di Cesare e fratello di Alessandro, era morto a Capo Verde e probabilmente era lì

¹² H. Dalton, *Into Speyne to Selle for Slavys*, cit.

¹³ Sugli investimenti in India, rimando a C. Taviani, *Le indie dei genovesi. Reti di mercanti e investimenti tra la penisola italiana, il Medio Atlantico e l'Oceano Indiano (1498-1520)*, in P. Calcagno, L. Lo Basso (a cura di), «Un'altra Genova fanno». *I Liguri negli spazi globali tra medioevo ed età moderna*, Rome, Viella, 2025, pp. 41-57.

¹⁴ Su Lorenzo Cattaneo, si veda, A. Lercari, *Il percorso storico dei Cattaneo olim de Volta. Dalle lotte di fazione e i commerci internazionali all'affermazione politica nella Repubblica di Genova*, in E. Chiavari Cattaneo Della Volta e A. Lercari (a cura di), *I Cattaneo Della Volta*, in *I Cattaneo Della Volta, Vicende e protagonisti di una millenaria famiglia genovese*, Genova, Sagep, 2017, vol. I, pp. 135-260, p. 170 e C. Taviani, *In the Shadow of Other Empires: Genoese Merchant Networks and Their Conflicts across the Atlantic Ocean, ca. 1450-1530*, in L. Sicking, A. Wijffels, *Conflict Management in the Mediterranean and the Atlantic, 1000-1800*, Leiden, Brill-Nijhoff, 2020, pp. 217-236. Sugli investimenti genovesi in India nei primissimi anni successivi alla circumnavigazione del continente africano (1498), si veda C. Taviani, *Le indie dei genovesi*, cit. Sui Monleone, si veda C. Taviani, *Le reti dei mercanti e delle fazioni genovesi: commerci globali, guerre d'Italia e conflittualità politica (1480-1530)*, in «Mediterranea-ricerche storiche», 60 (2024), pp. 27-54, pp. 39-47.

stanziale da un certo tempo almeno fin dai primi anni del Cinquecento. E il fratello Alessandro si ritrova menzionato all'isola di Fogo, nello stesso arcipelago, intorno al 1515. In altri anni lo troviamo invece a Siviglia¹⁵.

Accanto alle famiglie le cui tracce ci conducono tra la Macaronesia o il Nord Africa e Genova, ce ne sono altre che invece troviamo a Genova solamente all'inizio della loro impresa commerciale o economica. È il caso di alcuni Lomellini, che si stabilirono a Lisbona e poi a Madera e del famoso Francesco Rivarolo alle Canarie.

Intorno agli anni Venti alcuni Lomellini si trasferirono nella penisola iberica e in particolare a Lisbona. Sappiamo qualcosa di loro dai pionieristici studi di Virginia Rau e ora, con nuove informazioni, da quelli di Steven Teasdale¹⁶. Da Lisbona i primi a trasferirsi a Madera furono Urbano e Giovanni Battista con il figlio Giorgio. Di loro abbiamo pochissime informazioni a Genova e poi li ritroviamo a Madera. Urbano arrivò intorno al 1466, mentre il fratello nel 1471. Insieme acquistarono terreni nella zona di Machico, Porto da Cruz e Santana. Urbano si occupava della produzione (a Ribiero do Seixo) e il fratello prevalentemente della distribuzione dello zucchero, in *partnership* con Francesco Calvo, Vincente Gill, con alcuni Doria (Antonio, Giovanni e Lodisio). La distribuzione dello zucchero non raggiunse solamente il Mediterraneo, ma anche l'Oceano Indiano. La biografia del figlio di Battista, Giorgio, dimostra quanto i Lomellini, nei decenni successivi, furono integrati nel contesto di Madera. Non solo amministrò le piantagioni ereditate dallo zio, a Funchal, ma combatté con le forze portoghesi a Azemmour in Marocco nel 1515. La sua presenza nella società di Madera è inoltre ben rappresentata dal trittico della discesa dalla Croce di Gerard David, che i Lomellini lasciarono nel convento della Piedad de Santa Cruz, con un loro importante legato¹⁷.

A Madera giunsero anche altre famiglie di cui abbiamo meno informazioni. Intorno al 1480 dovette radicarsi lì anche Luigi Doria che, come i

¹⁵ Su questi aspetti degli affari dei Cattaneo, rimando a C. Taviani, *The Genoese Merchant Network from the Court of Mantua to North and West Africa (1450s-1510s)*, in R. Zaugg, S. Marzagalli (a cura di), *Atlantic Italies: Economic Entanglements between the Americas, Africa, and the Mediterranean (15th-19th Centuries)*, Roma, Viella, 2025, pp. 113-134.

¹⁶ Si veda in particolare S. Teasdale, *Commercial networks, colonialism, and acculturation; The Genoese Lomellini family in Lisbon, Madeira, and the Canary Islands, 1420s-1550s*, in R. Zaugg, S. Marzagalli (a cura di), *Atlantic Italies*, cit., pp. 93-112. Sulle loro attività economiche, si veda V. Rau, *Uma familia de mercadores italianos em Portugal*, cit., p. 68.

¹⁷ Sulla committenza, si veda M.C. Galassi, *Committenze fiamminghe per la famiglia Lomellini: il Trittico della Discesa dalla Croce di Funchal*, in M. Pietrogiovanna (a cura di), *Uno sguardo verso il nord. Scritti in onore di Caterina Limentani Viridis*, Padova, Il poligrafo, 2016, pp. 177-182.

Lomellino si dedicò alla produzione dello zucchero¹⁸. Nel 1492 Nicolò e Oberto Spinola erano in procinto di trasferirsi a Madera con cinquecento ducati¹⁹.

Alle Canarie, in particolare a Gran Canaria, troviamo alcuni Rivarolo (ispanizzati in Riberol o Riverol), aggregati a Genova ai De Sopranis, ma non sempre individuati come tali dalla storiografia. Francesco (Francisco) Rivarolo è probabilmente la figura di maggior spicco, produttore di zucchero, banchiere e mercante, finanziatore dei sovrani spagnoli e legato a Cristoforo Colombo. Si trova nelle rare fonti a Genova come «de Sopranis de Riparolio», come Protettore di San Giorgio nel 1494²⁰. Si ritrova negli anni successivi a Siviglia e infine, ai primi del Cinquecento, alle Canarie. Verso la fine del Quattrocento aveva prestato ai sovrani spagnoli circa 50.000 *maravedis* per ultimare la conquista delle Canarie e vincere la resistenza della popolazione locale, gli Amazigh.²¹ Le attività dei suoi zuccherifici (*ingenios*) nel nord dell'isola di Gran Canaria, a Lairaga e Gáldar, rendevano circa 300.000 *maravedis* all'anno, una cifra che le collocava tra le più importanti dell'isola.²² L'attività di Francesco Rivarolo si distinse anche per gli ingenti prestiti a un altro mercante-conquistatore delle Canarie, Alfonso de Lugo. I prestiti iniziarono con la conquista di La Palma, continuarono con la campagna di Tenerife e culminarono nel 1512 con un debito dichiarato di oltre 2,3 milioni di *maravedis*, garantito con zucchero, terre e rendite degli *ingenios* di Lugo²³.

Chi sono questi mercanti, come Urbano, Battista e Giorgio Lomellini e Francisco Rivarolo, e come mai scompaiono da Genova? In questo saggio intendo presentare l'ipotesi che, quando non vediamo più la documentazione a Genova, in particolare se stiamo analizzando famiglie legate agli arcipelaghi della Macaronesia tra la fine del Quattrocento e i primi anni del secolo successivo, siamo in presenza di produttori di zucchero, coloro che si radicarono nelle isole, trasformando radicalmente perfino l'ecosistema di quelle aree. Sono in altri termini i “settlers” e non “traders”. Commerciavano lo zucchero che producevano, ma le loro energie erano investite in particolare nella produzione. Si tratta di un'ipotesi che può essere pre-

¹⁸ P. Peragallo, *Cenni intorno alla Colonia Italiana in Portogallo nei Secoli XIV, XV e XVI*, Genova, Stabilimento Tipografico Ved. Papini e Figli, 1907, p. 69.

¹⁹ G.G. Musso, *Genovesi e Portogallo nell'età delle scoperte*, Genova, Civico Istituto Colombiano, 1976, p. 65.

²⁰ https://www.lacasadisangiorgio.eu/main.php?do=repertori_t1

²¹ L. De La Rosa Olivera, *Francisco de Riberol y la colonia genovesa en Canarias*, in «Anuario de estudios atlánticos», 18 (1972), pp. 61-198, pp. 76-77.

²² Ivi, p. 22.

²³ Ivi, p. 97.

sentata in maniera non rigidamente schematica. Le loro attività potevano anche essere di tipo misto, cioè incentrate tanto sul commercio quanto sulla produzione (come per i fratelli Lomellini a Madera). Fu però probabilmente la produzione a spingerli verso il radicamento negli arcipelaghi e a tenere meno contatti con Genova. Le loro tracce si perdono a Genova: questo silenzio documentario appare coerente con un radicamento negli arcipelaghi e con la perdita dei legami con la madrepatria. Quali erano le loro risorse? Furono più o meno ricchi, più o meno influenti dei mercanti veri e propri che abbiamo menzionato nei paragrafi precedenti? Nel caso dei Lomellini siamo in presenza di figure piuttosto ben posizionate, almeno a giudicare dalle costruzioni e dalla committenza da loro avviata nel giro di una o due generazioni. Altre famiglie, come i Cattaneo, oltre a tenere contatti con Genova si radicarono meno negli arcipelaghi, vi passarono sporadicamente o arrivavano solamente presso i porti e ripartivano.

3. Uno sguardo alla Macaronesia attraverso le attività produttive e commerciali

Tra gli arcipelaghi della Macaronesia (Canarie, Madera, Azzorre e Capo Verde), e São Tomé e Príncipe, esterno a quest'area geografica, ma simile per tipologia dei commerci e le dinamiche di colonizzazione avviate dall'Europa, prendo qui in considerazione soprattutto le Canarie, Madera e Capo Verde, perché sono le isole che più di altre sono menzionate nella documentazione. La presenza dei mercanti fu determinata da fattori ambientali e politici. Questi arcipelaghi erano ecosistemi complessi, che vennero trasformati in profondità dalla presenza di piante esogene come le banane, e culture estensive, come quella dello zucchero, che richiedeva molta acqua, e legname per la produzione. La necessità di legname fu la causa principale di un intenso processo di deforestazione, che distrusse le foreste locali, la *laurisilva*, tipica delle Canarie e di Madera, ed ebbe esiti duraturi, soprattutto alle Canarie. A Madera l'acqua piovana venne convogliata dalle *levadas*, un sistema di canalizzazione in pietra che percorreva i monti, avviato fin dal Quattrocento e tutt'ora in funzione. La produzione dello zucchero venne avviata con tempi diversi, prima a Madera e poi alle Canarie; qui la popolazione autoctona, gli Amazigh (*guaniche* nell'isola di Tenerife) resistette all'arrivo prima dei portoghesi e poi dei Castigliani, fino alla fine del Quattrocento.

La conquista delle Isole Canarie nel Quattrocento fu un processo lungo e articolato, segnato dalla competizione tra le potenze iberiche e dalla resistenza dei popoli amazigh insulari. Dopo le prime spedizioni di saccheggio

del XIV secolo, come quella del 1393 che già comportava la cattura di parte della popolazione nativa destinata alla schiavitù, l'impresa si istituzionalizzò con l'arrivo di Jean de Bethencourt e Gadifer de La Salle nel 1402, sotto vassallaggio del re di Castiglia. Nel corso del XV secolo si distinsero due fasi: una prima "signorile", in cui normanni, andalusi e famiglie castigliane come i Peraza e gli Herrera sfruttarono l'arcipelago come feudi con diritto di conquista, traendo profitto dalla tratta schiavile e da prodotti come l'orchilla; e una seconda "realenga", a partire dal 1478, quando i Re Cattolici intervennero direttamente con la conquista di Gran Canaria, La Palma e Tenerife. La colonizzazione comportò l'imposizione di nuove strutture politiche, sociali ed economiche: la popolazione Amazigh fu sottomessa con campagne militari, massacri e deportazioni; già colpita dalle epidemie, fu in parte ridotta in schiavitù e redistribuita nei mercati mediterranei, come quello di Valencia. Parallelamente si introdusse un sistema di *repartimientos* di terre e acque, sul modello della *Reconquista* iberica, che attirò coloni portoghesi, genovesi, e più in generale italiani, i quali portarono capitali, manodopera qualificata e competenze tecniche per l'avvio della coltivazione della canna da zucchero. La produzione zuccheriera trasformò le Canarie, insieme a Madera, in un laboratorio atlantico della piantagione schiavista e in scalo strategico verso la Guinea e il Nuovo Mondo. Il finanziamento della conquista provenne da un intreccio di capitali privati – signori e mercanti – e dall'intervento diretto della monarchia castigliana che, dal 1477, assunse i crescenti costi militari e organizzativi, sostenuti anche tramite bolle di crociata e compagnie mercantili. Tra il 1402 e il 1496 l'arcipelago fu definitivamente integrato nella Corona di Castiglia, con la sconfitta di Tenerife.

Gli arcipelaghi di Madera, delle Canarie e di Capo Verde ebbero caratteristiche molto diverse, quando li osserviamo dal punto di vista dei gruppi di mercanti, produttori e più in generale degli investitori europei che in quei luoghi avviarono le dinamiche di colonizzazione, sfruttamento e la tratta delle persone ridotte in schiavitù. Vorrei avviare in questa sede una riflessione preliminare che si poggia su ricerche avviate di recente, che attendono ancora una conferma definitiva. Le distinzioni che propongo saranno verificate da ulteriori ricerche. Dal punto di vista della stabilità e delle condizioni di vita per chi si recava negli arcipelaghi, è molto probabile che Madera offrisse la situazione migliore. Qui non vi era una popolazione autoctona e le attività di produzione dello zucchero furono avviate molto velocemente nel corso del Quattrocento. A Capo Verde, dove non vi era una popolazione autoctona, non sono attestate piantagioni di zucchero. A Madera, indicata come luogo di radicamento stanziale, come luogo di passaggio, o solamente come base di investimento, troviamo menzionati i mercanti più influenti, grossi investitori o i loro affari. Qui si trova di passaggio Lucas Rem, per conto dei

potentissimi tedeschi Welser e Bartolomeo Marchionni, tramite i suoi associati, aveva degli affari importanti. Tra i genovesi vi erano i Cattaneo, con Raffaele e Quirico, i Lomellini (già menzionati, con Urbano, Giovanni Battista, Giorgio), i Doria, i Giustiniani e i Centurione, che commerciavano nello zucchero e per loro, incaricato di provvedere ai viaggi, operava Cristoforo Colombo.

Le Canarie sono da questo punto di vista una sorta di *cul-de-sac*. Qui alcune famiglie impiantarono la produzione dello zucchero ed ebbero rapporti frequenti con Siviglia. Tuttavia non vediamo dalle Canarie un tipo di commercio che si indirizza sul continente africano e poi, in maniera preponderante, verso l'America e l'Europa. Il motivo potrebbe essere l'instabilità – furono conquistate solamente alla fine del Quattrocento e verso gli anni Trenta del Cinquecento la produzione dello zucchero, già in calo, fu soppiantata da un prodotto più locale, come il vino. In una delle isole delle Canarie, Tenerife, l'intero archivio di una famiglia genovese, come i Lercari, non ci parla di commercio di lunga distanza, ma di una famiglia che si è radicata, provenendo da lontano, e ha mantenuto poi nel corso dei secoli un certo profilo economico, ma importante soprattutto dal punto di vista locale. Inoltre, sebbene i Rivarolo ebbero alle Canarie un ruolo importante, sembra che questa famiglia, insieme ad alcuni altri genovesi, non facesse parte della fascia di grandi investitori che provenivano da Genova. Appartenevano al gruppo delle famiglie popolari (non nobili) e non a quelle a Genova più facoltose.

E Capo Verde? Qui non è attestata la produzione dello zucchero, ma troviamo mercanti influenti come i Cattaneo. I contatti sono attestati sia con Lisbona, che con il continente africano e precocemente (1513) con le Americhe, ma soprattutto per la tratta delle persone ridotte in schiavitù. Le isole di questo arcipelago fungono da centro di commercio di lunga distanza, soprattutto per il traffico delle persone.

4. Conclusioni

La storia dei genovesi fuori da Genova è stata segnata da una serie di studi piuttosto importanti, in prevalenza sulla penisola iberica nella prima età moderna. Non sempre però si è riflettuto sul grado di integrazione fra questi “genovesi” e la madre patria, Genova. Quanto a lungo durò tale legame? Fu sempre continuo? Il saggio ha preso in esame tale tema, declinandolo nel contesto del medio Atlantico e in particolare in relazione agli arcipelaghi della Macaronesia, soprattutto Capo Verde, Madera e le Canarie. Ha messo in risalto i legami tra alcuni mercanti e Genova, non semplici da ricostruire negli archivi, soprattutto per i decenni tra il XV e XVI secolo. È stata qui

presentata un'ipotesi: che a mantenere i legami furono soprattutto i mercanti che si occuparono del commercio di lunga distanza. Coloro che investirono ingenti quantità di risorse nella produzione dello zucchero, invece, pur ricoprendo un ruolo determinante per la genesi del primo capitalismo nell'area dell'Atlantico africano, divennero più stanziali e di fatto persero i legami con Genova. I commerci tra Genova e Madera o tra Genova e le Canarie rimasero attivi, perché lo zucchero che si produceva in queste aree arrivava a Genova, ma gli atti notarili genovesi non mostrano legami sostanziali di tipo economico-finanziario tra queste famiglie di mercanti e Genova. Coloro che si recarono a Capo Verde e trafficarono in persone ridotte in schiavitù dal vicino continente africano, mantennero alcuni contatti con Genova. Da qui arrivano i finanziamenti della prima tratta schiavile transatlantica.

2. I premi delle assicurazioni marittime in età moderna: una rivoluzione? (1564-1785)

di Antonio Iodice

Introduzione

L'assicurazione marittima svolge oggi un ruolo fondamentale nell'economia globale, specialmente se si considera che oltre il 90% del tonnellaggio del commercio mondiale avviene via mare¹. Nel contesto della recente «policrisi, segnata da pandemia, guerra e inflazione», la pratica assicurativa garantisce la protezione dei capitali investiti in merci e navi². Marcos Alvarez, amministratore delegato della società di rating DBRS, nel 2024 ha dichiarato che:

Gli assicuratori marittimi sono probabilmente i più preparati nel settore per comprendere i rischi legati alla guerra, alla pirateria e alle instabilità politiche [...]. Il settore delle assicurazioni marittime si occupa di questi rischi da secoli: infatti, quasi 400 anni fa, la Lloyd's di Londra iniziò ad assicurare le navi britanniche [...]³.

Alvarez sottolinea la continuità tra l'epoca moderna e quella contemporanea. Effettivamente, dai suoi esordi nell'Italia medievale, la pratica dell'assicurazione marittima si è costantemente evoluta per affrontare nuovi rischi e nuove sfide. Secondo lo storico Alberto Tenenti, sin dal Medioevo questo strumento rappresentò «l'unica difesa che gli individui avevano contro i

¹ International Maritime Organization, *“Shipping: indispensable to the world” selected as World Maritime Day theme for 2016*, articolo disponibile al link: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/47-WMD-theme-2016-.aspx> [ultimo accesso 8/9/2025].

² L. Wade, G. Dreijer, M. Hope, *Introduction: Risk and Uncertainty in the Early Modern World*, in «International Journal of Maritime History», 35/3, 2023, pp. 309-316.

³ J. Frost, *Red Sea attacks drive up war insurance costs*, articolo disponibile al link: <https://www.insurancebusinessmag.com/uk/news/marine/red-sea-attacks-drive-up-war-insurance-costs-3009.aspx#:~:text=Yemeni%2Dbased%20Houthi%20rebels%20have,premiums%20and%20inflationary%20pressure%20warnings> [ultimo accesso 8/9/2025].

rischi della navigazione»⁴. Douglass North e Robert Thomas attribuirono almeno una parte della crescita della navigazione europea nell'età moderna allo sviluppo dell'assicurazione⁵.

Sebbene ancora oggi la maggior parte degli studiosi non ne neghi l'importanza e il ruolo cruciale, è emerso altresì con chiarezza come strumenti di solito ritenuti più antiquati e meno efficienti continuarono a rivestire a lungo un ruolo importante nella gestione del rischio. Secondo Gijs Dreijer, le fonti storiche per l'età moderna dimostrano chiaramente come l'assicurazione abbia seguito un processo di «co-evoluzione», in cui gli strumenti di gestione del rischio si sono evoluti gradualmente attraverso complesse interazioni reciproche⁶. Ad esempio, gli studi condotti nell'ambito del progetto di ricerca ERC di Maria Fusaro hanno dimostrato come l'avaria generale, una pratica che ridistribuisce i costi straordinari sostenuti per salvare un'imbarcazione e le merci nel corso di un viaggio per mare, poteva permettere di gestire meglio il rischio in situazioni in cui l'assicurazione non era in grado di fornire una copertura adeguata⁷. Allo stesso modo, gli studi in corso sui prestiti a cambio marittimo dimostrano come anche questo strumento abbia svolto un ruolo cruciale fino alla fine del XVIII secolo, ad esempio per il trasferimento dell'argento dall'Asia all'Europa attraverso le cosiddette *respondencias*, o per il finanziamento del piccolo cabotaggio in area mediterranea⁸. Queste intuizioni rafforzano la tesi di Giovanni Ceccarelli sull'esistenza di un «ecosistema della gestione del rischio», in cui vari strumenti si completano e si rafforzano a vicenda⁹. Ciononostante, l'importanza dell'assicurazione rimane innegabile e lo studio del suo costo in termini di tendenze di lungo periodo può essere un primo passo verso comparazioni simili da effettuare rispetto agli altri strumenti menzionati sopra.

Questo lavoro, in particolare, riflette sulla storia dell'assicurazione marittima in una prospettiva di lungo periodo e offre nuove indicazioni sull'andamento dei

⁴ A. Tenenti, *Naufrages : corsaires et assurances maritimes à Venise, 1592-1609*, Paris, SEVPEN, 1959.

⁵ D. North, R.P. Thomas, *The Rise of the Western World: A New Economic History*, Cambridge, Cambridge University Press, 1973, p. 137.

⁶ G. Dreijer, *Re-examining Maritime Risk Management in Sixteenth-Century Antwerp*, relazione presentata alla *World Economic History Conference*, Lund (Svezia), 28/7-1/8/2025.

⁷ M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (a cura di), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Cham, Palgrave Macmillan, 2023.

⁸ A. Irigoien, *Respondencia: The Alternative Contract for Global Trade Finance in the Early Modern Period*, in A. Orlandi (a cura di), *Mezzi di scambio non monetari. Merci e servizi come monete alternative nelle economie dei secoli XIII-XVIII*, Firenze, Firenze University Press, 2024, pp. 519-544.

⁹ G. Ceccarelli, *Risky Narratives: Framing General Average into Risk-management Strategies*, in M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (a cura di), *General Average*, cit., pp. 61-91.

prezzi dei premi tra XVI e XVIII secolo. Si tratta di un periodo cruciale durante il quale, secondo studiosi come Adrian Leonard o Andrea Addobbati, si sarebbe verificata una sorta di “rivoluzione” nell’andamento dei premi assicurativi, che in alcuni mercati si tradusse in una riduzione dei costi fino al 75%¹⁰. I due studiosi hanno basato le loro affermazioni sull’analisi di fonti storiche relative, rispettivamente, ai mercati di Londra e Livorno¹¹. L’obiettivo di questo saggio è, oltre a offrire una panoramica sull’assicurazione marittima in età moderna, quello di verificare tali affermazioni includendo più dati e più piazze assicurative, per valutare se sia possibile riconoscere «l’azione concertata del mercato», vale a dire un crescente coordinamento e abbassamento dei prezzi a livello transnazionale¹². Sebbene l’assicurazione possa sembrare uno strumento strettamente individualistico, orientato alla prudenza e al buon senso di assicurato e assicuratore, studiare la tendenza generale dei premi rende possibile valutare la capacità di gestione dei rischi marittimi in un dato mercato e a livello collettivo¹³.

L’analisi dei dati, dunque, da un lato indaga la presenza e le tempistiche della rivoluzione dei premi, come ipotizzato da Leonard e Addobbati; dall’altro, prende in considerazione la convergenza dei premi riportati nelle polizze sottoscritte per le stesse rotte in mercati diversi. Quest’ultimo fenomeno può essere considerato un corollario della ben nota convergenza dei prezzi delle merci e delle materie prime verificatasi in Europa tra XVII e XIX secolo¹⁴. A tal fine, il saggio si concentra in primo luogo sul mercato assicurativo genovese: una scelta motivata sia dall’abbondanza di dati disponibili nel lungo periodo, sia dal ruolo che Genova ha svolto – e in parte svolge tuttora – come centro assicurativo internazionale, all’avanguardia in età moderna dal punto di vista legislativo e della trattativa mercantile.

Il lavoro è suddiviso in tre sezioni: la prima illustra il funzionamento dell’assicurazione marittima e i fattori che influenzavano la formazione dei

¹⁰ A. Leonard, *London Marine Insurance 1438-1824. Risk, Trade, and the Early Modern State*, Woodbridge, Boydell & Brewer, 2022, p. 7. A. Addobbati, *Italy 1500-1800: Cooperation and Competition*, in A. Leonard (a cura di), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, Cham, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 46-78.

¹¹ Addobbati cita, tra gli altri, l’esempio della piazza di Marsiglia, dove tra l’epoca di Luigi XIV e la fine del XVIII secolo i premi si ridussero mediamente da sei a dieci volte. Si veda R. Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, vol. V, Paris, Plon, 1957, p. 125.

¹² F.C. Spooner, *Risk at Sea. Amsterdam insurance and maritime Europe, 1766-1780*, Cambridge, Cambridge University Press, 1983, p. 4.

¹³ F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 3.

¹⁴ P. De Zwart, *Globalization and the Colonial Origins of the Great Divergence Intercontinental Trade and Living Standards in the Dutch East India Company’s Commercial Empire, c. 1600-1800*, Leiden, Brill, 2016. Non a caso, i listini dei prezzi ad Amsterdam riportavano sia i prezzi assicurativi che dei beni di consumo. Si veda F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 163.

premi; la seconda si concentra sulle fonti e sulla metodologia, con uno sguardo al mercato assicurativo genovese; la terza è dedicata all'analisi dei dati e al confronto dei prezzi dei premi genovesi con quelli di altri mercati europei. Seguono le conclusioni.

1. Sviluppi e funzioni dell'assicurazione marittima

L'assicurazione appartiene alla categoria degli strumenti per il trasferimento del rischio. Nel contratto, denominato polizza, un acquirente/assicurato trasferisce il rischio in parte o interamente a uno o più soggetti terzi, denominati sottoscrittori/assicuratori. L'acquirente ottiene una somma di denaro dal sottoscrittore al verificarsi di un evento imprevisto che danneggi il bene assicurato. In cambio della stesura della polizza, l'assicuratore riceve un pagamento pari a una percentuale del valore del bene assicurato, chiamato premio. Poiché l'oggetto dello scambio è una promessa di pagamento in caso di un evento contingente, si tratta di un'attività basata sulla fiducia e sulle aspettative¹⁵. In alcuni casi era ammessa la figura di un mediatore – chiamato *sensale* nelle fonti – che facilitava l'incontro tra domanda e offerta guadagnandosi la fiducia dei contraenti e garantendo la convenienza dell'affare¹⁶. Si può considerare l'assicurazione marittima come una di quelle «istituzioni appropriate», secondo la definizione di Avner Greif, che, limitando l'esposizione finanziaria degli acquirenti delle polizze, consentono di ottenere maggiori profitti dal commercio e di stimolare la crescita economica¹⁷.

Questa protezione è essenziale nel commercio marittimo, che non a caso fu il campo in cui l'assicurazione venne applicata fin dal Medioevo, come sottolinea Florence De Roover in relazione al passaggio dal modello di mercante itinerante a quello sedentario¹⁸. I commercianti e gli armatori potevano concentrarsi sulle loro attività senza subire direttamente l'impatto di eventi imprevisti che ne mettevano a rischio la redditività e sostenibilità operativa.

L'assicurazione medievale e moderna era allo stesso tempo anche uno strumento di condivisione mutuale del rischio, se considerata nel suo com-

¹⁵ R. Pearson, *Introduction: Towards an International History of Insurance*, in R. Pearson (a cura di), *The development of international insurance*, London, Pickering & Chatto, 2010, pp. 1-23.

¹⁶ A. Addobbati, *Le molte teste dell'Idra: i sensali livornesi nell'età delle riforme*, in «Mélanges de l'École française de Rome - Italie et Méditerranée modernes et contemporaines», 127/1, 2015, pp. 65-90, p. 65.

¹⁷ A. Greif, *Institutions and international trade: lessons from the commercial revolution*, in «American Economic Review», 82/2, 1992, pp. 128-133 e p. 128.

¹⁸ F. De Roover, *Early Examples of Marine Insurance*, in «The Journal of Economic History», 5/2, 1945, pp. 172-200 e 173-174.

plesso. Nessun operatore, infatti, disponeva degli strumenti statistici e probabilistici necessari a elaborare dati sufficienti per garantire la redditività dell'attività; arricchirsi tramite la sola pratica assicurativa era un evento rarissimo¹⁹. Il circuito assicurativo permetteva però di istituire un sistema che a posteriori ridistribuiva il danno tra tutti i partecipanti, i quali agivano sia come assicurati che come assicuratori a seconda della transazione:

[...] coi premi ricavati dall'assunzione del rischio altrui [...] il negoziante [...] cede un rischio personale ed assume almeno l'equivalente in valore del rischio collettivo, riducendo enormemente le probabilità di perdita totale²⁰.

Tale sistema era stato sviluppato e utilizzato non tanto per guadagnare denaro esercitando la funzione di assicuratore, quanto per creare e partecipare a una rete di garanzie reciproche come assicurati²¹. Ancora nell'Amsterdam del XVIII secolo, i margini di profitto degli assicuratori erano spesso estremamente ridotti, anche soltanto dello 0,0625%²². Di solito solo una parte dei carichi era assicurata, per cui una quota dei capitali rimaneva necessariamente scoperta. Secondo De Roover per l'Italia medievale, Giulio Giacchero per la Genova dell'inizio dell'età moderna e Jeroen Puttevils e Marc Deloof per Anversa, ad esempio, solo circa un quarto o un terzo dei beni coinvolti nel settore marittimo risultava assicurato²³. Per i molti viaggi che avvenivano lungo la costa con piccole imbarcazioni, ad esempio, il costo dei premi era una spesa che si preferiva evitare.

I premi e la pratica assicurativa svolgevano anche funzioni creditizie e speculative. Per un assicuratore, ricevere il pagamento dei premi significava ottenere piccole quantità di capitale, al netto dei costi di sottoscrizione della polizza, da reinvestire sul mercato finanziario²⁴. Ad Anversa, fino al 1550, gli assicurati e gli assicuratori consideravano l'assicurazione uno strumento

¹⁹ A. Iodice, L. Piccinno, *Managing Shipping Risk: General Average and Marine Insurance in Early Modern Genoa*, in P. Hellwege, G. Rossi (a cura di), *Maritime Risk Management. Essays on the History of Marine Insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin, Duncker & Humblot, 2021, pp. 83-110 e 103-109.

²⁰ A. Addobbati, *Commercio, rischio, guerra. Il mercato delle assicurazioni marittime di Livorno (1694-1795)*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 2007, p. 174.

²¹ A. Addobbati, *Italy 1500-1800*, cit., p. 60.

²² F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 5.

²³ G. Giacchero, *Storia delle Assicurazioni marittime. L'esperienza genovese dal Medioevo all'età contemporanea*, Genova, SAGEP, 1984, p. 58. F. De Roover, *Early Examples*, cit., p. 178. J. Puttevils, M. Deloof, *Marketing and Pricing Risk in Marine Insurance in Sixteenth-Century Antwerp*, in «The Journal of Economic History», 77/3, 2017, pp. 796-837 e pp. 807-808.

²⁴ F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 6. A. Addobbati, *Commercio, Rischio*, cit., p. 174.

speculativo più che un mezzo di gestione del rischio, e atteggiamenti di questo tipo si riscontrano ancora nel XVIII secolo²⁵.

Al di là delle motivazioni e della funzione delle polizze, il premio costituiva un costo che gli operatori dovevano pagare, o quantomeno garantire come credito. A seconda delle motivazioni che portavano a determinati prezzi, premi bassi – e la fiducia nel mercato assicurativo – avrebbero facilitato la sottoscrizione di polizze e l'ingresso nel circuito degli acquirenti o dei sottoscrittori di polizze anche da parte di operatori economici precedentemente non interessati. Ma cosa determinava l'ammontare del premio o i listini dei prezzi correnti, ovvero gli elenchi dei premi in base alle destinazioni, di solito stampati e fatti circolare nelle principali piazze europee?

Gli studiosi continuano a discutere l'importanza e le influenze dei molteplici fattori in gioco²⁶. Frank Spooner ha riconosciuto l'esistenza di rischi strutturali, quali stagionalità e distanza, come elementi chiave nella formazione dei prezzi²⁷. Ceccarelli distingue invece i fattori in strutturali (qualità della nave, reputazione del comandante, ecc.) e contingenti (guerra, pirateria, pestilenze, ecc.)²⁸. Altri elementi che potevano influire sui prezzi erano l'efficacia nella circolazione delle informazioni; le clausole delle polizze; specifiche politiche statali volte a incentivare il settore marittimo; questi sono solo alcuni esempi. La questione della stima dei premi non era facile nemmeno per gli "esperti", come riportato nel trattato del broker assicurativo inglese Manley Hopkins del 1867:

I premi dell'assicurazione marittima sono un amalgama di esperienza, tradizione e capriccio personale. Fluttuano con le stagioni e lo stato del barometro; sono influenzati dalla località, dalle tempeste e dagli eventi politici; dai pregiudizi, dal carattere dell'assicurato o del broker, dalla concorrenza [...]. Sono troppo incerti per essere schedati, troppo instabili persino per essere quotati in un listino prezzi²⁹.

Non esisteva un metodo scientifico per il calcolo, se non quello basato sull'esperienza e sull'osservazione empirica, nonostante la comparsa nel

²⁵ M. Hope, *Risk and Uncertainty in France's Atlantic Slave Trade*, in «International Journal of Maritime History», 35/3, 2023, pp. 334-365.

²⁶ Secondo Spooner, i listini dei prezzi devono essere considerati come una «tariffa variabile» fortemente influenzata di volta in volta da singoli elementi. F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 197. Lo stesso dicasi per i prezzi dei premi riportati nei trattati mercantili. Si veda G.D. Peri, *I frutti d'Albaro*, Genova, Gio. Maria Farroni, 1651, pp. 45-46; J. Weskett, *A Complete Digest of the Theory, Laws, and Practice of Insurance*, Londra, Frys, Couchman and Collier, 1781, p. 408.

²⁷ F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 117.

²⁸ G. Ceccarelli, *Risky Markets. Marine Insurance in Renaissance Florence*, Leiden, Brill, 2021.

²⁹ M. Hopkins, *A Manual of Marine Insurance*, Londra, Smith, Elder and Co., 1867, pp. 205-208.

XVIII secolo di alcune formule probabilistiche, spesso discutibili. Ad esempio, secondo il giurista francese Jean-Jacques Accarias de Serionne, generalmente una polizza su cento terminava con il rimborso completo all'assicurato, includendo anche la media dei danni d'avaria subiti nelle altre polizze. Agli assicuratori bastava dunque impostare una quota fissa per tutti i loro premi: ad esempio, un assicuratore che riesce ad aggiudicarsi cento rischi da 4.000 lire ciascuno al 4% è relativamente sicuro di guadagnare i tre quarti dei suoi premi³⁰. Tuttavia, è chiaro che la supposizione di una percentuale fissa delle perdite non è credibile; se anche potrebbe avere un minimo di plausibilità per le regolari rotte oceaniche, dove l'incidenza dei venti e delle maree tende alla linearità, non ne ha alcuna nella navigazione sotto costa mediterranea o nord europea, dove i rischi sono soggetti ad una grande variabilità a causa degli scali frequenti, degli scogli, dei bassifondi, delle maree, e delle molte insidie che possono venire dalle marine degli stati costieri, specie in periodi di tensione internazionale³¹.

Ciononostante, come accennato nell'introduzione del presente lavoro, alcuni studiosi hanno osservato una riduzione dei tassi medi dei premi e un uso più diffuso dell'assicurazione tra il XVII e il XVIII secolo. Secondo Leonard, una rivoluzione nella determinazione dei premi rese l'assicurazione molto più accessibile e permise a Londra di divenire il principale centro assicurativo europeo³². Anche Addobbati, che ha studiato il mercato assicurativo toscano nel XVIII secolo, fa menzione di un abbassamento generale dei premi a Livorno:

[...] il nuovo ordine internazionale, imponendo restrizioni e regolamentazioni alle guerre, richiedeva sia una migliore valutazione dei rischi sia l'ampliamento della base su cui distribuirli. Sempre più assicuratori provenivano da ambiti diversi da quello commerciale originario, attratti dal potenziale speculativo offerto da questo nuovo scenario³³.

Fino a pochi anni fa mancavano i dati seriali per verificare sul campo tali affermazioni. Il presente lavoro, senza pretendere di spiegare le determinanti del premio o gli aspetti giuridico-politico-istituzionali ad esso correlati, intende verificare il fenomeno della rivoluzione dei prezzi nella pratica

³⁰ J.J. Accarias De Serionne, *Les intérêts des nations de l'Europe*, vol. II, Paris, Desain, 1766, p. 40.

³¹ A. Addobbati, *Commercio, Rischio*, cit., p. 173.

³² A. Leonard, *The Pricing Revolution in Marine Insurance*, articolo presentato all'assemblea generale della Economic History Association, 2012, pp. 1-24. Disponibile al link: https://www.histproj.org/completed/LEONARD_Marine%20insurance%20pricing%20revolution.pdf [ultimo accesso 8/9/2025].

³³ A. Addobbati, *Italy 1500-1800*, cit., p. 64.

attraverso l'elaborazione dei dati delle polizze stipulate nel mercato assicurativo genovese nel lungo periodo.

2. Fonti e contesto del mercato assicurativo genovese

L'assicurazione marittima si diffuse a partire dalle città della costa tirrenica nel tardo Medioevo in seguito alla notevole crescita delle attività commerciali e finanziarie nell'area³⁴. Per quanto riguarda gli aspetti pratici e normativi, Genova fu uno dei centri più attivi e innovativi almeno fino al XVIII secolo³⁵. La città era la capitale di una piccola repubblica oligarchica e rappresentava uno dei primi esempi di mercato assicurativo-finanziario dove gli operatori economici locali agivano come una comunità mutualistica del rischio³⁶. Le norme genovesi probabilmente seguivano quelle del *Consolat de Mar*, emanate tra il 1435 e il 1484 a Barcellona, alle quali si aggiunsero le disposizioni contenute negli statuti della Repubblica del 1590, rimasti formalmente in vigore fino al 1797³⁷. Gli armatori e i mercanti godevano di una certa libertà nella stipula delle polizze, ad esempio per quanto riguardava i tipi di rischi assicurabili³⁸.

L'aristocrazia partecipava attivamente al settore, così come altri uomini d'affari per i quali l'assicurazione era uno dei modi di impiegare il proprio capitale e diversificare gli investimenti. Spesso gli assicuratori erano mercanti o armatori, o curavano i propri interessi nella finanza. I patrizi detenevano interessi noti e plurisetoriali a livello globale, grazie anche alla stretta alleanza della Repubblica con l'Impero spagnolo che garantiva l'accesso a diversi mercati³⁹. Il settore assicurativo rimase concentrato nelle mani di un numero relativamente ristretto di individui fino alla fine del XVII secolo, quando l'indebolimento dei legami con la corona spagnola, le politiche di neutralità, la crescita del porto franco locale e, successivamente, la creazione

³⁴ A. Iodice, L. Piccinno, *Managing Shipping Risk*, cit., p. 84.

³⁵ V. Piergiovanni, *I fondamenti scientifici del diritto di assicurazione*, in V. Piergiovanni (a cura di), *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2012, pp. 1293-1305.

³⁶ A. Iodice, *Marine Insurance in Early Modern Genoa (1564-1571): A Risk-Shifting or Risk-Sharing Tool?* in «Asia-Pacific Journal of Risk and Insurance», 17/2, 2023, pp. 215-231.

³⁷ Biblioteca Universitaria di Genova (B.U.GE), *manoscritti*, C. III. 13, *Statutorum civilium Reipublicae Genuensis*, 1589.

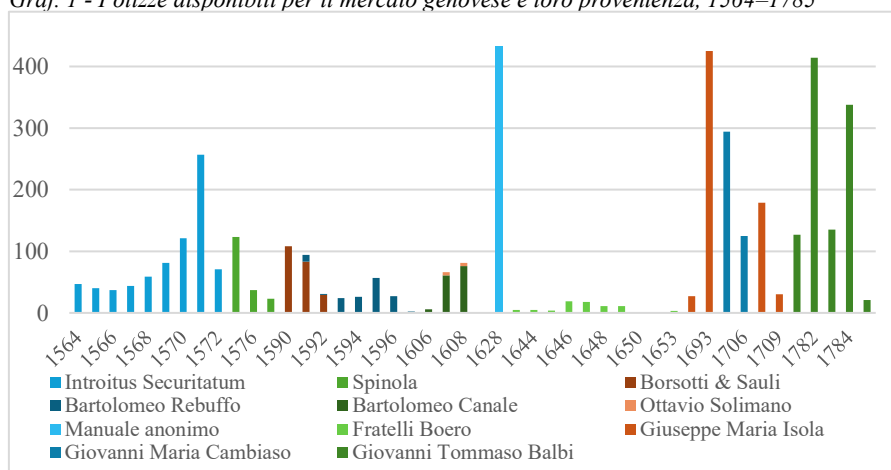
³⁸ A. Iodice, L. Piccinno, *Managing Shipping Risk*, cit., pp. 90-92.

³⁹ M.H. Sánchez, Y. Rocío Ben Yessef Garfia, C. Bitossi, D. Puncuh (a cura di), *Génova y la Monarquía Hispánica (1528-1713)*, 2 voll., Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2011.

di una compagnia di assicurazioni dotata di monopolio favorirono l'espansione del mercato⁴⁰.

Nonostante le vicissitudini istituzionali e i cambiamenti avvenuti nel mercato assicurativo locale, le polizze genovesi mantennero una struttura relativamente uniforme nel corso del tempo. Come osserva De Roover per le assicurazioni redatte in Italia in questo periodo, già «nel XV secolo l'assicurazione marittima era ormai fondata su basi solide. La formulazione delle polizze era diventata standardizzata e rimase pressoché invariata nei tre o quattro secoli successivi»⁴¹. Per quanto la frase sia necessariamente una semplificazione, si ritiene sia possibile comparare le circa 6.000 polizze genovesi redatte tra il 1564 e il 1785, digitalizzate e caricate sul database *open access* *Risky Business* (RB), che costituiscono la fonte principale di questo saggio⁴². La disponibilità di dati per anno è illustrata nel Grafico 1.

Graf. 1 - Polizze disponibili per il mercato genovese e loro provenienza, 1564–1785



Fonte: elaborazione dell'autore basata sui dati presenti in *Risky Business* e sul proprio lavoro di ricerca⁴³.

⁴⁰ Secondo i residenti inglesi di Livorno fu proprio la creazione della compagnia genovese nel 1742 a favorire questo fenomeno. A. Addobbati, *Commercio, Rischio*, cit., p. 171.

⁴¹ F. De Roover, *Early Examples*, cit., p. 198.

⁴² Database disponibile al link <https://riskybusiness.labs.vu.nl/> [ultimo accesso 8/9/2025]. Si veda anche S. Go, A. Iodice, G. Ceccarelli, *Risky Business: The database of insurance prices (circa 1400 to circa 1900)*, in «International Journal of Maritime History», 35/3, 2023, pp. 493-498.

⁴³ Le fonti utilizzate sono state: Archivio di Stato di Genova (A.S.GE), *San Giorgio*, unità 33110, *Introitus unius* [...], 1564-1572; A.S.GE, *Famiglie*, b. Spinola 292, 1575-1577; Archivio Storico del Comune di Genova (A.S.C.GE), *Albergo dei Poveri*, b. 311, Borsotto and Sauli,

Come è evidente, sono presenti significative lacune nella documentazione, soprattutto per quanto riguarda il XVIII secolo, e la disponibilità di polizze per anno può variare molto. Ciononostante, la relativa stabilità dei prezzi e del loro andamento nel tempo – con un declino graduale piuttosto che rivoluzionario, come si vedrà nella prossima sezione – permette di avanzare ipotesi di ricerca anche in mancanza di una mole di dati maggiormente uniforme. Si tenga conto, inoltre, che i dati dal 1564 al 1572 provengono dall'unico registro fiscale superstite relativo a un'imposta sulle assicurazioni, denominata *Introitus Unius Pro Centenario*, che doveva essere pagata obbligatoriamente dai sensali e dagli assicuratori per la stipula di polizze nella Repubblica⁴⁴. I dati provenienti dal libro contabile di Giovanni Tommaso Balbi (1781-1785), invece, si riferiscono all'attività della "Compagnia del Commercio per le Assicurazioni Marittime di Genova", fondata nel 1780 dai mercanti Matteo Conton e soci e operativa fino alla fine del secolo⁴⁵. La compagnia aveva uno *ius privativo* che le conferiva il privilegio di essere l'unico ente presso cui fosse possibile stipulare polizze. I valori alle estremità cronologiche del campione analizzato sono dunque rappresentativi di tutte le polizze presenti ufficialmente sul mercato e, di conseguenza, dei premi praticati a Genova. I dati relativi agli anni intermedi provengono dai registri privati di assicuratori o sensali, e risentono delle loro singole strategie di investimento. È stato tuttavia possibile osservare come i prezzi appaiono relativamente uniformi quando sono disponibili due fonti coeve, come nel caso dei registri di Bartolomeo Canale (1606-1608) e Ottavio Solimano (1607-1608). I premi sono inoltre in linea con quelli riportati dai trattati dell'epoca, come quello di Gian Domenico Peri del 1651⁴⁶. È quindi possibile, mantenendo il punto di vista dei commercianti e degli armatori che desideravano acquistare una polizza e dovevano pagare un determinato premio, effettuare un'analisi che tenga conto sia delle fonti provenienti dalla compagnia assicurativa sia di quelle di sottoscrittori privati⁴⁷. Si è scelto di non separare

1590-1591; A.S.GE, *manoscritti*, vol. 928, Rebuffo, 1589-1609; A.S.GE, *Famiglie*, b. Canale 3, 1606-1608; A.S.C.GE, *Albergo dei Poveri*, b. 675, Solimano, 1607-1609; A.S.C.GE, *Brignole-Sale*, b. 78, manuale anonimo, 1628; A.S.C.GE, *Albergo dei Poveri*, b. 909, fratelli Boero, 1645-1649; A.S.C.GE, *De Ferrari*, b. 311, Giuseppe Maria Isola, 1692-1709; A.S.C.GE, *Albergo dei Poveri*, b. 511-512, Giovanni Maria Cambiaso, 1705-1706; Centro di studi e documentazione di Storia economica "Archivio Doria", *Baldi-Doria Lamba*, b. 148, Giovanni Tommaso Balbi, 1781-1784. Si segnala che la documentazione relativa a Spinola e Isola è ancora in fase di inserimento, sebbene in uno stadio avanzato.

⁴⁴ A. Iodice, *Marine Insurance*, cit., pp. 218-219, p. 221.

⁴⁵ G. Giaccherio, *Storia delle Assicurazioni*, cit., p. 156.

⁴⁶ G.D. Peri, *I Frutti d'Albaro*, cit., p. 45.

⁴⁷ È ancora in corso il dibattito sul ruolo delle compagnie assicurative in età moderna, incentrato anche sulla differenza tra i premi richiesti dalle compagnie e quelli richiesti dai sottoscrittori

gli anni di guerra da quelli di pace e di considerare l'impatto di questo fattore sull'andamento generale dei premi nonostante l'adozione, da parte dell'élite dirigente genovese, di politiche di neutralità⁴⁸.

Di ogni polizza sono state rilevate principalmente: anno, premio, rotta. Si è poi selezionato il campione per osservare le dinamiche dei premi sulle rotte più comuni nel lungo periodo. Sono state scelte tre rotte, raggruppando alcuni porti di partenza e di destinazione quando geograficamente vicini tra loro e dopo aver verificato la loro equivalenza in termini di variazioni dei premi. Le rotte scelte sono: 1) da Messina o Palermo a Genova o Livorno (318 polizze); 2) da Genova o Livorno ad Alicante o Cartagena (443 polizze); 3) da Genova o Livorno a Cadice (220 polizze).

Tutte le polizze relative a queste rotte sono relativamente stabili dal punto di vista quantitativo. Sono stati presi in considerazione solo i viaggi nella stessa direzione, poiché è stato osservato che le rotte inverse presentavano talvolta premi diversi. Le assicurazioni relative ai viaggi sulle galee non sono state incluse, poiché queste erano regolarmente soggette a premi inferiori a causa della loro capacità percepita di prevenire o affrontare attacchi ostili con danni minori rispetto alle navi mercantili⁴⁹.

Infine, si è scelto di confrontare i premi sulle rotte tra l'Italia occidentale e Londra come esempio di rotta al di fuori del Mediterraneo, richiamando l'analisi effettuata da Leonard, grazie ai dati disponibili su RB. Attualmente il database contiene i dati di circa 10.000 polizze stipulate a Londra tra il 1483 e il 1809 e di 30.000 stipulate a Rotterdam tra il 1720 e il 1857. I dati relativi a Londra sono gli stessi studiati da Leonard, sui quali si è basata la sua tesi della rivoluzione dei premi, e provengono tutti dai registri di assicuratori privati. I dati relativi a Rotterdam provengono dalle fonti della più antica compagnia di assicurazioni del continente europeo, la Compagnia di

privati. In Europa erano adottate diverse forme organizzative, quali sottoscrizioni individuali, compagnie private sostenute dallo stato, piccole società tra privati, grandi società per azioni private, associazioni di mutua assicurazione tra armatori, e così via. R. Pearson, *Introduction*, cit., p. 3. Si veda anche C. Kingston, *Governance and institutional change in marine insurance, 1350-1850*, in «European Review of Economic History», 18, 2013, pp. 1-18; A. Leonard, *Contingent commitment: The development of English marine insurance in the context of New Institutional Economics, 1577-1720*, in D.M. Coffman, A. Leonard, L. Nealpp (a cura di), *Questioning Credible Commitment. Perspectives on the Rise of Financial Capitalism*, Oxford, Oxford University Press, 2013, pp. 48-75.

⁴⁸ Sull'importanza delle politiche di neutralità si veda A. Alimento (a cura di), *War, Trade and Neutrality. Europe and the Mediterranean in the seventeenth and eighteenth centuries*, Milano, FrancoAngeli, 2011. Spooner, ad esempio, riscontrò solo un leggero aumento dei livelli dei premi ad Amsterdam durante gli anni di guerra del XVIII secolo, che non alterarono le tendenze di lungo periodo, contrariamente a quanto osservato per il mercato di Londra. F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 113; A. Leonard, *The Pricing Revolution*, cit., p. 18.

⁴⁹ L. Piccinno, A. Iodice, *Managing Shipping Risk*, cit., p. 103.

assicurazioni della città di Rotterdam, fondata nel 1720⁵⁰. Tutti i mercati assicurativi e le rotte descritte sono visualizzati nella Figura 1.

Fig. 1 - Mercati assicurativi e luoghi menzionati nell'analisi dei dati



Fonte: elaborazione dell'autore basata sui dati presenti in *Risky Business*.

È bene ricordare che le rotte a lunga distanza non erano necessariamente diverse da quelle regionali in termini di apprezzamento del rischio. Sul mercato assicurativo di Rotterdam, per esempio, si diceva che Brouwershaven, un villaggio distante circa 70 km, «si trova a metà strada da Giava» in termini di determinazione del prezzo del rischio⁵¹. Una nave, infatti, doveva superare il rischio di entrare e uscire dal porto, affrontando tempeste e condizioni meteorologiche mutevoli a causa della configurazione costiera e della presenza di isole e correnti, prima di raggiungere la “sicurezza” del mare aperto. Uno degli ostacoli maggiori sulle rotte più lunghe era semmai la lentezza nella circolazione delle informazioni, che poteva portare a ritardi nei pagamenti, frodi e prezzi più alti. È anche in seguito al miglioramento dei network postali e alla maggiore velocità di scambio delle informazioni – stimata negli statuti genovesi del 1590 in due miglia l'ora – che,

⁵⁰ S. Go, *Marine Insurance in the Netherlands 1600-1870. A comparative institutional approach*, Amsterdam, Aksant, 2009.

⁵¹ F.C. Spooner, *Risk at Sea*, cit., p. 8.

probabilmente, sulle rotte più lunghe si verificarono le maggiori diminuzioni dei premi⁵².

3. Andamento dei premi nel lungo periodo

L'andamento dei premi relativi al mercato assicurativo genovese è mostrato in sequenza nel Grafico 2. Come già anticipato, tali premi riguardano le rotte da Palermo o Messina, per Alicante o Cartagena, e per Cadice. Per ciascuna serie è riportata la linea di tendenza, dalla quale emerge, a seconda dei casi, un più o meno accentuato declino.

La rotta con la Sicilia era di fondamentale importanza per il sistema di approvvigionamento e manifatturiero della Repubblica. Dovendo far fronte annualmente a deficit nella produzione cerealicola, il grano siciliano serviva a sfamare la popolazione, mentre la seta di Messina veniva impiegata dalle manifatture genovesi. Le rotte erano solitamente assicurate allo stesso tasso perché spesso una sola nave caricava sia grano che seta e i rischi percepiti erano simili.

I raggruppamenti dei prezzi dei premi cinquecenteschi su questa rotta si attestano tra il 3,5 e il 5,5%. La media dei dati fino al 1595 è di 4,25. Questo è lo stesso valore che compare più di frequente anche nelle polizze seicentesche, disponibili fino al 1628. I dati del XVIII secolo mostrano invece una media dell'1,75% a polizza. I prezzi diminuirono dunque tra la seconda metà del Seicento e i primi anni del Settecento, dopo un periodo di relativa stabilità. Osservando l'andamento dei premi nella direzione opposta – cioè da Genova verso la Sicilia – emerge una diminuzione dal 4% del 1628 al 3% tra 1693 e 1706. I valori medi in entrambe le direzioni raggiungono l'1,5-1,75 se si osservano i dati del periodo 1782-1784, in una sorta di uniformazione del mercato che è stata osservata anche sulle altre rotte.

La rotta con Alicante e Cartagena, da dove veniva importata principalmente lana, era utilizzata per trasportare merci di ritorno di natura eterogenea e non specificata (come corallo, cuoio, lana lavorata, carta, ecc.). Entrambe le destinazioni compaiono insieme in quasi tutte le polizze. Merci simili venivano trasportate anche sulla rotta per Cadice, da dove i genovesi importavano prodotti coloniali dal Nuovo Mondo o dal Nord Europa. La predo-

⁵² B.U.GE, *manoscritti*, C. III. 13, *Statutorum civilium Reipublicae Genuensis*, 1589, p. 159; anche il giurista genovese Carlo Targa riprende questo calcolo, nel 1692. C. Targa, *Ponderationi sopra la contrattatione marittima*, Genova, Antonio Maria Scionico, 1692, p. 128; Sulle reti postali si veda N. Schobesberger, P. Arblaster, M. Infelise, A. Belo, N. Moxham, C. Espejo, J. Raymond, *European Postal Networks. News Networks in Early Modern Europe*, Brill, 2016, pp.17-63. Disponibile al link <https://hal.science/hal-04137162v1> [ultimo accesso 8/9/2025].

minanza delle polizze verso la Spagna, e non viceversa, è probabilmente dovuta al fatto che nella penisola iberica operavano numerosi mercanti genovesi in grado di assicurare i viaggi verso Genova a un prezzo conveniente. Ne sono un esempio i registri del patrizio genovese Giovanni Durazzo, che operava a Cadice alla fine del XVII secolo in collaborazione con altri assicuratori genovesi residenti nella madrepatria⁵³.

I prezzi della rotta per Alicante o Cartagena sembrano tendere a una maggiore stabilità rispetto a quelli delle rotte dalla Sicilia, come si vede dalla linea di tendenza quasi orizzontale. I premi per gli anni del XVI secolo mostrano una mediana di 4,25%. Si è scelto di riportare il valore mediano per far fronte all'elevato numero di osservazioni con valori molto variabili. I dati disponibili dal 1606 al 1693 permettono di calcolare una mediana del 3,5%, che però aumenta nel secolo successivo, passando al 4%. Tale effetto è il risultato della Guerra di Successione Spagnola (1701-1714) e al suo impatto nel periodo 1706-1708, che si è deciso di analizzare per rendere l'idea della complessità della serie e sottolineare come il fenomeno di declino dei prezzi ebbe anche momenti di arresto o inversione di tendenza. Se si guarda alla media dei prezzi per i soli anni 1781-1784 i premi risultano del 2,2%.

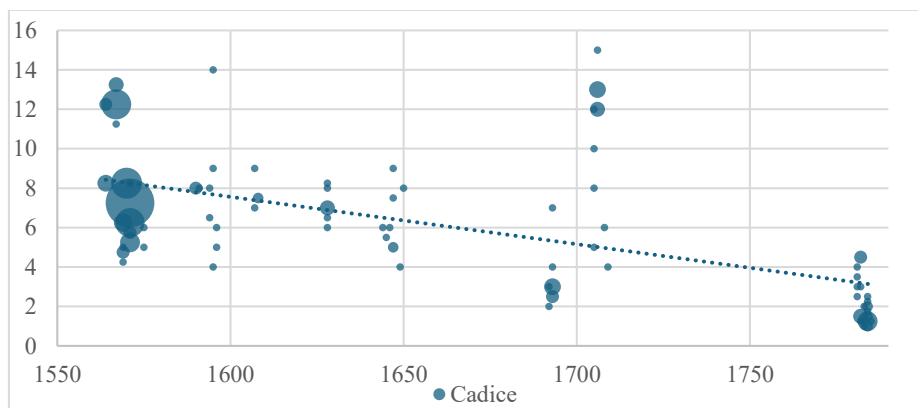
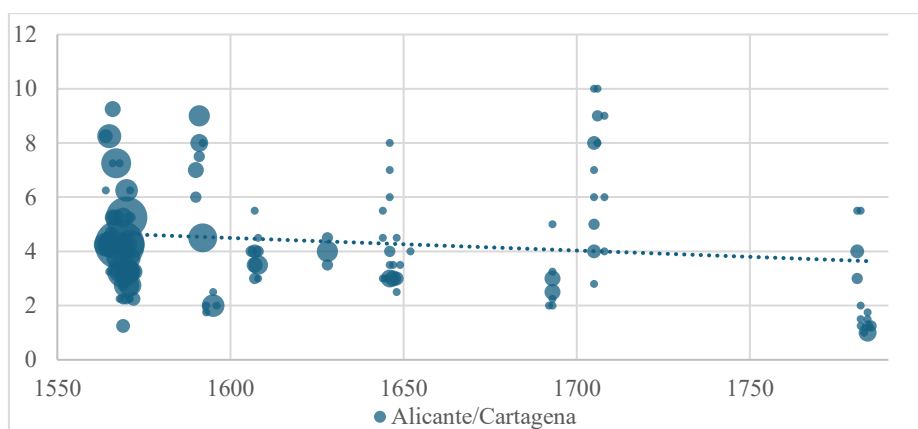
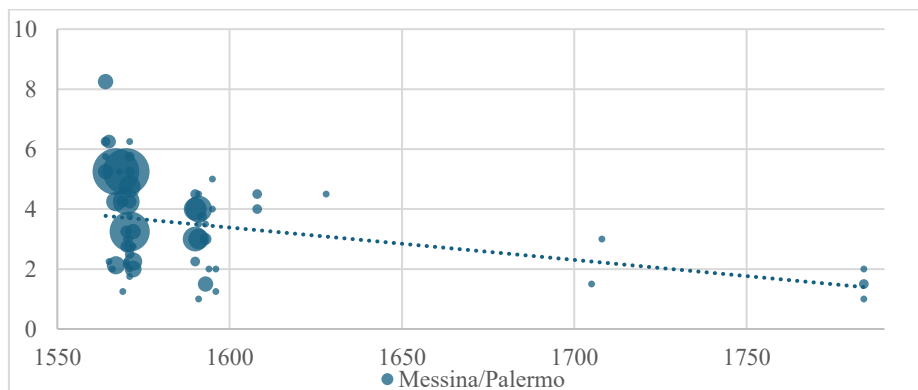
La linea di tendenza che mostra un declino più netto è quella relativa alle assicurazioni per Cadice, il luogo più lontano da Genova in termini di miglia nautiche, un elemento che influisce sull'asimmetria informativa e sul prezzo del rischio. Il premio medio diminuì costantemente, passando dall'8% circa nel XVI secolo, al 5,4 nel XVII, al 4,8 nel XVIII.

Anche in questo caso sono evidenti gli effetti della Guerra di Successione Spagnola. I prezzi passano da una media del 10,8% tra gli anni 1705-1709 a una media del 2% nel periodo 1781-1784. Già negli anni Novanta del Seicento, cioè prima del conflitto, i premi avevano raggiunto una media del 3,2%. Anche in questo caso è dunque impossibile parlare di rivoluzione, perché i premi diminuirono in modo costante, con l'eccezione dei periodi di guerra che generarono momentanee inversioni di tendenza.

Analogamente alle rotte assicurate sul mercato genovese, anche i premi sulle rotte più comuni assicurate a Rotterdam, considerate a titolo di esempio, non subirono una rivoluzione, ma piuttosto una riduzione graduale. I premi medi per l'assicurazione delle navi sulle rotte Nantes o Bordeaux-Rotterdam, ad esempio, passarono dal 2,6% nel 1720 al 2,5% nel 1780, al 2,4% nel 1820. Una riduzione graduale, nonostante gli sconvolgimenti europei del periodo.

⁵³ A.S.C.GE, *Brignole-Sale*, b. 72-75, Libri di conto di Giovanni Durazzo, 1674-1695.

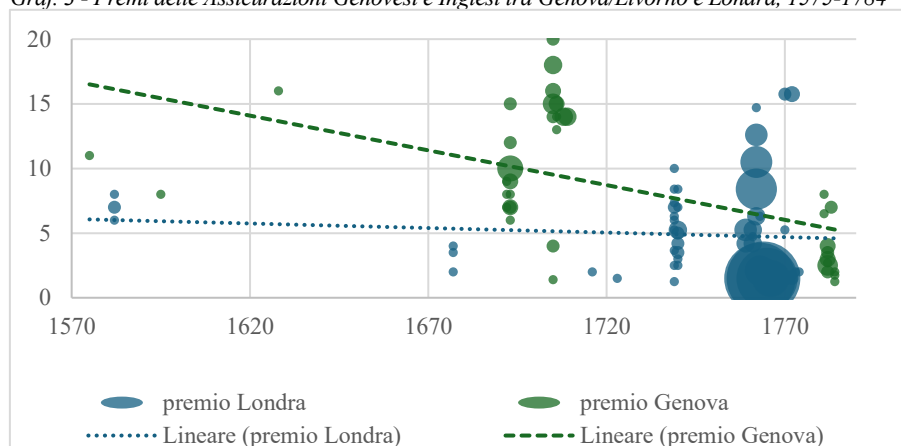
Graf. 2 - Premi delle Assicurazioni Genovesi sulle Rotte Selezionate, 1564-1784



Fonte: elaborazione dell'autore basata sui dati presenti in Risky Business e sul proprio lavoro di ricerca.

L'ultima analisi, infine, riprende direttamente l'elaborazione di Leonard per indagare il fenomeno della rivoluzione dei premi e riflettere sul potenziale di confronto tra diversi mercati offerto da RB⁵⁴. Il Grafico 3 mostra i premi sulle rotte da Londra a Genova o Livorno dal XVI al XVIII secolo, insieme alle loro linee di tendenza.

Graf. 3 - Premi delle Assicurazioni Genovesi e Inglesi tra Genova/Livorno e Londra, 1575-1784



Fonte: elaborazione dell'autore basata sui dati presenti in *Risky Business* e sul proprio lavoro di ricerca.

I premi variano notevolmente a seconda del periodo. Nel XVI e XVII secolo, i premi richiesti a Genova erano significativamente più alti rispetto a quelli di Londra, anche se il campione disponibile per i premi inglesi è molto ridotto, con solo 7 osservazioni. Tuttavia, è possibile ipotizzare un calo dei prezzi su entrambi i mercati – più marcato su quello genovese – che alla fine del XVIII secolo portò a una convergenza evidente. I premi richiesti a Genova negli anni Ottanta del Settecento erano pressoché identici a quelli richiesti a Londra negli anni Settanta, periodo per il quale sono disponibili più osservazioni.

4. Conclusioni

Il presente saggio ha esaminato l'evoluzione dei premi assicurativi dal XVI al XVIII secolo, indagando il concetto di rivoluzione dei premi dal punto di vista del mercato assicurativo genovese. I dati suggeriscono che tale "rivoluzione" non fu un fenomeno rapido o universale, ma piuttosto un

⁵⁴ A. Leonard, *The Pricing Revolution*, cit., p. 19.

processo graduale, specifico di mercato in mercato, che si sviluppò in lunghi periodi di tempo e con alterne vicende, sebbene l'andamento dei premi mostri un chiaro calo nel lungo termine. Sarebbe dunque utile per l'analisi storica adottare un termine che riesca meglio a riflettere queste dinamiche.

Le riduzioni più significative si sono probabilmente verificate nel corso del XVIII secolo, con tempistiche diverse che rimandano alla complessità del settore dell'assicurazione marittima, in cui molteplici fattori, tra cui le politiche locali, la natura delle rotte e la presenza di conflitti, solo per citarne alcuni, potevano influenzare le dinamiche dei prezzi in diverse regioni.

È tuttavia interessante notare come alla fine del XVIII secolo centri assicurativi come Londra, Genova e Rotterdam avessero prezzi dei premi sempre più simili, riflettendo la più ampia integrazione economica del commercio marittimo europeo nonostante le diverse strutture istituzionali adottate per la gestione della pratica assicurativa⁵⁵. Questa convergenza fu probabilmente facilitata dal miglioramento nella circolazione di informazioni e dallo sviluppo di pratiche standardizzate⁵⁶.

L'analisi è stata resa possibile grazie a strumenti digitali che hanno consentito l'aggregazione e il raffronto incrociato di set di dati senza precedenti. La capacità di elaborare migliaia di transazioni su più mercati può arricchire la comprensione dello sviluppo storico dei premi assicurativi e consentirci di affrontare questioni più ampie e complesse in chiave sistemica, seguendo la prospettiva co-evolutiva a cui si è accennato nell'introduzione. L'auspicio è che future ricerche, ad esempio, permettano di mettere a confronto le tendenze nei prezzi delle assicurazioni con quelle dei cambi marittimi o dei costi dell'avaria generale, ad esempio, tra più mercati e nel lungo periodo.

⁵⁵ P. De Zwart, *Globalization in the Early Modern Era: New Evidence from the Dutch-Asiatic Trade, c. 1600-1800*, in «The Journal of Economic History», 76/2, 2016, pp. 520-558.

⁵⁶ Sull'importanza dello scambio di informazioni per le attività economiche si veda J.J. Mccusker, *The Demise of Distance: The Business Press and the Origins of the Information Revolution in the Early Modern Atlantic World*, in «The American Historical Review», 110/2, 2005, pp. 295-321; M. Van Groesen, J. Müller, *Far from the Truth. Distance, Information, and Credibility in the Early Modern World*, Londra, Routledge, 2024.

3. *Traffici marittimi e attività commerciale nell'Adriatico in età rinascimentale*

di Dario Dell'Osa e Paola Nardone

1. Ragusa e i traffici commerciali nell'Adriatico

L'intensità delle dinamiche economiche che attraversarono la Repubblica di Ragusa tra il XV e il XVI secolo, unitamente al ruolo attivo svolto dalla città-Stato sul piano delle relazioni diplomatiche, ha contribuito alla formazione di un patrimonio documentario di straordinaria ricchezza. Le scritture oggi conservate negli antichi archivi ragusei costituiscono una base imprescindibile per l'analisi dei circuiti commerciali e finanziari che interessarono non solo l'Adriatico ma, più in generale, l'intero spazio mediterraneo¹. Nel corso del Cinquecento, quando la flotta ragusea operava stabilmente sui principali assi del commercio mediterraneo, mettendo in comunicazione i porti del Levante con quelli dell'Europa occidentale e spingendo la propria attività sino ai mercati delle Fiandre e dell'Inghilterra, l'orizzonte operativo della Repubblica fu segnato da una forte capacità di adattamento alle diverse congiunture politiche ed economiche internazionali². In tale fase, le coste orientali della penisola italiana assunsero un rilievo strategico di primo piano per gli interessi economici ragusei, configurandosi come uno spazio privilegiato

¹ Su questo tema cfr. F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1986, 5ª ed. (ed. or. 1949), vol. I, p. 361, e A. Di Vittorio, *Ragusa la memoria storica*, in Id., *Tra mare e terra. Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in Età Moderna*, Bari, Cacucci, 2001, pp. 3-8, 4.

² Verso l'Inghilterra si esportavano vini e uve secche di Grecia e da questa si importavano tessuti di lana, in particolare le note carisee, molto richieste nei territori ottomani. J. Tadić, *Ragusa e il suo porto nel Cinquecento*, in «Quaderni dell'archivio storico pugliese» 7, 1962, pp. 99-109, 108. Sul tema dei rapporti commerciali tra Ragusa e l'Inghilterra si veda V. Kostić, *Dubrovnik i Engleska 1300-1650*, Beograd, 1975 e A. Di Vittorio, *Dall'Adriatico all'Atlantico: interessi e orientamenti della marineria ragusea in età moderna*, in Id., *Tra mare e terra*, cit., pp. 23-36.

di scambio e di intermediazione³. Già a partire dal XII secolo, Ragusa, Ancona e Venezia si erano progressivamente affermate come i principali poli di un triangolo economico al quale poteva essere ricondotta una parte rilevante dei traffici commerciali dell'Adriatico settentrionale. In un contesto caratterizzato da mercati fortemente interconnessi e da flussi mercantili articolati risultava essenziale, per gli operatori economici, disporre di solidi punti di riferimento in ciascuna di queste piazze. Per questo motivo i mercanti ragusei dotati di maggiori capitali ritennero opportuno inviare nei principali porti italiani propri rappresentanti di fiducia, incaricati sia di coordinare lo smistamento dei carichi provenienti dalla madrepatria, sia di sovrintendere all'acquisizione delle merci destinate ai mercati della Repubblica.

L'economia ragusea aveva conosciuto una fase di espansione già a partire dagli ultimi decenni del XV secolo, in continuità con il processo di sviluppo che aveva interessato le aree dell'entroterra. Tale dinamica risultava strettamente connessa, in particolare, all'intensificarsi delle attività estrattive nelle regioni interne, che fornivano risorse fondamentali per alimentare i traffici commerciali e rafforzare la posizione economica di Ragusa nei circuiti adriatici e mediterranei⁴. La città-Stato adriatica aveva saputo valorizzare tale fase di rinnovamento economico, facendo leva sui progressi conseguiti nel corso del Quattrocento tanto nell'ambito della navigazione, quanto in quello delle

³ Per un approfondimento sul tema del commercio raguseo si rimanda alla dibattuta opera di F.W. Carter, *Dubrovnik (Ragusa). A classic city-state*, London-New York, Seminar Press, 1972, con le puntualizzazioni denunciate nella recensione al volume, realizzata da B. Krekić, *Dubrovnik (Ragusa): A classic city-state. By Francis W. Carter* in «Slavic Review», 33, 2 (06/1974), pp. 386-387. Si rimanda inoltre al saggio di J. Tadić, *Le commerce en Dalmatie et a Raguse et la decadence économique de Venise au XVIIème siècle*, in *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Atti dell'omonimo convegno tenutosi a Venezia dal 27/6 al 2/7/1957, Venezia, Istituto per la collaborazione culturale, 1961, pp. 237-274, ma anche al volume di M. Aymard, *Venice, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI siècle*, Paris, SEVPEN, 1966. Per la ricostruzione del commercio raguseo nel periodo basso medievale si rimanda ai volumi di B. Krekić, *Dubrovnik (Raguse) et le Levant au Moyen Age*, Paris, Mouton, 1961; M. Spremić, *Dubrovnik i Aragonci (1442-1495)*, Beograd, Zavod za izdavanje udžbenika S.R.S., 1971; e infine I. Božić, *Dubrovnik i Turska u XIV i XV veku*, Beograd, Posebna izdaniaska, 1952. Per un approfondimento sullo studio delle relazioni economiche tra Ragusa e l'Italia si rimanda agli studi di S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento*, da «Atti e Memorie», serie VIII, vol. VI (1968-69), 1969, pp. 5-77 ma anche Id., *Le relazioni economiche tra Ragusa e lo Stato Pontificio: uno schema di lungo periodo*, in «Nuova Rivista Storica» vol. LX, a. 1976, pp. 521-534, e infine Id., *I ragusei nelle fonti notarili di Ancona (1634-1685): materiali per una ricerca*, in Id., *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV XIX*, Ancona, Clua, pp. 213-244.

⁴ Sullo sfruttamento minerario delle regioni interne cfr. anche P. Pierucci, *Il commercio dell'argento tra Ragusa e l'Italia Centrale nel XVI secolo*, in «Proposte e Ricerche», XXVII, 52, 2004, pp. 28-48.

costruzioni navali⁵. Allo stesso tempo, essa riuscì a trarre significativi vantaggi dalle trasformazioni politiche che seguirono alla caduta degli Stati cristiani dei Balcani, intercettando risorse e opportunità che contribuirono in modo rilevante al rafforzamento della propria economia⁶. In questo ambito la diplomazia ragusea dimostrò una notevole capacità di mediazione, muovendosi con abilità tra la Santa Sede⁷ e l'Impero ottomano, e si rivelò particolarmente attiva nel sostenere e agevolare i traffici commerciali con Alessandria d'Egitto, uno dei principali punti di convergenza delle merci provenienti dall'Oriente⁸.

A partire dal secondo decennio del XVI secolo, i traffici ragusei con il Levante conobbero una fase di rallentamento, riconducibile in larga misura alla crescente diffusione delle spezie portoghesi, introdotte nel Mediterraneo attraverso le nuove rotte oceaniche⁹. Tale mutamento nei circuiti di approvvigionamento incise temporaneamente sugli equilibri del commercio europeo. Tuttavia, già dopo il 1540, le attività mercantili della Repubblica mostrarono segnali evidenti di ripresa, inserendosi nuovamente nei flussi di scambio che attraversavano l'area mediterranea. Nel medesimo periodo in cui si manifestava l'indebolimento del commercio delle spezie, si osservò una parallela espansione degli scambi con l'entroterra balcanico, i quali conobbero un incremento sia in termini di volume, sia di continuità. Tale dinamica risultò particolarmente evidente negli ultimi decenni del Cinquecento, quando questi traffici assunsero un peso crescente nell'economia della Repubblica¹⁰. I mercanti ragusei destinavano alle regioni interne un'ampia gamma di prodotti artigianali e manufatturieri di provenienza occidentale, acquisiti nelle principali piazze commerciali del Mediterraneo, tra le quali occupavano una posizione di rilievo Ancona e Venezia. Gli stessi vettori incaricati di condurre tali merci verso i territori dell'odierna Bulgaria provvedevano, inoltre, al carico di cuoi e lane grezze, che venivano successivamente ricondotti a Ragusa, alimentando così un cir-

⁵ V. Foretić, *Povijest Dubrovnika do 1808*, Zagreb 1980, vol. II, p. 115.

⁶ Sulla caduta degli stati cristiani cfr. S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 7.

⁷ La fedeltà della Repubblica di Ragusa al papa fu sapientemente impiegata per ottenere da Roma diverse conferme alla licenza di commerciare con gli «infedeli» F.M. Appendini, *Notizie storico-critiche sulle antichità, storia e letteratura dei Ragusei*, vol. I, Ragusa 1802, p. 213. La prima autorizzazione al commercio con il Levante fu concessa da Roma nel 1433 e confermata più volte nel corso del XV secolo.

⁸ S. Anselmi, *Motivazioni economiche della neutralità di Ragusa nel Cinquecento*, in Id., *Adriatico. Studi di Storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, Clua, 1991, pp. 145-182, 147.

⁹ Sugli effetti delle scoperte portoghesi sul commercio delle spezie nel Mediterraneo si veda A. Di Vittorio, *L'impatto delle scoperte portoghesi sull'economia di Ragusa nel secolo XVI*, in Id., *Tra mare e terra*, cit., p. 12.

¹⁰ Gli scambi con l'entroterra erano attivi già dall'inizio del XVI secolo, sul tema cfr. S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 43.

cuito di scambi fondato sulla complementarità tra produzioni manifatturiere e materie prime¹¹. Una volta espletate le operazioni di sdoganamento, tali prodotti venivano sottoposti a lavorazione all'interno della città e successivamente destinati all'esportazione. Quest'ultima si orientava in larga misura verso alcune delle principali piazze commerciali della penisola italiana, tra le quali rivestivano un ruolo di primo piano Ancona, Messina e Napoli, confermando la centralità dei collegamenti marittimi tra Ragusa e i maggiori scali dell'Italia centro-meridionale¹². Per l'intero corso del XVI secolo, la Repubblica consolidò il proprio ruolo di intermediaria tra le regioni europee dell'Impero ottomano e i paesi dell'Europa occidentale, dai cui porti affluivano ingenti quantitativi di beni artigianali. In questo quadro, un rilievo particolare spettava ai prodotti tessili, che costituivano una delle principali componenti dei flussi commerciali destinati ai mercati balcanici e orientali¹³.

In particolare, i collegamenti con Ancona avevano assunto un'importanza centrale per gli operatori ragusei, poiché lo scalo dorico era il principale punto di accesso a un mercato che non si limitava al solo ambito marchigiano, ma si estendeva alla Toscana e alla Pianura Padana, raggiungendo centri di primaria rilevanza quali Firenze, Roma e Bologna. Nell'area adriatica, per tutto il XV e il XVI secolo, i traffici commerciali si mantennero intensi e sottoposti a forme di controllo consolidate: Ragusa e Ancona si configuravano come nodi essenziali di un asse mercantile che collegava Costantinopoli alle principali città italiane e, attraverso queste, all'Europa centrale. Roma, Venezia e Firenze rappresentavano le zone di produzione di tessuti e manufatti di pregio destinati ai mercati levantini, nei quali tali beni risultavano difficilmente reperibili¹⁴.

Un deciso incremento dei traffici tra Ragusa e Ancona si registrò a partire dai primi decenni del XVI secolo, in concomitanza con l'acuirsi della crisi turco-veneziana e con l'estensione della presenza ottomana all'interno della penisola balcanica. A tali fattori si aggiunse la crescente preferenza manifestata dai mercanti di Firenze per il porto di Ancona quale principale punto di imbarco dei tessuti destinati ai mercati orientali, circostanza che contribuì in modo significativo a rafforzare il ruolo dello scalo dorico nei circuiti commerciali adriatici e levantini¹⁵. Nel corso dell'intero Cinquecento si registrò,

¹¹ F.W. Carter, *The commerce of Dubrovnik Republic. 1500-1700*, in «Economic History Review», 2nd ser., a. XXIV (1971) p. 376.

¹² Una valida testimonianza del traffico dei cuoi dall'entroterra balcanico verso la città di Ragusa, e poi da questa verso l'Italia, si può rinvenire in Državni Arhiv u Dubrovniku (d'ora in avanti D.A.D.), XIX *Privata*, 32, c. 60.

¹³ J. Tadić, *Ragusa e il suo porto nel Cinquecento*, cit., p. 108.

¹⁴ *Ibidem*, p. 526.

¹⁵ S. Anselmi, *Ancona nel XVI secolo*, in Id., *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, Clua, 1991, pp. 131-144, 133.

nel porto dorico, un progressivo incremento delle importazioni provenienti dal Levante. Ad Ancona giungevano, infatti, cuoi e cera dai principali centri dei Balcani fino alle regioni del Mar Nero, sale dall'isola di Pago, vallonea dall'Albania, nonché ferro proveniente dalla Macedonia e dalla Bulgaria, a testimonianza dell'ampiezza geografica e della varietà merceologica dei traffici che facevano capo allo scalo marchigiano¹⁶.

Nello stesso periodo se Ancona si configurava come una realtà economica in fase di marcata espansione, Venezia si trovava invece a confrontarsi con le ripercussioni di un profondo mutamento negli equilibri del commercio internazionale. La città lagunare aveva infatti attraversato, nella prima metà del XVI secolo, una stagione di difficoltà, determinata dall'apertura delle nuove rotte oceaniche per l'approvvigionamento delle spezie e ulteriormente aggravata dalla crescente concorrenza esercitata dalle marinerie di area atlantica¹⁷. Nonostante tale fase di difficoltà Venezia continuava a rappresentare la principale piazza commerciale dell'Adriatico, anche in virtù della solidità dei collegamenti terrestri che la mettevano in comunicazione con l'Europa centrale e settentrionale, garantendole un ruolo ancora importante nei circuiti di scambio regionali e sovraregionali¹⁸. In una fase successiva, a partire dal 1573, la stipula di nuovi accordi commerciali con l'Impero ottomano e l'apertura, nel 1590, della Scala di Spalato¹⁹ contribuirono a rilanciare i traffici della città lagunare. Tali sviluppi determinarono tuttavia, in parallelo, una progressiva contrazione del commercio raguseo, che vide ridimensionare il proprio ruolo all'interno dei circuiti adriatici a vantaggio di Venezia²⁰. Parallelamente all'attività commerciale Venezia svolgeva anche una funzione di primaria importanza, per le economie dell'Adriatico, attraverso il trasferimento dei flussi monetari verso le principali fiere di cambio europee, contribuendo così a sostenere i meccanismi di compensazione finanziaria e di regolazione dei pagamenti su scala sovraregionale.

Sul finire del XVI secolo si osservò a Venezia una crescente concentrazione delle risorse finanziarie nelle mani di operatori fiorentini e genovesi, i quali, attraverso l'emissione di lettere di cambio tratte sulla piazza veneziana indirizzavano, in particolare verso le fiere di Piacenza, i capitali resi disponibili nella città

¹⁶ S. Anselmi, *Le relazioni economiche*, cit., p. 531.

¹⁷ S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 9.

¹⁸ *Ibidem*, p. 13.

¹⁹ F. Braudel, *op. cit.*, vol. I, pp. 301-302. Sul tema della concorrenza commerciale tra Ragusa e Venezia, e sull'apertura della Scala di Spalato si veda R. Paci, *La concorrenza Ragusa-Spalato tra fine Cinquecento e primo Seicento*, in A. Di Vittorio (a cura di) *Ragusa e il Mediterraneo*, Bari, Cacucci, 1990, pp. 185-196.

²⁰ S. Anselmi, *Motivazioni economiche della neutralità di Ragusa*, cit., p. 155.

lagunare²¹. Si delineava così, lungo le coste dell'Adriatico, un processo di differenziazione accompagnato da una parallela evoluzione dei modelli economici che caratterizzavano Venezia e Ancona. Nel primo caso assumevano un rilievo centrale la raccolta delle risorse finanziarie e il loro impiego nelle fiere di cambio, mentre nel secondo si osservava una più marcata concentrazione degli investimenti nei traffici commerciali. La posizione privilegiata della città dorica lungo la direttrice che collegava Firenze a Costantinopoli contribuiva a favorire l'afflusso nel porto cittadino di merci e di operatori, italiani e stranieri, rafforzando il ruolo di Ancona all'interno dei circuiti commerciali adriatici e levantini.

Numerose sono le testimonianze delle relazioni d'affari tra Venezia, Ragusa e Ancona, che emergono dallo studio della documentazione custodita presso l'Archivio di Stato di Dubrovnik. Di particolare interesse sono le fonti contabili, le quali consentono di ricostruire con precisione la fitta rete di rapporti d'affari che caratterizzava l'operato dei mercanti della Repubblica nel capoluogo dorico. Per questo lavoro di ricerca si è attinto alla documentazione di alcuni importanti operatori ragusei quali: Vincenzo Stefani, Nicolò Miossa e i fratelli Martolo e Paolo de Giorgi.

Nel caso dello Stefani disponiamo di due registri di conti, un libro mastro e un libro giornale, che si riferiscono a due periodi cronologici differenti²². Il libro mastro copre il periodo che va dal 1555 al 1572²³ mentre il libro giornale si apre nel gennaio 1585 e si chiude con la morte del mercante nel dicembre 1588²⁴. In entrambi i registri si possono rinvenire numerose testimonianze delle relazioni d'affari che egli aveva con l'Italia e in particolare con Ancona e Venezia.

Il mercante Nicolò Miossa aveva svolto l'attività di agente commerciale dai porti italiani. Questi si era concentrato prevalentemente sulla piazza veneziana e qui, anche in seguito a una collaborazione con la filiale dell'azienda de Giorgi di Ancona, aveva svolto attività di intermediazione in affari commerciali e finanziari per conto di numerosi mercanti dell'area anconetana. Dell'azienda Miossa ci è pervenuto un libro creditori e debitori tenuto a Venezia negli anni 1582-1586²⁵.

Infine, ancor più evidenti risultano i legami commerciali tra i due fratelli Martolo e Paolo de Giorgi e la città di Ancona e Venezia. Paolo de Giorgi

²¹ F. Braudel, *op. cit.*, vol. I, p. 340.

²² Sulla figura di Vincenzo Stefani si veda J. Tadić, *Dubrovacki portreti*, Beograd, 1948, pp. 199-233, ma anche B. Krekić, *Influence politique et pouvoir économique à Dubrovnik (Raguse) du XIII^e au XVI^e siècle*, in A. Guarducci (a cura di), *Gerarchie economiche e gerarchie sociali. Secc. XII-XVIII*, Atti della XII Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia Economica «F. Datini», Firenze, Le Monnier, 1990, p. 254.

²³ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A.

²⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, 32.

²⁵ D.A.D., XIX, *Privata*, 42.

aveva soggiornato dal 1582 al 1588 nella città pontificia, occupandosi dell'intermediazione commerciale e finanziaria negli scambi tra Ragusa la penisola italiana. Il fratello Martolo si era invece insediato a Venezia e aveva curato i rapporti commerciali e finanziari con la città lagunare. Dell'azienda de Giorgi ci sono pervenuti due importanti documenti: un *Libro creditori e debitori* che copre il periodo 1581-1584 e si riferisce all'operato di Martolo de Giorgi a Venezia²⁶, e un registro con i conti di una procedura fallimentare istruita proprio ai danni dei due fratelli nell'autunno del 1588²⁷.

2. L'azienda Stefani e i traffici tra Ragusa e Ancona

Un esempio concreto delle relazioni d'affari tra la Repubblica di Ragusa e la città di Ancona può essere ricavato dalla documentazione contabile del mercante Vincenzo Stefani, uno tra i più importanti esponenti della borghesia mercantile e armatoriale ragusea. Tra il 1559 e il 1570 lo Stefani si affidava all'operato di Francesco Zuzzeri suo corrispondente da Ancona. I rapporti d'affari con lo Zuzzeri ebbero inizio nel settembre del 1559 con il deposito, nelle mani di quest'ultimo, di un capitale pari a 1.150 scudi ragusei effettuata da Giacomo Lisich, comandante di una delle imbarcazioni di proprietà dello Stefani²⁸. In sostanza lo Stefani consegnava allo Zuzzeri la somma, chiedendogli di amministrarla secondo le indicazioni che egli avrebbe fornito di volta in volta da Ragusa mediante lettere commerciali. Per il servizio reso nell'amministrare il denaro, lo Zuzzeri richiese, nell'agosto del 1561, una provvigione pari all'1,5 per mille dell'importo originariamente ricevuto in deposito²⁹.

L'operazione appena descritta segnò l'inizio della collaborazione tra lo Stefani e lo Zuzzeri, che durò fino alla morte di quest'ultimo avvenuta all'incirca intorno al 1572³⁰. Dei 1.150 scudi consegnati all'agente nel settembre 1559, 300 scudi furono inviati il mese successivo a Venezia a Ottaviano Pallavicini; 600 scudi furono trasferiti mediante corriere nel mese di dicembre 1559 a Firenze, a Silvestro Tutolini corrispondente dalla piazza fiorentina dello Stefani, e così anche i rimanenti 250 scudi, inviati nel gennaio 1559 sempre a Firenze e sempre al Tutolini mediante lettera di cambio³¹. Esaurito il denaro a disposizione dello

²⁶ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C.

²⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/B.

²⁸ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 130.

²⁹ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 163.

³⁰ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 324. In un conto acceso nell'aprile 1572 si parla degli «eredi» di Francesco Zuzzeri, segno che il mercante era venuto a mancare da poco. Gli ultimi conti intestati alla persona di Francesco Zuzzeri risalgono al gennaio del 1570.

³¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 130.

Zuzzeri, lo Stefani, evidentemente soddisfatto dall'intermediazione svolta, provvide al trasferimento di altre somme da Venezia ad Ancona, impiegandole nell'acquisto di merci che si rendevano disponibili in quest'ultima piazza.

Così, nell'aprile 1560, lo Zuzzeri comprò su mandato dello Stefani 1.061 libbre di canapa grezza che trasferì a Ragusa³². Tra maggio e ottobre dello stesso anno inviò altre 10.941 libbre di canapa suddivise in quattro carichi e pagate 247 scudi³³. Tale merce era necessaria ai cantieri navali della Repubblica per l'isolamento delle chiglie delle imbarcazioni. Oltre alla canapa vi erano altre tipologie di merci necessarie alla navigazione che venivano acquistate ad Ancona. È questo il caso del biscotto o della carne salata che erano utilizzati per l'alimentazione degli equipaggi durante la navigazione, e della tela grezza per la velatura. Ad esempio, il 2 maggio del 1561 lo Stefani acquistò ad Ancona 241 braccia di canovaccio lombardo, un tessuto impiegato proprio per la realizzazione delle vele³⁴.

Se la compravendita di beni destinati all'equipaggiamento delle imbarcazioni era abbastanza ricorrente nei rapporti d'affari tra lo Stefani e il suo corrispondente anconetano, si deve tuttavia sottolineare come fosse soprattutto il commercio del tessuto, sotto forma di panni o di filato grezzo, a rappresentare la quota maggiore degli scambi commerciali tra Ancona e Ragusa negli anni Sessanta e nei primissimi anni Settanta del XVI secolo. L'acquisto di 20 braccia di panno di San Ginesio paonazzo e di 16 braccia di panno di San Ginesio verde, per un ammontare complessivo di 10 scudi e 68 bolognini della moneta pontificia, dimostrano come, alla fine dell'anno 1560, la piazza dorica fosse utilizzata dallo Stefani per l'approvvigionamento di piccoli quantitativi di tessuti. Questi ultimi venivano prodotti nell'area marchigiana, come nel caso dei panni di San Ginesio o di Camerino³⁵, oppure importati dalla Toscana, come nel caso di due partite di rasi neri, inviate da Firenze ad Ancona perché fossero imbarcate su navi dirette a Ragusa³⁶.

³² La transazione fu chiusa a un prezzo di 21 scudi e 53 bolognini della moneta pontificia che, al cambio di 92 bolognini per scudo, così come descritto dal medesimo Stefani nella sua rilevazione contabile, ammontavano a circa 18 scudi e 30 grossi della moneta di Ragusa. D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 130.

³³ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 130.

³⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 163.

³⁵ Per un approfondimento sulla produzione di panni di lana a Camerino e nei centri limitrofi tra tardo medioevo e prima età moderna si rimanda al saggio di E. Di Stefano, *Rapporti economici tra le Marche e Roma: uomini e merci dai registri doganali del Quattrocento*, oltre che ad Ead., *Uomini risorse imprese nell'economia camerte fra XIII e XVI secolo*, Camerino Università di Camerino, 2007.

³⁶ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, cc. 123 e 239. L'invio delle partite di panni fu effettuato da Silvestro Tutolini, agente di Vincenzo Stefani sulla piazza fiorentina. La merce fu ricevuta dallo Zuzzeri che ha poi provveduto all'invio della medesima a Ragusa.

Nella città dorica lo Stefani non si riforniva solo di tessuti più o meno pregiati ma anche di materie prime. Tra il 15 dicembre del 1560 e il primo luglio del 1561 il mercante acquistò, sempre ad Ancona, ben 48 aspi di filato per un importo complessivo di 461.20 scudi della moneta pontificia³⁷. Questi ultimi furono pagati per la maggior parte attraverso delle rimesse di denaro che venivano effettuate da Venezia ad Ancona direttamente nelle mani dello Zuzzeri. In parte minore il pagamento avvenne attraverso il trasferimento di denaro o direttamente da Ragusa, con l'intermediazione dei comandanti delle imbarcazioni ragusee, oppure da Firenze tramite corriere³⁸.

A partire dal novembre del 1561 il mercato dorico, che fino a quel momento nella contabilità dello Stefani sembrava essere esclusivamente impiegato per l'approvvigionamento di tessuti e di filati, divenne anche una fiorente piazza di sbocco delle materie prime importate dal levante ottomano, in particolare lino e spezie. Il commercio di tali prodotti, pur ridimensionatosi in seguito alla scoperta della via d'acqua per il Levante, continuò ad assumere rilievo per la marineria ragusea per buona parte del XVI secolo³⁹. Il pepe veniva caricato ad Alessandria d'Egitto e condotto o direttamente ad Ancona, oppure prima a Ragusa e poi imbarcato di nuovo su navi dirette verso la costa pontificia, dove era venduto a mercanti anconetani. Singolare è la vicenda della prima partita di pepe d'Assia affidata allo Zuzzeri. Si trattava di un collo di pepe da 1.167 libbre, condotto ad Ancona dalla nave del raguseo Giacomo Lisich, e venduto dallo Zuzzeri a due mercanti ebrei, tali Raffaele Asson e Vita Durante, per un importo di circa 345 scudi pontifici con pagamento dilazionato di un anno. Lo stesso giorno allo Zuzzeri fu affidata anche un'altra balla di pepe del peso di 1.211 libbre, venduta a Pier Marco e Matteo da Braccio per un totale di circa 390 scudi della moneta di Ancona⁴⁰.

Anche il lino destinato ai mercati pontifici veniva acquistato ad Alessandria dalle imbarcazioni ragusee che trasportavano il carico ad Ancona. Le partite di lino venivano vendute nel centro urbano oppure nelle immediate vicinanze, come nel caso di una fornitura di tessuto ceduta nella fiera di Recanati. Tra il 20 gennaio del 1562 e il 18 settembre successivo, lo Stefani inviò ad Ancona 105 schibe e 272 rotoli di lino alessandrino, per un valore complessivo di circa 1.448 scudi della moneta di Ancona⁴¹.

³⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 163.

³⁸ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 163.

³⁹ A. Di Vittorio, *L'impatto delle scoperte portoghesi sull'economia di Ragusa nel secolo XVI*, in Id., *Tra mare e terra*, cit., p. 12.

⁴⁰ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 182.

⁴¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 182. Sui rapporti tra la città di Ancona e l'entroterra marchigiano si veda M. Moroni, *L'impero di San Biagio*, Bologna, il Mulino, 2011, p. 57.

Nel maggio del 1564 lo stesso mercante trasferì nel capoluogo dorico altre partite di merci provenienti da Alessandria, si trattava in particolare di un sacco di cotone sodo del peso di 400 libbre, venduto a circa 18 scudi, e di 639 libbre di pepe, liquidate per circa 198 scudi di moneta pontificia⁴². È bene precisare che la maggior parte del ricavato dalla vendita del pepe e del lino venne trasferita dallo Zuzzeri a Venezia, mediante lettera di cambio (ciò testimonia l'esistenza di consolidati rapporti finanziari tra la città dorica e la Serenissima). Solo una parte esigua dei proventi fu destinata all'acquisto di mercanzie da inviare a Ragusa, nello specifico si trattava per lo più di tessuti decorati con filo d'oro di manifattura toscana, canapa, 18 braccia di panno "friso" e poche braccia di panno di Camerino.

A partire dall'anno 1565 il commercio dello Stefani con la piazza anconetana subì una fase di stagnazione per riprendere solo nel maggio del 1568, quando il mercante comprò ad Ancona 2.000 mattoni per inviarli a Ragusa servendosi di una nave di proprietà dell'armatore Michele Prazatti⁴³. Gli ultimi conti intestati dallo Stefani a Francesco Zuzzeri presentano pochissime partite contabili, che si riferiscono per lo più al trasferimento di piccole somme di denaro a Venezia e alle spese per la ricezione di una balla di panni spediti da Firenze, oltre che all'invio da Ancona a Ragusa di altri 2.000 mattoni e di tre partite di panno San Ginesio, ciascuna tinta in un colore diverso: verde, rosso e paonazzo⁴⁴. In questo periodo fu registrata, inoltre, la spedizione da Ragusa ad Ancona di quattro sacchi di lino provenienti da Alessandria, e di 20 casse di cera imbiancata⁴⁵.

In una fase successiva, che coincide con gli ultimi tre decenni del Cinquecento, si registrarono profondi cambiamenti nel sistema economico della Repubblica di Ragusa. Si andò delineando nettamente, nella società cittadina, la volontà di procedere a una maggiore diversificazione del rischio imprenditoriale insito nell'attività armatoriale e, cosa ancor più importante, il baricentro degli interessi economici ragusei si spostò dal commercio alla finanza. Quest'ultima, diversamente dalle epoche precedenti, si caratterizzava non più come il mezzo adatto a impiegare in modo profittevole e per brevi periodi la liquidità temporaneamente disponibile, ma come una vera e propria attività economica fine a se stessa, che coinvolgeva a vario titolo tutti i ceti sociali. Con il ridimensionamento dell'attività commerciale si ridusse anche il volume degli investimenti nella flotta ragusea, e si registrò una riduzione nel numero delle nuove imbarcazioni messe in cantiere, un calo nel tonnellaggio medio delle navi e un più marcato frazionamento della proprietà delle medesime.

⁴² D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 241.

⁴³ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 241.

⁴⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 307.

⁴⁵ D.A.D., XIX, *Privata*, 7/A, c. 324.

Se però ci si sofferma di nuovo sull'operato di Vincenzo Stefani si può osservare come i rapporti d'affari tra quest'ultimo e la città di Ancona non si fossero interrotti all'inizio degli anni Settanta. Nel 1585 gli agenti dello Stefani nella città pontificia non erano più gli esponenti della famiglia Zuzzeri, bensì Benedetto Gondola e i suoi figli⁴⁶. I traffici commerciali con Ancona si erano però notevolmente ridimensionati ed erano scomparse le merci importate da Alessandria d'Egitto, ormai introdotte nei mercati continentali attraverso le nuove rotte oceaniche. Tutti gli scambi commerciali tra i Balcani e la costa dello Stato pontificio consistevano nell'invio di cera e di pellame da Ragusa ad Ancona, nell'acquisto di piccoli quantitativi di tessuti pregiati a Firenze e nel successivo loro invio, per la via di terra, nella città dorica. In questi stessi anni furono registrati, per la prima volta, gli incassi delle rendite del debito pubblico pontificio, trasferiti da Roma ad Ancona grazie all'intermediazione di importanti famiglie di banchieri, come ad esempio quella degli Olgiani⁴⁷.

Intorno al 1585 lo Stefani aveva costituito diverse società di scopo finalizzate alla compera di determinate partite di pellame e di cuoio da rilevare a Sofia e nelle aree limitrofe, e da esportare poi in Italia e in particolare ad Ancona e a Napoli. In questo periodo vi era, ad esempio, una società che vedeva tra i partecipi Paolo Pieric da Sofia, Vincenzo Stefani, Francesco Saggi e Nicolò Cicini da Ragusa e infine Francesco Antonio di Marino da Napoli. Tale società curò, nel novembre 1585, l'acquisto in Valacchia di 270 pezze di cuoio che furono successivamente inviate ad Ancona e vendute grazie all'intermediazione degli eredi di Benedetto Gondola. Altre partite di cuoio vennero comprate in diversi lotti e inviate per la maggior parte proprio nell'area anconetana. Il commercio del cuoio sembrava caratterizzare in prevalenza gli scambi tra la città di Ragusa e Ancona. In quattro anni le attività commerciali facenti capo a Vincenzo Stefani curarono l'invio, nella sola Ancona, di ben 5.647 pezze di cuoio provenienti per la maggior parte da Sofia ma anche da Varna e dalla Valacchia, e trasportate o via terra a Ragusa e poi per mare fino ad Ancona, oppure via terra fino a Rodosto e poi per mare fino al porto dorico⁴⁸.

Quello che più sorprende degli scambi commerciali di questo secondo periodo è la ridotta presenza, nella contabilità dello Stefani, di flussi di merci sulla rotta inversa, da Ancona a Ragusa. Se infatti l'invio di cuoi di provenienza balcanica verso la costa dello Stato pontificio rappresentava un fenomeno estremamente ricorrente nell'attività economica del mercante, il flusso

⁴⁶ Benedetto Gondola, negli anni della Santa Lega, era stato anche console della Repubblica di Ragusa ad Ancona. S. Anselmi, *Venezia, Ragusa, Ancona*, cit., p. 50.

⁴⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, 32, cc. 33-34.

⁴⁸ D.A.D., XIX, *Privata*, 32, c. 60.

commerciale in senso opposto non costituiva un fenomeno di particolare rilevanza. Negli anni dal 1585 al 1588 si può riscontrare l'invio verso Ragusa di una sola partita di panno cremisi di provenienza fiorentina, di 2 partite di rasi pregiati acquistati a Firenze grazie all'intermediazione di Roberto, Alessandro e Filippo Strozzi, di una sola partita di filati di Foligno, di due partite di filati di San Ginesio, di 22 risme di carta e, infine, di poche balle di stoppa. Contemporaneamente la documentazione contabile dello Stefani ci dà notizia di un carico di sale inviato da Ibiza ad Ancona che fu interamente venduto sulla piazza dorica, grazie all'intermediazione del mercante Raffaele Naldini.

Questa caratteristica del commercio tra le due città adriatiche sul finire del Cinquecento può essere spiegata con il particolare uso che i mercanti ragusei facevano della liquidità generatasi sulla piazza dorica. Per quanto riguarda l'attività dello Stefani si può osservare come le risorse che si rendevano disponibili grazie alla vendita del cuoio ad Ancona per mano della famiglia Gondola non fossero investite nel capoluogo marchigiano, ma inviate in massima parte a Venezia. Una piccola quantità veniva poi trasferita a Roma, agli Olgiati, che la impiegavano per l'acquisto di titoli del debito pubblico pontificio⁴⁹. Anche le rendite dei "luoghi" del debito pubblico romano, una volta incassate da Bernardo Olgiati, venivano inviate ad Ancona e immesse nel circuito dei trasferimenti a Venezia. Nel complesso solo una quantità irrisoria della liquidità che si generava ad Ancona raggiungeva direttamente Ragusa. Sulla piazza veneziana il denaro era affidato all'operato di Nicolò Miossa, l'agente locale di Vincenzo Stefani, il quale ne investiva una parte nelle fiere di cambio genovesi ed una parte a Napoli e in altre piazze italiane per pagamenti di varia natura e, infine, la quantità residuale per l'acquisto di merci da inviare a Ragusa.

Si può dunque rilevare come, lungo le coste dell'Adriatico, si venisse progressivamente delineando una differenziazione accompagnata da una parallela evoluzione dei modelli economici veneziano e anconetano. Nel primo caso risultavano centrali la concentrazione delle risorse finanziarie e il loro impiego nelle fiere di cambio mentre, nel secondo, emergeva una più accentuata propensione all'investimento diretto nei traffici commerciali. La collocazione strategica della città dorica lungo l'asse che univa Firenze a Costantinopoli contribuì a favorire l'afflusso, nel porto cittadino, di merci e di operatori economici, italiani e stranieri, consolidando il ruolo di Ancona nei circuiti di scambio adriatici.

⁴⁹ D.A.D., XIX, *Privata*, 32, c. 34.

3. L'attività della famiglia Miossa tra Venezia e Ragusa

Per la consistenza della documentazione oggi disponibile e per l'entità del volume di affari a lui riconducibile, il più importante tra gli agenti ragusei che operarono in Italia nella seconda metà del Cinquecento deve essere considerato Nicolò Miossa. Quest'ultimo si era insediato a Venezia e da qui operava come agente ed intermediario di altri mercanti ragusei sulla piazza veneziana. In questo caso più che dell'attività di un singolo mercante bisogna parlare di una vera e propria azienda, che comprendeva anche il padre Michele il quale viveva invece a Ragusa e si occupava della raccolta del denaro e degli ordinativi dei mercanti sulla piazza ragusea. Non conosciamo esattamente il periodo in cui Nicolò di Michele Miossa si è trasferito a Venezia, tuttavia possiamo ipotizzare che questo evento si sia verificato nell'estate del 1581⁵⁰ e che poco dopo il trasferimento siano iniziate le rilevazioni contabili, in quanto l'operazione di apertura del suo libro "A", detto anche *Libro di debitori e creditori*, risalente al 16 agosto 1581, conteneva soli 5 conti dei quali uno intestato al padre Michele, uno a Giovanni Antonio Porzio di Napoli, uno alle merci e gli ultimi due ad altrettanti mercanti ragusei, per un totale di 1.337 ducati veneziani⁵¹.

All'apertura del mastro l'attività mercantile del Miossa si caratterizzava per un volume d'affari molto ristretto, forse perché il periodo di permanenza a Venezia era appena iniziato. Tale ipotesi si rafforza maggiormente soprattutto in considerazione dell'elevato valore, oltre 28.400 ducati veneziani iscritti nelle sezioni debitori e creditori alla fine delle registrazioni sul libro mastro, ossia al momento della chiusura dei conti ancora aperti e del giroconto delle partite al conto generico "Creditori e debitori". In questo periodo, esattamente il giorno 4 maggio 1586, il mercante Miossa iscriveva nel bilancio di verifica finale del libro contabile ben 60 conti intestati a posizioni creditorie e 68 conti intestati a posizioni debitorie⁵², segno questo di un'attività piuttosto sviluppata e ben radicata nell'area veneziana.

A Venezia il Miossa aveva preso in affitto alcuni locali e vi si era stabilito, conducendo una vita piuttosto sobria⁵³; dal punto di vista strettamente commer-

⁵⁰ La prima iscrizione contabile riferita all'affitto di una casa a Venezia risale al 26 settembre 1581. D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 10.

⁵¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 1.

⁵² D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 292.

⁵³ Il Miossa spendeva pochissimo per sé, e comunque solo per l'acquisto di vestiti, cera e companatico, oltre che per il salario di una serva remunerata con un ducato veneziano al mese. Il 26/09/1581 Nicolò aveva registrato il pagamento di 50 ducati ragusei a Federico Vendramin per un anno di affitto; successivamente, a partire dal 16/08/1581 probabilmente egli si era

ziale, l'attività veneziana di Nicolò consisteva nell'acquistare prodotti particolarmente richiesti a Ragusa, per poi esportarli alla volta della madrepatria. Si trattava, in particolare, di carisee inglesi⁵⁴, spedite da Londra attraverso l'intermediazione del mercante raguseo Nicolò di Gozze o di un altro mercante di nome Girolamo Bensaglia⁵⁵, che una volta giunte a Venezia venivano in parte vendute in città e in parte spedite alla volta di Ragusa. Il mercante si occupava, inoltre, della compravendita di materiale da impiegare nella costruzione delle imbarcazioni, facilmente reperibile nell'area lagunare vista la presenza dell'arsenale della Serenissima. Nello specifico le partite di ferramenti e di legname venivano acquistate su commissione di armatori ragusei che le avrebbero poi utilizzate nella realizzazione di imbarcazioni nei cantieri della madrepatria⁵⁶.

Infine, il Mioissa si occupava anche del commercio dei prodotti necessari per le manifatture tessili e conciarie. Egli si approvvigionava sulla piazza veneziana di allume e di robbia⁵⁷ e provvedeva a spedirli nella madrepatria per l'approvvigionamento delle manifatture tessili cittadine. Dalla lettura di alcuni conti inerenti, appunto, queste mercanzie si apprende che l'allume era greco, mentre la robbia era definita genericamente "tedesca"⁵⁸. Naturalmente il Mioissa provvedeva anche all'acquisto di altre particolari tipologie di merci che a Venezia si trovavano con più facilità e che invece a Ragusa erano più rare, si trattava di beni di svariata natura come medicinali⁵⁹ e tessuti pregiati⁶⁰, oppure singoli oggetti, come ad esempio il libro mastro e il libro gior-

trasferito in una nuova casa. Il nuovo locatore era Girolamo Dandolo al quale il mercante corrispondeva 30 ducati a semestre per l'affitto, successivamente aumentati a 35 nel maggio del 1584. D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 10.

⁵⁴ Le carisee, altrimenti note come panni kerseys, erano panni di lana grezza prodotti in Inghilterra. I bastimenti ragusei partivano spesso per Londra dove portavano vini e uve secche di Grecia e dove caricavano tessuti inglesi, innanzitutto panni kerseys, assai ricercati nell'Impero Ottomano. Cfr. J. Tadić, *Ragusa ed il suo porto nel Cinquecento*, in «Quaderni dell'archivio storico pugliese», 7 (1962), p. 109.

⁵⁵ In relazione all'intermediazione di Nicolò di Gozze si veda ad esempio D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 80, e per l'operato del Bensaglia cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 27. Su Nicolò di Gozze e su altri intermediari ragusei a Londra cfr. anche A. Di Vittorio, *Dall'Adriatico all'Atlantico: interessi e orientamenti*, cit., p. 29.

⁵⁶ Cfr. ad esempio D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 249, il conto si riferisce a legno e ferramenti acquistati per conto di Vincenzo Stefani nel 1585.

⁵⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 71. Per allume si intende l'allume di rocca, una sostanza chimica di origine minerale utilizzata per il trattamento dei tessuti prima della tintura. La robbia è invece una sostanza di origine vegetale un tempo utilizzata per tingere di rosso i tessuti.

⁵⁸ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 135.

⁵⁹ Un esempio di medicinali inviati a Ragusa può essere considerato il caso della conserva di fiori di malva inviata in più occasioni al mercante Vincenzo Stefani tra il 1585 ed il 1588. Cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 32, cc. 42, 149 e 172.

⁶⁰ Un esempio di tessuti preziosi inviati a Ragusa può essere considerato il caso dei drappi

nale inviati a Vincenzo Stefani il 20 dicembre del 1584 per 5.6 ducati veneziani. L'attività commerciale del Miossa non si limitava solo all'esportazione di merci verso Ragusa ma anche all'importazione dalla madrepatria di mercanzie condotte in città dall'entroterra balcanico, come cuoio, pellami e cera che venivano incettati sulla piazza ragusea dal padre Michele o accumulati da alcuni mercanti che li affidavano a Nicolò perché li vendesse a Venezia.

L'interesse dell'azienda non era ristretto solo al commercio ma si estendeva necessariamente anche alla finanza. I proventi derivanti dalla vendita delle merci importate a Venezia da Ragusa rimanevano nelle mani di Nicolò che provvedeva ad investirli sulle fiere di cambio, personalmente oppure ricorrendo ai servizi di alcuni banchi privati. Il più importante tra questi, quello al quale il Miossa si rivolse maggiormente, fu il Banco Pisani e Tiepolo. Normalmente il Miossa incassava presso il Banco le lettere di cambio che riceveva da Ragusa e da questa operazione traeva denaro contante che impiegava per effettuare gli acquisti. I conti intestati al banco Pisani e Tiepolo presentano variazioni in diminuzione di credito dovute quasi esclusivamente a prelievi effettuati dal Miossa, e variazioni in aumento del credito stesso, legate al trasferimento di denaro dai singoli mercanti ragusei per somme accreditate da questi ultimi sul Banco. Viceversa, la cassa del Miossa presenta entrate per somme prelevate dal Banco ed uscite per acquisti di mercanzie oltre che per altre spese personali. La presenza dell'intestazione al Banco Pisani e Tiepolo è piuttosto ricorrente tra i conti del mercante; le ultime transazioni con il Banco vengono registrate nel maggio 1584, successivamente, quando il Banco Pisani e Tiepolo dichiarò bancarotta, il mercante dovette registrare nel suo libro un credito di 290.1 ducati veneziani. Alla chiusura del libro mastro, la stessa somma è stata iscritta in un nuovo libro contabile, segno che quel credito, al maggio 1586, non era ancora stato riscosso⁶¹.

La contabilità del Miossa era molto complessa perché in essa si intrecciavano operazioni commerciali ed operazioni finanziarie, oltre ad altre tipologie di operazioni miste che riguardavano in parte la compravendita di merci e, in parte, l'investimento di somme in denaro. In alcuni casi l'agente provvedeva ad impiegare somme di denaro su espresso mandato dei mercanti ragusei e, allo stesso tempo, a investire a nome proprio le somme in mano sua che si rendevano temporaneamente liquide in seguito alla conclusione di scambi commerciali. Il ruolo di intermediazione svolto dal Miossa sulla

di seta acquistati a Venezia dal Miossa nel febbraio del 1585, e in parte inviati nella madrepatria nell'estate successiva. D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 201.

⁶¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 139.

piazza veneziana era molto importante per l'attività del ceto imprenditoriale raguseo dal momento che, nell'ambito della realizzazione degli investimenti sulle fiere di cambio, era più vantaggioso agire da una piazza ben informata sull'andamento dei valori cambiari, come ad esempio poteva essere quella veneziana, piuttosto che operare da una piazza lontana, come Ragusa, dove le informazioni giungevano più tardi.

La complessità dell'attività dell'azienda Miossa traspare anche dalla lettura dell'unico conto "Avanzi e disavanzi" che accoglie le perdite ed i profitti accumulati da Nicolò nei 5 anni di registrazioni contabili effettuate nel libro mastro⁶². Tra le perdite, su 6 poste iscritte nel conto, si possono riscontrare 3 casi di avarie subite da navi assicurate dal mercante, cui era seguito un risarcimento da parte del Miossa stesso, un caso di perdita su operazione di cambio, un caso di perdita in un'operazione di baratto tra pellami e tessuti, ed infine un risarcimento per 65 giorni di sicurtà prestata dall'azienda Sagri di Napoli per conto dello stesso Miossa. Tra i profitti, su 21 poste iscritte nel medesimo conto, si possono riscontrare 6 trasferimenti da Ragusa dal padre Michele per merci che questi aveva venduto a Ragusa, 7 operazioni profittevoli portate a termine in relazione alla compravendita di merci, 7 operazioni che avevano generato utili su cambi ed infine un ultimo provento determinato in seguito alla chiusura del conto corrente con l'azienda Boglini e Gioni di Messina⁶³. Al termine delle rilevazioni sul *Libro creditori e debitori*, tutti i saldi dei conti erano stati riportati in un bilancio di verifica finale di cui il mercante si serviva per controllare che la propria contabilità fosse tenuta correttamente.

4. L'azienda mercantile dei fratelli de Giorgi

L'attività dell'azienda de Giorgi, fortemente orientata ai rapporti commerciali e finanziari con la penisola italiana, risultava anch'essa strutturata secondo uno schema di tipo triangolare, i cui vertici erano rappresentati da Ragusa, Venezia e Ancona. La gestione complessiva dell'impresa faceva capo ai tre fratelli Martolo, Paolo e Domenico, affiancati dall'anziano padre Josefo, che ne assicurava il coordinamento generale. A partire dal 1580, l'azienda si avvale dell'operato di una filiale stabilmente attiva a Venezia e affidata a Martolo, alla quale si aggiunse, nel 1582, una seconda filiale ad Ancona, posta sotto la direzione di Paolo. Nella città di Ragusa rimaneva invece la sede principale dell'attività commerciale, sotto la direzione di

⁶² D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 12.

⁶³ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 3.

Josefo e Domenico, i cui interessi risultavano in larga parte rivolti verso i mercati del Levante ottomano⁶⁴.

Le informazioni relative alla storia di questa famiglia di mercanti risultano nel complesso piuttosto limitate. È noto che essi appartenevano alla nobiltà di Ragusa e che Josefo de Giorgi figurava tra i sottoscrittori di numerosi contratti di assicurazione stipulati nel 1575 a favore della Repubblica, finalizzati alla tutela dell'approvvigionamento granario dello Stato⁶⁵. Per quanto riguarda Martolo, sappiamo invece che egli aveva contratto matrimonio con una nobildonna di Ragusa, Tamara di Gozze, dalla quale aveva ricevuto una dote pari a 5.000 ducati⁶⁶. Oltre ad aver svolto funzioni di agente commerciale a Venezia e Ancona, Martolo aveva risieduto per un periodo di tempo anche a Costantinopoli, sempre allo scopo di curare affari per conto della famiglia⁶⁷.

Dalla limitata partecipazione ai contratti di assicurazione marittima e dalla pressoché totale assenza, nella contabilità dei de Giorgi, di conti riferibili ad attività direttamente connesse alla navigazione, è possibile dedurre che la famiglia non era interessata all'esercizio dell'attività armatoriale, privilegiando piuttosto il commercio con l'entroterra balcanico e con i principali porti dell'Adriatico occidentale. Della documentazione contabile riconducibile alla famiglia de Giorgi ci è pervenuto un unico *Libro dei creditori e dei debitori*, redatto da Martolo nel periodo della sua permanenza a Venezia⁶⁸. Partendo proprio dalla lettura di questo registro, possiamo formulare alcune ipotesi sull'impianto contabile che caratterizzava l'azienda, sull'operato della filiale veneziana, sui principali interessi economici della famiglia e sui rapporti d'affari che legavano le varie filiali tra loro.

Attraverso il libro contabile della filiale veneziana è possibile ricostruire con una certa precisione l'attività dell'agenzia affidata a Martolo de Giorgi, la quale rimase operativa per un arco temporale di circa quattro anni e cessò la propria funzione alla fine di luglio 1584, in coincidenza con la partenza dello stesso Martolo da Venezia. Il registro era stato aperto quando il mercante si era insediato nella città lagunare, nel marzo del 1580. In tale occasione, Martolo aveva trovato alloggio presso l'abitazione del raguseo Luca

⁶⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, n° 44/B, c. 32r. Per un approfondimento dei rapporti tra Ragusa, Ancona e l'Impero Ottomano tra la fine del XVI secolo e il XVII secolo cfr. M. Jačov, *I Balcani tra Impero Ottomano e potenze europee (secc. XVI e XVII)*, Cosenza, Periferia, 1997.

⁶⁵ A. Tenenti, B. Tenenti, *Il prezzo del rischio. L'assicurazione mediterranea vista da Ragusa (1563 - 1591)*, Roma, Jouvence, 1985, p. 181.

⁶⁶ D.A.D., XIX, *Privata*, n° 44/B, c. 14r. Per un approfondimento sulle norme e sulle consuetudini che regolavano la concessione delle doti a Ragusa cfr. S. Bertelli, *Trittico. Lucca, Ragusa, Boston*, Roma, Donzelli, 2004, p. 223.

⁶⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, n° 44/B, c. 2v.

⁶⁸ Si tratta del registro conservato in D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C.

di Sörgo, scomparso da poco⁶⁹, subentrando a quest'ultimo nella gestione della corrispondenza commerciale tra Venezia e Ragusa.

All'interno del libro dei creditori e dei debitori risulta chiaramente leggibile lo schema triangolare che presiedeva al funzionamento dell'azienda de Giorgi, come emerge dalla struttura dei conti intestati, rispettivamente, a "Josefo de Giorgi da Ragusa" e a "Martolo e Paolo de Giorgi da Ancona"⁷⁰. Tale elemento consente di ipotizzare che Martolo prendesse parte attiva anche alla gestione della filiale di Ancona, entrata in funzione nel 1582 e rimasta operativa sino al 1588. In una prima fase l'agenzia era stata affidata esclusivamente a Paolo, mentre a partire dal 1584 la conduzione dell'attività era stata condivisa tra i due fratelli, a testimonianza di una più stretta integrazione delle funzioni operative all'interno dell'azienda familiare⁷¹. La circostanza che, nel 1588, nella ragione sociale della filiale doricana fosse ancora presente il nome di Martolo accanto a quello del fratello, era segno del fatto che egli continuava a seguire da vicino l'operato della sede di Ancona e a collaborare con Paolo nell'amministrazione della medesima. Un'ulteriore prova dell'unitarietà di gestione dell'azienda de Giorgi può essere ravvisata, infine, nella circostanza che tutte le spese sostenute da Martolo per la permanenza a Venezia fossero addebitate sul conto intestato proprio a Josefo de Giorgi da Ragusa⁷².

L'attività dell'agenzia de Giorgi operante a Venezia può essere distinta in due fasi principali. In un primo periodo, compreso tra il 1580 e il 1582, Martolo si dedicò in misura sostanzialmente equilibrata tanto alla compravendita di mercanzie, quanto al trasferimento di somme di denaro mediante l'utilizzo delle lettere di cambio. In una seconda fase, tra il 1583 e il 1584, l'operatività dell'agenzia assunse invece un carattere prevalentemente finanziario, mentre l'attività di acquisto e di rivendita delle merci passò progressivamente in secondo piano. Per quanto concerne l'attività commerciale, nel periodo compreso tra il 1580 e il 1582 la filiale veneziana fu impegnata prevalentemente nella vendita sulla piazza di Venezia di cuoi, ciambellotti e cordovani di provenienza levantina. Tali prodotti venivano trasportati via terra fino a Ragusa, per essere successivamente imbarcati e condotti nella città lagunare, secondo una modalità operativa ormai consolidata nei traffici adriatici della famiglia⁷³. Una parte di tali merci, una volta giunta nella città lagunare, veniva

⁶⁹ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 85 e 98.

⁷⁰ Per i conti intestati a Josefo cfr D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 8, 33, 73, 109; per i conti intestati allo stesso Martolo e a suo fratello Paolo sulla piazza anconetana cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 67, 90, 94, 106 e 111.

⁷¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 31.

⁷² D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 109.

⁷³ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 1. Il commercio con il Levante era cresciuto in Europa

successivamente imbarcata su navi dirette a rifornire il mercato britannico. In questo contesto, un corrispondente raguseo attivo a Londra, Nicolò di Gozze, provvedeva alla vendita dei prodotti, all'incasso dei proventi e al loro trasferimento verso Venezia oppure direttamente a Ragusa, assicurando così la chiusura finanziaria dell'operazione commerciale⁷⁴. Altra tipologia di merce trattata dalla filiale veneziana dell'azienda de Giorgi era rappresentata dai panni di lana, importati in gran parte da Firenze, a conferma dei legami intrattenuti dall'impresa con i principali centri manifatturieri dell'Italia centro-settentrionale⁷⁵. I de Giorgi erano attivi anche nel commercio di carisee provenienti dall'Inghilterra, dove lo stesso Nicolò di Gozze provvedeva all'incetta dei panni e al loro successivo invio verso Ragusa o Venezia. Le spedizioni avvenivano mediante imbarco diretto dal porto fluviale di Londra, e dagli scali di Margate e di Southampton⁷⁶.

Gli anni 1583 e 1584 risultarono invece contrassegnati da un sensibile incremento delle attività connesse al trasferimento delle risorse finanziarie da Venezia, Ancona e Ragusa verso le principali fiere di cambio europee. In questa seconda fase l'intermediazione nei traffici commerciali subì una marcata contrazione: l'operato di Martolo si limitò prevalentemente all'acquisto di modesti quantitativi di merci sulla piazza veneziana, effettuati per conto dei familiari o di un ristretto numero di mercanti ragusei legati alla sua cerchia più prossima. Dall'analisi dei libri contabili dell'azienda de Giorgi si rileva come l'attività di intermediazione finanziaria svolta da Martolo si concentrasse prevalentemente nella ricezione di somme di denaro, trasferite mediante lettere di cambio da Ragusa o da Ancona, nonché nella successiva negoziazione di tali capitali presso le fiere di cambio di Lione o di Piacenza. Sia nella fase di acquisizione delle somme sia in quella del loro successivo impiego, occorre sottolineare il ruolo centrale svolto dal Banco Pisani e Tiepolo, che si configurava come il principale interlocutore economico dei de Giorgi sulla piazza veneziana⁷⁷.

a partire dagli anni 1530-1560, ed era divenuto particolarmente importante soprattutto perché aveva provocato due effetti: un aumento della domanda di merci europee da cui avevano tratto beneficio tutti i porti europei del Mediterraneo; e un incremento della domanda interna di prodotti orientali, cioè prodotti di lusso e spezie provenienti dall'Estremo Oriente. Sull'argomento cfr. F. Mauro, *Dal Mediterraneo all'Atlantico: le nuove vie dei commerci*, in V. Castromano (a cura di), *Storia dell'Economia Mondiale*, Bari, Laterza, 1997, pp. 171-195.

⁷⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 2.

⁷⁵ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 5.

⁷⁶ Sull'operato di Nicolò di Gozze a Londra cfr. anche V. Kostić, *op. cit.*, p. 587. Sulle rotte commerciali in Atlantico cfr. anche A. Di Vittorio, *Dall'Adriatico all'Atlantico: interessi e orientamenti della marineria ragusea in Età Moderna*, in Id., *Tra mare e terra*, cit., p. 31.

⁷⁷ Il conto intestato a questo banco privato viene riproposto in ben 20 fogli in un libro

Se si entra nel dettaglio e si considerano analiticamente i conti della filiale veneziana riferiti alle altre agenzie dell'azienda de Giorgi, si nota come le partite intestate a Josefo – e dunque riconducibili alla sede ragusea – presentino una fisionomia ben definita. Esse risultano infatti contraddistinte da debiti nei confronti di Josefo per pagamenti disposti da Ragusa sulla piazza veneziana; da crediti relativi ai dazi gravanti sulle merci introdotte nella dogana della Serenissima; da crediti connessi al ricavato della vendita, effettuata a Ragusa, di merci inviate da Martolo; nonché da accrediti derivanti dall'invio nella madrepatria dei proventi conseguiti nelle fiere di cambio. Tali trasferimenti, da Venezia a Ragusa, avvenivano attraverso l'intermediazione del Banco Pisani e Tiepolo.

Nei conti intestati da Martolo a Josefo de Giorgi si registravano inoltre debiti inerenti alla ricezione, per il tramite del medesimo Banco Pisani, di somme destinate a essere investite nelle fiere di cambio di Lione e di Piacenza, oltre a crediti connessi al trasferimento di denaro da Venezia a Ragusa finalizzato al pagamento di merci acquistate nella madrepatria e successivamente spedite verso i mercati italiani⁷⁸. I conti intestati esclusivamente alla sede anconetana dell'azienda riguardavano invece operazioni di compravendita e scambi di natura bilaterale, concernenti merci, crediti o debiti, nonché pagamenti e incassi disposti da Ancona sul Banco Pisani, effettuati tanto per conto proprio quanto per conto di terzi, a conferma del ruolo svolto dalla filiale come nodo operativo nei traffici commerciali dell'Adriatico occidentale⁷⁹, soprattutto da mercanti anconetani come Stefano Benincasa, Giovanni Nappi⁸⁰, Curzio Taruco e Giovanni Tommasi oppure ebrei residenti nella città dorica⁸¹.

Il *Libro dei creditori e dei debitori* evidenzia con chiarezza come, a partire dal 1583, Martolo abbia manifestato la volontà di abbandonare progressivamente l'attività commerciale per orientarsi verso la gestione di operazioni riconducibili alla finanza internazionale. Limitando l'analisi all'interme-

caratterizzato da un totale di 115 carte (il 17% del totale); i riferimenti al banco sono presenti in abbondanza in quasi tutti i conti del Libro, Cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 44/A, c. 2, si tratta della rubrica del *Libro creditori e debitori* di Martolo de Giorgi. Dalla rubrica del Miossa apprendiamo che, invece, questi aveva conti intestati al Banco Pisani e Tiepolo in 16 carte su 292 (il 5% del totale) pur avendo operato in un intervallo di tempo più ampio e con un maggiore numero di transazioni. Cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 42/A, c. 2.

⁷⁸ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 33. Per un approfondimento sul commercio tra Ragusa e l'Italia cfr. F.W. Carter, *The commerce of Dubrovnik Republic*, cit., p. 378.

⁷⁹ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 67.

⁸⁰ In riferimento alla società di Stefano Benincasa e Giovanni Nappi di Ancona ci sono ben tre conti: due intestati alla società stessa D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 18 e 49 e un terzo intestato a cuoi bovini acquistati per conto di Benincasa e Nappi di Ancona D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 63.

⁸¹ Tra gli altri ricordiamo Angelo de Asson ebreo di Ancona D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 38, Isach Vesatti, *Ibidem*, c. 61 e Laudadio de Cagli, *Ibidem*, c. 27.

diiazione commerciale, occorre tuttavia sottolineare che, tra la primavera del 1580 e l'estate del 1584, Martolo riuscì a ricavare 2.577 ducati veneziani a titolo di provvigione dalla compravendita di merci. Il 94,26% di questa somma, pari a 2.429 ducati veneziani, fu contabilizzato entro il dicembre del 1582, mentre la quota residua, pari a 148 ducati, corrispondeva ai proventi derivanti dall'attività commerciale svolta nel corso del 1583 e nei primi sei mesi del 1584⁸².

L'ammontare delle provvigioni derivanti dall'attività di intermediazione finanziaria presentò invece un andamento sostanzialmente inverso rispetto a quello registrato per i proventi di natura commerciale. Nel complesso, Martolo conseguì ricavi pari a 2.408 ducati veneziani. Il 22,84% (circa 550 ducati veneziani), venne contabilizzato nel periodo compreso tra il 1580 e il 1582; la quota restante, pari al 77,16% del totale (corrispondente a 1.858 ducati veneziani) fu il risultato dell'attività svolta dal mercante nel corso del 1583 e nei primi sei mesi del 1584, confermando il progressivo spostamento dell'operatività dell'agenzia verso la sfera finanziaria⁸³.

È possibile formulare una valutazione dell'operato dell'agenzia de Giorgi attiva a Venezia attraverso il confronto tra il suo *Libro dei creditori e dei debitori* e un registro analogo appartenuto all'agenzia commerciale diretta da Nicolò Miossa, di cui già si è detto.

L'operatività di Martolo de Giorgi si distingueva rispetto a quella del conazionale per un volume di transazioni commerciali e finanziarie sensibilmente inferiore a quello che caratterizzò l'attività del Miossa, il quale, pur essendo giunto a Venezia circa un anno più tardi, si dimostrò decisamente più dinamico. La minore ampiezza delle operazioni non si tradusse tuttavia in un livello inferiore di introiti derivanti dalle provvigioni, ambito nel quale, al contrario, i de Giorgi risultavano prevalere⁸⁴. Con riferimento al trasferimento del denaro mediante lettera di cambio, è tuttavia necessario precisare che le modalità applicate dai due operatori presentavano differenze significative. Mentre Nicolò Miossa richiedeva ai propri clienti di maggiore rilievo una provvigione pari allo 0,2% per i trasferimenti di denaro da Venezia a Ragusa e da Venezia verso le fiere di cambio internazionali⁸⁵, l'agenzia de

⁸² Nostra rielaborazione dei dati presenti in D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 10.

⁸³ Nostra rielaborazione dei dati presenti in D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 47, 80 e 103.

⁸⁴ Si noti infatti che Martolo de Giorgi aveva incassato complessivamente, per provvigioni legate ad affari di natura finanziaria e commerciale, 4.985 ducati veneziani al netto delle spese dall'11/08/1580 al 26/07/1584. Il Miossa invece, nel periodo dal 19/06/1581 al 20/08/1584, aveva conseguito complessivamente provvigioni per 2.127 ducati veneziani al netto di spese. Dati tratti per il de Giorgi da D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 10, 47, 80, 103; e per il Miossa da D.A.D., XIX, *Privata*, 42, cc. 5, 50, 92 e 131.

⁸⁵ D.A.D., XIX, *Privata*, 42, c. 98.

Giorgi applicava all'intera clientela un compenso più elevato, fissato nello 0,33% dei capitali trasferiti da e verso le fiere di cambio⁸⁶.

Con riferimento all'operato di Martolo, si può pertanto affermare che la particolare tipologia delle merci trattate e il volume complessivo dei capitali movimentati, unitamente all'applicazione di una percentuale più elevata sulle provvigioni, garantirono proventi superiori ma, al tempo stesso, comportarono un'esposizione al rischio maggiore rispetto all'attività svolta da Nicolò Mioffa. L'operatività di quest'ultimo si caratterizzava infatti per un numero più consistente di contrattazioni relative alle merci e per un ammontare complessivamente superiore di denaro convogliato verso le fiere di cambio, sebbene con provvigioni più contenute rispetto a quelle praticate dal de Giorgi, oltre che per un minore ricorso ai servizi del Banco Pisani. Tale assetto operativo testimonia la capacità di Nicolò Mioffa di disporre pagamenti a distanza in modo autonomo, avvalendosi di una rete particolarmente estesa di corrispondenti che costituivano, spesso, anche il suo principale bacino di clientela.

Per quanto concerne le tipologie di merci trattate dall'azienda de Giorgi, la documentazione contabile presenta conti intestati alle carisee provenienti dall'Inghilterra, ai panni di lana originari della piazza di Firenze⁸⁷, nonché a diverse mercanzie acquistate e rivendute per conto di mercanti di Ragusa e di Ancona⁸⁸. Con riferimento ai conti relativi agli strumenti finanziari, nel libro contabile tenuto da Martolo si riscontrano intestazioni relative alle provvigioni sui cambi e sulle sicurtà, nonché conti riferiti a cambi effettuati per amici e a operazioni di cambio condotte per conto di alcuni familiari⁸⁹.

Dopo un periodo di permanenza a Venezia pari a quattro anni e tre mesi, Martolo de Giorgi decise di lasciare la città lagunare per rientrare in patria, mantenendo attiva la sola agenzia di Ancona sotto la direzione del fratello Paolo. La rappresentanza delle operazioni commerciali e finanziarie che la famiglia de Giorgi continuava a svolgere a Venezia venne invece affidata al conazionale Nicolò Mioffa⁹⁰. A partire dall'estate del 1584, mentre il libro mastro di Martolo de Giorgi si interrompeva bruscamente, il libro dei creditori e dei debitori tenuto da Nicolò Mioffa registrava l'apertura di diversi conti intestati ai fratelli de Giorgi, indicati in modo generico come residenti «in Ancona», segno della prosecuzione dei rapporti commerciali e finanziari tra le

⁸⁶ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 78.

⁸⁷ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, cc. 2, 5, 42, 57.

⁸⁸ Nel mastro vi sono diversi conti intestati a "Mercanzie di", riferite a merci acquistate su commissione, c'è inoltre un conto riferito a "Mercanzie da comperarsi per amici di Ancona" D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 16.

⁸⁹ Cfr. D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 33 e 65, si tratta di conti intestati a Josefo de Giorgi e inerenti ai soli cambi.

⁹⁰ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 114, avere.

due famiglie mercantili anche dopo il rientro di Martolo da Venezia⁹¹. È probabile che la bancarotta del Banco Pisani e Tiepolo abbia influito in modo determinante sulla decisione di Martolo di abbandonare Venezia. Gli ultimi conti intestati al Banco risalgono infatti al mese di maggio del 1584; il 6 luglio dello stesso anno, de Giorgi addebitò una somma pari a 2.078 ducati veneziani sul conto dei Provveditori al banco Pisani e Tiepolo, relativa a una lettera di cambio presentata dal medesimo Banco alle fiere di cambio genovesi e rientrata da Piacenza con protesto, circostanza che segnò una cesura rilevante nell'operatività finanziaria dell'agenzia veneziana⁹². A distanza di soli venti giorni, il 26 luglio, Martolo lasciò definitivamente Venezia, provvedendo a imbarcare tutte le proprie masserizie e le mercanzie ancora giacenti in magazzino su una nave diretta verso Ragusa, ponendo così formalmente fine all'attività dell'agenzia veneziana dell'azienda de Giorgi⁹³. Con queste ultime operazioni si conclude bruscamente il *Libro creditori e debitori* di Martolo de Giorgi⁹⁴. Non conosciamo esattamente la motivazione dell'abbandono di Venezia da parte dell'azienda de Giorgi, tuttavia, la netta interruzione dei rapporti commerciali sulla piazza veneziana e l'improvvisa partenza di Martolo, lasciano intendere che tale decisione sia maturata in seguito al manifestarsi di un fatto molto grave che, verosimilmente, potrebbe essere assimilabile proprio al fallimento del Banco Pisani e Tiepolo⁹⁵.

5. Conclusioni

In tutto l'arco del XVI secolo Venezia ed Ancona hanno rappresentato piazze di primaria importanza nell'ambito delle relazioni tra la Repubblica di Ragusa e la penisola italiana, divenendo punti di riferimento per il ceto

⁹¹ D.A.D., XIX, *Privata*, 42/A, *Rubrica del libro creditori e debitori di Nicolò Miossa, ad vocem Martolo de Giorgi*.

⁹² D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 112. Sull'istituto giuridico del protesto nelle fiere di cambio G. Cassandro, *Breve storia della cambiale*, in Id., *Saggi di Storia del Diritto Commerciale*, Napoli 1974, pp. 395-423, 406.

⁹³ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 85.

⁹⁴ D.A.D., XIX, *Privata*, 44/C, c. 115.

⁹⁵ Il fallimento del Banco Pisani e Tiepolo ebbe vasta eco nel sistema finanziario internazionale della seconda metà del XVI secolo, l'esposizione del Banco sembrava superasse il milione di ducati veneziani. La bancarotta era stata dichiarata nel 1584, tre anni dopo, nel 1587, il Senato Veneziano si decise a sostituire tutti i banchi privati con un banco unico gestito dallo Stato: il Banco della Piazza di Rialto. L. Pezzolo, *Il fisco dei veneziani. Finanza pubblica e economia tra XV e XVII secolo*, Verona 2003, pp. 119-130. Sullo stesso argomento anche I. Cecchini, *Piacenza a Venezia: la ricezione delle fiere di cambio di "Bisenzone" a fine Cinquecento nel mercato del credito lagunare*, in «Note di lavoro del Dipartimento di Scienze Economiche» n° 18, Venezia 2006, pp. 1-24, 11.

mercantile raguseo, sia nei momenti della massima espansione del commercio estero della Repubblica, sia nei momenti di recessione. In particolare, dall'analisi della contabilità dei mercanti ragusei attivi nella seconda metà del Cinquecento si può osservare come gli stessi procedessero ad una differenziazione degli investimenti, concentrando sulla piazza veneziana le transazioni finanziarie e su quella anconetana gli scambi commerciali. Venezia, oltre ad essere il principale mercato di sbocco dei capitali ragusei destinati alle fiere di cambio europee, era molto frequentata dai mercanti della Repubblica anche per l'approvvigionamento dei panni di lana provenienti dall'Inghilterra e per la commercializzazione del cuoio e del pellame proveniente dall'entroterra balcanico. Nello stesso tempo la centralità di Ancona nell'economia adriatica dello Stato Pontificio e i suoi stretti rapporti con la Toscana contribuirono a farne un nodo strategico per la circolazione delle merci tra Ragusa e l'area centrale della penisola italiana.

A partire dagli anni Settanta del Cinquecento le prime avvisaglie della crisi che avrebbe caratterizzato il secolo successivo, imposero la diversificazione degli investimenti del ceto mercantile raguseo. Gran parte dei proventi accumulati con l'esercizio delle attività commerciali fu così gradualmente investita nei circuiti della finanza internazionale. A fronte di una flessione degli investimenti commerciali ragusei nel commercio di terra e di mare si è infatti riscontrato un incremento nell'acquisto dei titoli del debito pubblico degli Stati della penisola italiana.

L'attività di intermediazione commerciale svolta da Ragusa tra i territori dell'impero ottomano e l'Occidente europeo ha consentito alla Repubblica di vivere, nel Cinquecento, un periodo di grande prosperità. L'attività dei mercanti ragusei ha apportato grandi vantaggi economici ai territori dell'entroterra balcanico alimentando i traffici commerciali con le potenze economiche occidentali e contribuendo allo sviluppo e al consolidamento di importanti centri urbani nell'entroterra, oltre che all'incremento dei flussi commerciali in transito nei porti di Venezia e di Ancona.

4. I commerci delle spezie nel Mediterraneo del XVII secolo

di Renato Ghezzi

Introduzione

Nella rete degli scambi marittimi, il Mediterraneo ha svolto, sin dall'antichità, una funzione di primaria importanza¹. «Il Mediterraneo è un complesso di strade» scrisse Lucien Febvre², un'articolata rete di collegamenti più o meno regolari che nei secoli trascorsi ha consentito intense relazioni commerciali, ma anche lunghi conflitti.

In età moderna fondamentalmente è diviso in due grandi blocchi. Nel Levante si estendevano i vastissimi territori dell'impero ottomano, che conobbe il suo apogeo tra metà del Quattrocento e la metà del Seicento. Durante questo arco temporale gli ottomani conquistarono Costantinopoli, che ribattezzarono Istanbul, sottomisero l'Iraq, l'Ucraina, l'Anatolia, la Siria, la Palestina, l'Egitto. Le reggenze di Tunisi, Tripoli e Algeri mantennero formalmente l'indipendenza, ma erano, di fatto, stati satelliti dell'impero³.

A Ovest vi erano, invece, le potenze cristiane: l'impero spagnolo, il regno di Francia, gli stati italiani.

I due blocchi, quello occidentale e quello orientale, erano perennemente in guerra tra loro. I conflitti attraversarono fasi alterne di maggiore o minore virulenza, ma non interruppero mai completamente gli scambi commerciali tra le opposte sponde del Mediterraneo. Alcune merci, considerate strategiche, erano periodicamente sottoposte a embarghi, ma i divieti venivano sistematicamente aggirati. Sebbene, ad esempio, nell'impero ottomano vigesse

¹ P. Malanima, *Economia preindustriale. Mille anni: dal IX al XVIII secolo*, Milano, Bruno Mondadori, 1998, pp. 162-163.

² M. Block, L. Febvre, *Une institution, un port*, in «Annales d'histoire sociale», 2, 1960, pp. 68-70.

³ D. Quataert, *The Ottoman Empire, 1700-1922*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000, pp. 13-36.

il divieto di esportare cereali verso la cristianità, i commerci illegali prosperavano, in particolare in periodi contrassegnati da cattivi raccolti, come negli anni Venti del XVII secolo, quando le *scale* del Levante furono tra i maggiori fornitori di grano della penisola italiana⁴.

I due grandi nemici non potevano fare a meno l'uno dell'altro perché erano tra loro complementari; possedevano una diversa dotazione di fattori di produzione e, quindi, erano in grado di realizzare beni diversi. L'area occidentale e l'area orientale del Mediterraneo sono, infatti, caratterizzate da diverse conformazioni orografiche, da diverse condizioni climatiche e da differenti regimi pluviometrici. Alle differenze fisiche e geografiche si sono sovrapposte le differenze storiche e culturali, le diverse densità urbane, i diversi regimi agrari, le diverse produzioni industriali. Dall'Europa arrivavano nelle *scale* del Levante panni di lana, tessuti di seta, vetri, specchi, articoli in metallo o in cuoio, rame, argento. L'impero ottomano, in cui la popolazione era meno densa e le manifatture meno sviluppate, esportava prodotti agricoli, materie prime, cuoio, cotone, lana grezza, seta, coloranti e le spezie, che alimentavano i traffici più ricchi⁵.

1. Preziose come l'oro: il ruolo delle spezie in età preindustriale

Nel Medioevo e nella prima Età Moderna, il termine spezia, derivato da *species*, merce speciale, era applicato a tutti i prodotti naturali esotici, dal pepe allo zucchero, dalle erbe alle secrezioni animali⁶. Un famoso manuale per mercanti del XIV secolo, sotto questa voce, elenca ben 288 prodotti, includendovi anche molti tipi di cere e di gomma⁷.

Le spezie, utilizzate nella preparazione del cibo in tutta Europa, includevano pepe, zenzero, cardamomo, chiodi di garofano, noce moscata, macis, cannella, curcuma, zafferano, anice, cumino.

Il cumino, lo zafferano e l'anice giungevano in Europa dal bacino del Mediterraneo orientale, in particolare dall'Anatolia, dalla Siria e dall'Egitto. La cannella era originaria dello Sri Lanka. Il *Capiscum* o pepe rosso cresceva

⁴ R. Ghezzi, *Livorno e l'Atlantico. I commerci olandesi nel Mediterraneo del Seicento*, Bari, Cacucci, 2003, pp. 110-111.

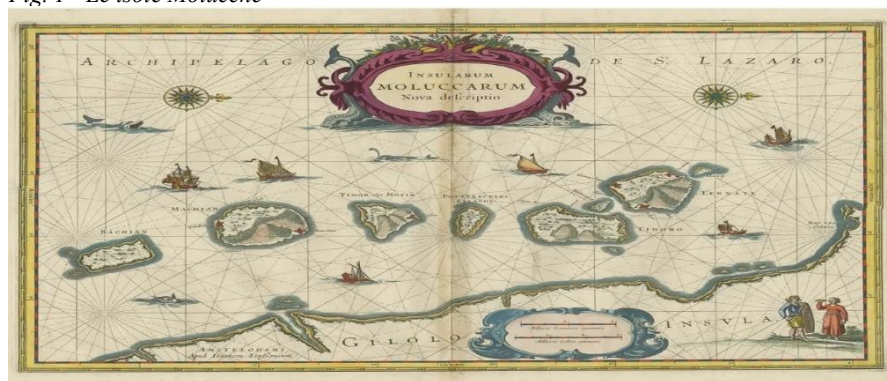
⁵ R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico. Naviglio e commercio di importazione*, Bari, Cacucci, 2007.

⁶ R. Russo, *La storia delle spezie tra cucina e medicina*, in «Atti dell'Accademia Lanciaiana», LXV/3, 2021, pp. 231-241.

⁷ *Della decima e delle altre gravezze. Tomo III contenente la pratica della mercatura scritta da Francesco Balducci Piccolotti*, Lisbona e Lucca, Giuseppe Buochard Libraio, 1766, pp. 295-297.

in Medio Oriente e nelle regioni tropicali dell'Africa. Il pepe pregiato, bianco o nero, era estratto dal frutto del *Piper nigrum* e proveniva, principalmente, dalle coste del Malabar⁸. Nel Sud dell'India si coltivavano anche lo zenzero, la curcuma e il cardamomo. I chiodi di garofano, la noce moscata e il macis erano prodotti nelle isole Molucche, per eccellenza le isole delle spezie⁹.

Fig. 1 - Le isole Molucche



Fonte: Johannes Janssonius, *Insularum Moluccarum. Nova Descriptio*, secolo XVII.

Nonostante il loro costo, erano usate in grandi quantità, fino a varie centinaia di grammi, per banchetti e matrimoni tra nobili¹⁰. L'alta società dell'età medievale e moderna aveva uno spiccato gradimento per salse speziate, carni e pesci insaporiti, dolci aromatizzati (per esempio biscotti pepati), vino e birra corretti da bouquet esotici¹¹.

Per il loro valore, erano, inoltre, un modo per ostentare potere e ricchezza, per stupire gli ospiti, ad esempio, servendo loro, alla fine del pasto, una molteplice varietà di spezie confettate, cotte cioè nello zucchero¹².

Agli inizi del Cinquecento il prezzo del pepe a Venezia si aggirava sui 100 ducati al quintale; 300 grammi equivalevano a circa un mese di stipendio

⁸ F. Antinucci, *Spezie. Una storia di scoperte, avidità e lusso*, Bari, Laterza, 2016, pp. 56-63.

⁹ F. Czarra, *Spices, A global History*, London, Reaction book, 2009 (edizione digitale).

¹⁰ Poiché la possibilità di impiego delle spezie come strumento di rappresentazione sociale dipendeva dalle modalità di preparazione dei cibi, è utile rilevare che le principali ricette culinarie non subirono mutamenti per un lungo arco temporale (le ricette europee della fine del Cinquecento erano del tutto simili a quelle medievali) né esistevano tra loro sostanziali differenze geografiche. O. Olivieri, *L'età delle spezie. Viaggio tra i sapori dall'antica Roma al Settecento*, Roma, Donzelli, 2018 (edizione digitale).

¹¹ Ivi, p. 1755.

¹² M. Cartwright, *Il commercio delle spezie e l'età delle scoperte*, in *World History Encyclopedia*, <https://www.worldhistory.org/>.

di un manovale¹³. La cannella e lo zenzero avevano un costo simile¹⁴. Lo zafferano, la spezia più utilizzata in cucina, era ancora più prezioso. A differenza delle altre spezie, non proveniva dal lontano Oriente: era una specie vegetale endemica nel Mediterraneo, coltivata soprattutto nell'area medio-orientale della Persia e in Marocco. Il suo valore non derivava, quindi, dalla distanza dei luoghi di produzione dai mercati europei, ma dal fatto che la sua coltivazione e il raccolto erano estremamente laboriosi¹⁵. Lo zafferano si ottiene, infatti, dagli stigmi di un fiore, quello della piantina *Crocus sativus*, che ne ha soltanto tre e occorre staccarne a mano circa 45.000 per ottenere, dopo l'essiccazione, un etto di zafferano¹⁶.

Poco meno costoso, ma comunque prezioso, dunque esclusivo, era lo zucchero: per acquistarne un chilo, nella Francia del tardo Medioevo, un mastro muratore avrebbe dovuto lavorare per almeno 40 giornate¹⁷. Prima di arrivare nelle isole caraibiche e in Brasile era coltivato nel Mediterraneo, in Sicilia, a Cipro, nella Spagna meridionale, in Marocco e in Egitto. Era costoso perché necessitava di tecniche agricole complesse, di molta manodopera ed esauriva rapidamente i terreni. Anche il processo di estrazione dalla canna era laborioso e richiedeva notevole forza motrice¹⁸.

Le spezie non erano utilizzate soltanto per rendere più varia e preziosa la cucina o, come adiuvante, per la conservazione delle carni. Il citato manuale di commercio specificava la funzione di ognuna delle 288 spezie elencate: più della metà erano impiegate nella farmacopea, per la preparazione di medicinali¹⁹.

Il pepe nero era considerato un buon trattamento per la tosse e l'asma, poteva curare le ferite superficiali della pelle e persino fungere da antidoto ad alcuni veleni. Si pensava che la cannella aiutasse a curare le febbri, lo zenzero riscaldato era considerato un afrodisiaco, la noce moscata era ritenuta efficace per i dolori di pancia. La noce moscata era anche una componente essenziale della theriaca, un polifarmaco, rimedio universale per un'infinità di malattie, che spaziavano dalle coliche addominali alle febbri maligne e intermittenti, dall'emicrania all'insonnia, dall'angina ai morsi delle vipere e dei cani, dalla sordità alla tosse²⁰. Si riteneva poi che diverse spezie

¹³ F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino, Einaudi, 2015, pp. 332-334.

¹⁴ F. Antinucci, *Spezie. Una storia di scoperte*, cit., p. 85.

¹⁵ *Ibidem*.

¹⁶ V. Ricci, *Il prezzo dello zafferano sui mercati europei tra XIII e XVII secolo*, in «Progressus», IX/2, 2022, pp. 31-83.

¹⁷ F. Antinucci, *Spezie. Una storia di scoperte*, cit., pp. 57-58.

¹⁸ I. Wallerstein, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, II, *Il mercantilismo e il consolidamento dell'economia-mondo europea. 1600-1750*, Bologna, il Mulino, 1982, p. 220.

¹⁹ *Della decima e delle altre gravezze*, cit.

²⁰ M. Cartwright, *Il commercio delle spezie*, cit.

dall'odore intenso fossero in grado di combattere la peste, il flagello più terribile e temuto delle società preindustriali²¹.

Tra i documenti che attestano l'impiego di spezie nella preparazione dei medicinali, troviamo anche numerosi atti dei processi per stregoneria. Già gli speziali erano guardati con sospetto e costantemente sorvegliati dalle autorità, per l'alone di mistero che circondava i loro laboratori, per i loro poteri, quasi magici, di guaritori, ma, quando a occuparsi di infusi, unguenti e medicina erano le donne, il sospetto si mutava spesso in superstizioso terrore.

Così, mentre la civiltà occidentale entrava nell'epoca moderna grazie alle scoperte geografiche che ne allargarono gli orizzonti, alle nuove idee dell'umanesimo, al fiorire dell'arte rinascimentale, prese il via uno dei fenomeni più inquietanti della storia dell'umanità: la caccia alle streghe²².

Nel 1528, a Fiano Romano, si svolse il processo contro Bellezza Orsini da Collevecchio, una vedova accusata pubblicamente di maleficio, stregonerie e veneficio. Nel primo interrogatorio Bellezza cercò di descrivere la propria attività di curatrice e di negare con decisione il legame con la stregoneria: «Curo e medico ogni male, ogni firmità, so guarire doglie francese, ossa rotte, chi fosse adombrato da qualche ombra cattiva, e multe altre infirmità» disse quando fu interrogata. Nell'elenco degli ingredienti usati per i suoi unguenti compaiono il galbano, i chiodi di garofano, lo zenzero, il pepe lungo, il pepe rotondo, l'incenso, la noce moscata²³.

Gostanza dal Libbiano per guarire le malattie prescriveva noce moscata e garofani pestati e ridotti in polvere, da aggiungere al brodo per «confortare il cervello». Quando fu arrestata e processata per stregoneria, nel 1594, era una vedova di circa sessant'anni che si guadagnava da vivere facendo la filatrice, la levatrice e praticando la medicina empirica²⁴.

Si tratta soltanto di due casi tra molti: complessivamente, in circa tre secoli, in Europa occidentale vi furono fra le 40mila e le 60mila condanne capitali. L'ultima donna a essere accusata di stregoneria e uccisa fu Anna Göldi, in Svizzera, nel 1782²⁵.

²¹ C.M. Cipolla, *Contro un nemico invisibile. Epidemie e strutture sanitarie nell'Italia del Rinascimento*, Bologna, il Mulino, 1985.

²² D. Corsi, *Diaboliche, maledette e disperate. Le donne nei processi per stregoneria (secoli XIV-XVI)*, Firenze, Firenze University Press, 2013.

²³ I. Tozzi, *Bellezza Orsini. Una storia di stregoneria nella Sabina del XVI secolo*, Rieti, Armaganta, 2020.

²⁴ E. Maderna, *Per virtù d'erbe e d'incanti. La medicina delle streghe*, Sansepolcro, Aboca, 2018.

²⁵ J. Durrant, M.D. Bailey, *Historical dictionary of witchcraft*, Lanham, Scarecrow Press, 2012.

2. Le rotte commerciali

Fino alla scoperta della rotta del Capo di Buona Speranza, le spezie arrivavano nel Mediterraneo attraverso due rotte, in parte terrestri, in parte marittime.

La prima, quella principale, aveva nella città di Moka, situata proprio all'entrata del Mar Rosso, uno snodo di fondamentale importanza, dove confluivano il pepe e la cannella di Calicut; l'indaco, la cera gialla, il pepe, la zedoaria²⁶ e il belzuino²⁷ di Surate; il pepe, la noce moscata e i chiodi di garofano di Sumatra²⁸. La città yemenita, che disponeva di un ottimo porto, ben riparato e ben attrezzato, costituiva un importante mercato dove, insieme alle spezie indiane era possibile reperire anche i prodotti dell'entroterra come, ad esempio, le droghe medicinali, i profumi e le gomme d'Arabia, o alcune mercanzie che vi giungevano dall'Etiopia e dal Sudan, tra queste, la mirra e l'incenso²⁹. A Moka i prodotti destinati all'Egitto venivano imbarcati a bordo delle germe, piccole imbarcazioni arabe a fondo piatto, adatte alla navigazione sui bassi fondali del Mar Rosso e trasportati fino a Gidda, un altro importante snodo lungo queste rotte, dove venivano acquistati dai mercanti turchi e condotti sino a Suez³⁰.

Da lì giungevano finalmente a Il Cairo dopo aver viaggiato per circa due giorni e mezzo a dorso di cammello. La grande città, cuore politico ed economico dell'Egitto, era collegata, grazie al Nilo, con i diversi centri portuali posti nei pressi dell'estuario del fiume. Le mercanzie destinate al Mediterraneo erano condotte a Rosetta e, quindi, via mare, ad Alessandria³¹. La rotta settentrionale attraversava il Golfo Persico. Le carovane risalivano quindi il fiume Eufrate fino a Bagdad e, attraverso il deserto, raggiungevano i grandi mercati di Damasco e Aleppo, per spingersi poi fino a Beirut e Giaffa. In alternativa, percorrevano l'Armenia per raggiungere Trebisonda o gli altri porti meridionali del Mar Nero³².

Il manuale di commercio del XIV secolo al quale si è fatto più volte riferimento è un documento redatto a Venezia dove, sin dal 1258, esisteva una scuola di speziali³³: non casualmente.

²⁶ Una specie di zenzero selvatico. Cfr. J.P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, I, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998, p. 214.

²⁷ È una resina, veniva usata per curare le piaghe. Cfr. *ivi*, p.210.

²⁸ P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII^e siècle*, Paris, Librairie Hachette & C^{ie}, 1896, p. 412.

²⁹ R. Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, V, *De 1660 à 1789. Le Levant*, Paris, Librairie Pion, 1957, pp. 386.

³⁰ *Ivi*, p. 411.

³¹ R. Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., p. 380-381.

³² P. Masson, *Histoire du commerce français dans le Levant*, cit., pp. 373-376.

³³ R. Vecchiato, *Gli speziali di Venezia: pagine di storia*, Venezia, Mazzanti Libri, 2014.

Sul lato occidentale del Mediterraneo, nel corso del Duecento Venezia divenne il principale intermediario tra i mercati dell'Europa settentrionale e il Levante; il suo predominio si rafforzò nei secoli successivi. Già a partire dal 1345 le sue galere assicuravano collegamenti regolari con Alessandria e Beirut, da dove importavano soprattutto spezie e cotone. Alla fine del Trecento, i convogli della Serenissima imbarcavano, in media, ogni anno, ad Alessandria circa 1.800 quintali di pepe e 150 quintali di zenzero, a Beirut 960 quintali di pepe e 850 di zenzero. Nel secolo successivo questi traffici si intensificarono progressivamente, tanto che nel biennio 1496-1497, in provenienza dai due scali dell'Egitto e della Siria, furono registrati più di 5.200 quintali di pepe e circa 2.300 quintali di zenzero. Così, alla fine del Quattrocento, i mercanti veneziani controllavano più del 70% delle importazioni europee delle spezie provenienti dall'Oceano Indiano³⁴.

Questi traffici erano fonte di grandi guadagni: alla fine del Quattrocento il prezzo di acquisto del pepe a Cochín, in India, era il 4 per cento di quello europeo³⁵. Per sottolinearne l'importanza nell'economia della Serenissima, Girolamo Priuli, grande mercante e futuro doge, scrisse sul suo diario che per Venezia la perdita dei traffici delle spezie equivaleva al «latte e al nutrimento che venissero a mancare a un neonato»³⁶. La sua preoccupazione derivava dalla recente affermazione delle nuove rotte oceaniche, alternative a quelle mediterranee³⁷.

Tra le principali motivazioni dei viaggi che portarono i vascelli europei alla scoperta dell'America e all'individuazione del passaggio per le Indie orientali attraverso il Capo di Buona Speranza vi fu proprio la volontà di spezzare il monopolio veneziano nel commercio delle spezie.

Cristoforo Colombo partì da Palos il 5 agosto del 1492, con l'obiettivo di raggiungere l'oriente navigando verso occidente. Ad Haiti, il navigatore trovò una spezia, il peperoncino, che descrisse in una relazione di viaggio datata 15 gennaio 1493. Colombo lo portò ai reali spagnoli, nella convinzione che potesse essere l'inizio di un commercio molto proficuo. Le aspettative del grande navigatore si rivelarono però infondate. Il pepe d'India, come veniva chiamato, non fu apprezzato dai ricchi e dai nobili e, soprattutto, per la facilità di coltivazione della pianta, che ben si adatta

³⁴ E. Ashtor, *Technology, Industry and Trade. The Levant versus Europe, 1250-1500*, a cura di B.X. Kedar, London, Routledge, 1925, (edizione digitale) pp. 325-326.

³⁵ R.C. Allen, *Storia economica globale*, Bologna, il Mulino, 2013, p. 27.

³⁶ G. Priuli, *Diari 1499-1512*, in R. Cessi, R. Segre (a cura di), *Rerum Italicarum Scriptores*, tomo XXIV, parte III, vol. II, Zanichelli, Città di Castello, 1912.

³⁷ M. Zangirolami, *Venezia, il Portogallo e le spezie. Il commercio delle spezie e l'Oriente dopo le scoperte navali portoghesi*, Lecce, Youcanprint, 2019.

al clima mediterraneo, rendendo superflue le importazioni da paesi lontani³⁸.

Nella storia dell'evoluzione dei traffici delle spezie ebbe una rilevanza ben maggiore il viaggio di Vasco da Gama, intrapreso tra il 1497 e il 1499. Fu il primo in cui si raggiunse l'Asia dall'Europa attraverso una rotta interamente oceanica.

La scoperta della rotta del Capo di Buona Speranza consentì ai portoghesi di stabilire contatti diretti con i mercati dell'Estremo Oriente, divenne così possibile raggiungere le spezie senza dover passare per i porti del Levante ottomano e l'intermediazione dei mercanti veneziani.³⁹

La loro supremazia fu tuttavia molto breve; non disponevano infatti di una marina sufficientemente potente per operare un blocco efficace dei traffici in entrata nel Mar Rosso e non riuscirono mai ad avere il pieno controllo di Hormuz. Negli ultimi anni del Cinquecento la rotta atlantica fu, poi, più difficilmente percorribile per le navi portoghesi, divenute, dopo l'unione del Portogallo con la Spagna, bersaglio degli attacchi corsari delle flotte inglesi e olandesi. Si rianimarono, così, le antiche rotte carovaniere che dalla Mesopotamia conducevano fino al mercato di Aleppo⁴⁰.

Secondo le stime di Braudel, ogni anno tra il 1554 e il 1664 venivano trasportati in Egitto, attraverso il Mar Rosso, dai 10.000 ai 20.000 quintali di spezie, tra le quali il pepe occupava il ruolo più rilevante⁴¹. Nel 1554, ha documentato l'illustre storico francese, i veneziani ne acquistarono da soli, ad Alessandria, circa 6.000 quintali⁴². Le stime di Lane per il quinquennio 1560-1564 sono soltanto leggermente inferiori⁴³, ma, sostanzialmente, confermano che i commerci di pepe della Serenissima con l'Egitto erano tornati sui livelli registrati negli anni che avevano preceduto l'inserimento dei portoghesi nelle rotte atlantiche⁴⁴.

³⁸ <https://www.peperoncino.org/il-peperoncino/storia/>.

³⁹ R.C. Allen, *Storia economica globale*, cit., pp. 27-34.

⁴⁰ J.H. Parry, *Le vie dei trasporti e dei commerci*, in *Storia economica di Cambridge*, IV, *L'espansione economica dell'Europa nel Cinque e Seicento*, Torino, Einaudi, 1975, pp. 189-192.

⁴¹ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, I, Torino, Einaudi, 2010, p. 593.

⁴² *Ivi*, p. 592-593.

⁴³ Secondo Lane, nel periodo 1560-1564 le importazioni veneziane di pepe da Alessandria raggiunsero una media annua di 5.944 quintali. Cfr. F.C. Lane, *Venetian Shipping during the Commercial Revolution*, in «The American Historical Review», 38/2, 1933, pp. 219-239.

⁴⁴ F.C. Lane, *The Mediterranean Spice Trade. Further Evidence of its Revival in the Sixteenth Century*, in «The American Historical Review», 45/3, 1940, pp. 581-590.

3. I mercati ottomani nel XVII secolo

L'impetuosa entrata sulla scena delle Province Unite e dell'Inghilterra cambiò profondamente il quadro. La *Verenigde Oost-Indische Compagnie* (VOC), che sin dai suoi esordi dispose di una grande flotta e di notevoli capitali, riuscì, nel 1619, a edificare una base fortificata a Batavia, in una posizione strategica, perché sopravvento rispetto a Goa e Malacca⁴⁵. Da questo avamposto iniziò una serie di azioni militari contro le basi portoghesi e a operare blocchi navali per interrompere i rapporti diretti tra il Portogallo e l'India. Il controllo del porto di Ceylon fu sottratto al Portogallo e usato come scalo; Malacca fu conquistata nel 1641, dopo un assedio durato undici anni. L'avanzata degli olandesi non si fondò soltanto sulle azioni militari. Nel tentativo di evitare l'intermediazione dei mercanti musulmani e di stabilire contatti regolari con i produttori di spezie indonesiani, operarono una radicale rivoluzione rispetto alle rotte tradizionali. Dirigendosi direttamente dal Capo di Buona Speranza allo stretto della Sonda, gli olandesi scoprirono quello che rimase il principio cardine delle rotte nell'Oceano Indiano fino all'avvento del vapore: per evitare le tempeste occidentali e i forti venti che imperversavano di fronte all'isola di Giava era necessario navigare in linea retta dall'estrema punta del continente africano in direzione Est. In poco più di vent'anni Ambon, Ternate e i maggiori centri di produzione delle spezie caddero sotto il controllo olandese, in una condizione di vassallaggio. Nel 1652 fu fondata la colonia della Terra del Capo, in una posizione strategica, e negli anni immediatamente successivi i principali commerci con le Indie furono deviati a Sud dell'equatore⁴⁶.

Nel XVII secolo anche l'Inghilterra contribuì all'erosione del primato portoghese nelle Indie. Nel 1601 fu costituita la East England Company e fu intrapresa la prima spedizione oceanica verso Bantam, dove già era radicata una colonia olandese, per istituire una base per l'acquisto e lo stoccaggio delle spezie⁴⁷. L'anno successivo seguì un nuovo viaggio che si spinse ancora più lontano, fino a Banda e alle Molucche, alla ricerca di nuove fonti di approvvigionamento dei preziosi prodotti esotici. Questo attivismo generò le crescenti preoccupazioni degli olandesi, con i quali si accese una crescente rivalità che sfociò prima nel massacro di Ambon e successivamente in lunghe guerre. La pace di Breda del 1667 non pose

⁴⁵ J. de Vries, A. van der Woude, *The First Modern Economy. Success, Failure, and Perseverance of the Dutch Economy, 1500-1815*, New York, Cambridge University Press, 1997, pp. 457- 464.

⁴⁶ J.H. Parry, *Le vie dei trasporti e dei commerci*, cit., pp. 178-252.

⁴⁷ D. Sella, *Commerci e industrie a Venezia nel XVII secolo*, Venezia-Roma, Istituto per la collaborazione culturale, 1961, p. 25.

fine a questi conflitti, tuttavia, sistemò in via definitiva la lotta per la supremazia nei mari d'Oriente: l'Olanda mantenne il saldo possesso sulle Indie orientali, mentre l'Inghilterra, che dovette rinunciare a espandere i suoi traffici e i suoi territori a Est dello stretto di Malacca, si rivolse verso Nord e cominciò a risalire la costa orientale dell'India fino alla foce del Gange, dove fondò Calcutta⁴⁸.

Il risultato di queste trasformazioni fu, secondo una consolidata tradizione storiografica, la progressiva emarginazione del Mediterraneo, che perse il suo ruolo strategico nei commerci con i mercati atlantici, per i quali, come ha scritto David Abulafia, «il grande mare diventò soltanto uno e non necessariamente il più stimolante o il più importante dei loro centri di interesse, che spaziavano dal Brasile alle Indie orientali, da Terranova alla Moscovia»⁴⁹.

In realtà, nel 1634 il tonnellaggio complessivo dei mercantili olandesi che entravano nel Mediterraneo era il doppio di quello della flotta impegnata nei commerci con le Indie orientali⁵⁰. Negli anni centrali del Seicento, le merci inviate in Asia e nelle Americhe rappresentavano soltanto il 4 per cento del valore complessivo delle esportazioni olandesi, mentre le importazioni incidevano per il 10 per cento sul valore totale delle merci provenienti dai mercati esteri, che erano, dunque, in prevalenza europei⁵¹. Durante il XVII secolo il Mediterraneo continuò a essere un'area rilevante anche per l'Inghilterra. Negli anni Sessanta del Seicento circa la metà delle esportazioni di Londra era destinata ai paesi mediterranei e, ancora agli inizi del secolo successivo, l'Inghilterra esportava più del quintuplo nell'area europea e mediterranea rispetto agli altri continenti⁵².

Per osservare le rotte e i commerci delle due flotte nordiche nel Mediterraneo del XVII secolo, il porto di Livorno costituisce un osservatorio privilegiato. Non soltanto lo scalo toscano era, come scrisse un contemporaneo, «il deposito di tutto il commercio inglese nel Mediterraneo»⁵³, nelle acque del suo porto transitò il 40 per cento dei mercantili che oltrepassarono lo Stretto di Gibilterra nel Seicento⁵⁴.

⁴⁸ F. Antinucci, *Spezie. Una storia di scoperte*, cit., pp. 96-103.

⁴⁹ D. Abulafia, *Il Grande Mare. Storia del Mediterraneo*, Milano, Mondadori, 2010, p. 447.

⁵⁰ L. Beutin, *La decadence économique de Venise considérée du point de vue Nord-European*, in *Aspetti e Cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*, Venezia, Istituto per la collaborazione culturale, 1957, p. 92.

⁵¹ J. de Vries, A. van der Woude, *The First Modern Economy*, cit., p. 499.

⁵² C. Wilson, *England's Apprenticeship, 1603-1763*, London, Longmans, 1965, p. 162.

⁵³ La frase è di John Finch. Cfr. G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia, Marsilio, 1990, p. 134.

⁵⁴ R. Ghezzi, *Livorno e l'Atlantico*, cit., p. 135.

Le origini dell'affermazione del porto di Livorno risalgono alla prima metà del XVI secolo, quando Cosimo I de' Medici approvò e finanziò un ampio programma di lavori, con l'obiettivo di dotare il granducato di Toscana di un efficiente polo marittimo. Alla costruzione di nuove infrastrutture portuali si affiancò l'emanazione di due bandi, nel 1547 e nel 1548, volti a richiamare flussi migratori per favorire il popolamento e l'inserimento a Pisa e Livorno di nuovi artigiani, imprenditori e mercanti⁵⁵. Furono, infine, riordinati e modificati i precedenti regolamenti doganali; in particolare vennero abrogati i dazi sulle importazioni di cereali e delle materie prime considerate rilevanti per lo sviluppo delle manifatture toscane⁵⁶.

Partendo da queste premesse, il decollo delle attività del porto avvenne qualche decennio più tardi, agli inizi degli anni Novanta del Cinquecento, quando la penisola italiana e molti paesi del Mediterraneo subirono le conseguenze di una serie di carestie e fu necessario ricorrere alle importazioni di cereali dal Nord Europa⁵⁷. In quella difficile congiuntura, Ferdinando I, granduca di Toscana, incaricò alcuni agenti di fare incetta di cereali a Danzica, ad Amburgo e, in seguito, nei porti olandesi, per farli confluire a Livorno. Si avviò così un grande traffico che segnò, secondo Braudel, un tornante decisivo nel processo di evoluzione economica di Livorno⁵⁸. Da quel momento in poi lo scalo toscano si aprì ai grandi commerci oceanici e riuscì a stabilire rapporti privilegiati con l'Inghilterra e con le Province Unite⁵⁹.

Se escludiamo la navigazione di cabotaggio, circa il 44 per cento delle navi giunte nel porto del Granducato nel XVII secolo proveniva dal Mediterraneo orientale, il 29 per cento dall'Atlantico⁶⁰. A Occidente, i luoghi di partenza che ricorrevano con maggiore frequenza nei registri portuali erano, nelle Province Unite, Amsterdam e il suo avamposto Texel, Horn, Enkhuizen; in Inghilterra, Londra, Plymouth e Yarmouth. A Oriente, i porti di provenienza segnalati con maggior frequenza dagli *ufficiali* del Granducato erano

⁵⁵ L. Frattarelli Fisher, *Livorno città nuova: 1574-1609*, in «Società e Storia», 46, 1989, pp. 873-893.

⁵⁶ P. Castignoli, *Livorno. Dagli archivi alla città*, Livorno, Books & Company, 2001, p. 26.

⁵⁷ L. Beutin, *Der Deutsche Seehandel in Mittelmeergebiet bis zu den Napoleonischen Kriegen*, K. Wachholtz Verlag, Neumünster, 1933, pp. 12-26.

⁵⁸ F. Braudel, *Civiltà e imperi*, I, cit., pp. 674-679.

⁵⁹ F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Librairie Armand Colin, 1951, pp. 44-53.

⁶⁰ Archivio di Stato di Firenze (da ora AS Fi), *Ufficiali di Sanità*, ff. 136-225. Considerando la numerosità degli arrivi dei mercantili che gravitavano attorno al porto di Livorno, la terza area per importanza era il Nord Africa. Cfr. R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico*, cit., pp. 197-219.

Alessandria, Alessandretta, Costantinopoli e, sempre di più con l'avanzare del secolo, Smirne⁶¹.

Agli inizi del XVII il pepe iniziò a comparire nei carichi dei mercantili in arrivo a Livorno dall'Olanda. Fino ai primi anni Trenta era presente, però, soltanto nei carichi del 21 per cento dei mercantili e in quantitativi modesti⁶². In questo periodo arrivava ancora a Livorno il pepe egiziano. Vi furono alcune annate favorevoli, come nel 1627, quando in Egitto vi fu «una felicissima abbondanza di tutte le spetiarie et droghe ricevute dall'Indie con li vasselli del Moccà»⁶³, ma le esportazioni erano notevolmente diminuite rispetto al secolo precedente, quando avevano dominato il mercato fiorentino, senza che il loro primato venisse mai messo seriamente in discussione dal pepe portoghese⁶⁴.

I primi massicci arrivi dalla penisola iberica furono registrati nel biennio 1577-78⁶⁵. Furono inviati a Livorno come contropartita per il prestito di 200.000 scudi erogato da un gruppo di mercanti fiorentini al re Sebastiano di Portogallo, nell'ambito delle trattative che avrebbero dovuto permettere al granduca di Toscana di ottenere l'appalto per la distribuzione delle spezie provenienti dalle Indie⁶⁶. Il tentativo di Francesco I non ebbe successo, inoltre le relazioni commerciali tra i due stati subirono un forte rallentamento per le difficoltà incontrate, negli ultimi venti anni del XVI secolo, dalle flotte genovese, portoghese e catalana, che sino ad allora erano state i principali vettori di questi traffici. Privata del pepe portoghese, la piazza labronica tornò a rifornirsi sul mercato egiziano, sia direttamente, noleggiando mercantili provenzali, sia attraverso l'intermediazione di Marsiglia⁶⁷.

Nei primi decenni del Seicento i traffici con il Portogallo tornarono a rianimarsi, al punto che, nel quinquennio 1612-1616, Lisbona risulta essere per Livorno la più importante fornitrice di pepe.

Gli anni Trenta segnarono una nuova svolta. Nel 1632 giunsero da Alessandria 20 balle di pepe. Fu l'ultimo carico di una certa rilevanza, dopo quella data gli arrivi, di fatto, cessarono. Nello stesso periodo si contrassero

⁶¹ R. Ghezzi, *North Italian Port and the Levant in the 16th and 17th Centuries*, in *Maritime Networks as a Factor in European Integration*, vol. 50, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 485-505.

⁶² R. Ghezzi, *Livorno e l'Atlantico*, cit., p. 143.

⁶³ Archivio di Stato di Venezia (da ora AS Ve), *Senato, dispacci consoli, Egitto*, f. 2, 24 aprile 1627.

⁶⁴ F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises*, cit., pp. 95-97.

⁶⁵ Tabella 1.

⁶⁶ R. Ghezzi, *Il porto di Livorno e il commercio mediterraneo nel Seicento*, in A. Prosperi (a cura di), *Livorno 1606-1806; luogo di incontro tra popoli e culture*, Torino, Allemandi, 2009, pp. 327-329.

⁶⁷ F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises*, cit., p. 40.

le importazioni dal Portogallo e rallentarono anche i flussi di pepe provenienti dalle Province Unite, a causa della decisa riduzione dell'attività commerciale della flotta olandese nell'intera area mediterranea. Il vuoto fu prontamente colmato dagli inglesi. Nel quinquennio 1637-41 le loro navi divennero le più attive nello scalo labronico, superando per la prima volta gli olandesi nel numero degli arrivi e il loro pepe invase Livorno⁶⁸.

Dal 1627 al 1651 lo ritroviamo a bordo del 77% dei mercantili giunti a Livorno in provenienza da Londra e Bristol; soltanto negli anni successivi questa percentuale scese di 24 punti, rimanendo comunque sempre poco superiore al 50%⁶⁹. Se la caduta delle importazioni portoghesi fu strutturale, si trattò infatti di una inversione di tendenza irreversibile, le curve delle importazioni del pepe olandese tornarono a crescere decisamente già nei primi anni Quaranta, raggiungendo, nel periodo 1657-1661, dopo quindici anni di crescita ininterrotta, i 3.649 quintali, un valore quasi dieci volte superiore rispetto a quello registrato nel 1632-1636. Nella seconda metà del secolo aumentò la frequenza con la quale il pepe compariva nelle portate – raggiunse il 38% del totale – ma, soprattutto, crebbero i quantitativi medi trasportati da ciascuna nave e non furono rari i casi in cui la spezia rappresentava la più voluminosa mercanzia presente a bordo dei mercantili giunti dall'Olanda⁷⁰.

Livorno non costituiva la meta finale delle flotte olandesi dirette verso la penisola italiana. In molti casi era soltanto una tappa intermedia, utile per lasciare una parte del carico e fare rifornimenti di viveri, di un viaggio più lungo che effettuava il periplo della penisola italiana o si spingeva verso il Mediterraneo orientale. Così le fonti di archivio rivelano che circa il 55 per cento del pepe olandese che transitava nel porto labronico era destinato a Venezia⁷¹.

La Repubblica di Venezia era, inoltre, sin dal primo decennio del Seicento, una cliente dell'Inghilterra, come conferma un testo inglese datato 4 aprile 1612: «L'antico uso di portare le merci dall'India ad Alessandria, da lì a Venezia e da Venezia in altre parti fu la causa della loro grandezza nei commerci. Ora che queste merci sono portate per mare nelle nostre parti, la situazione è così mutata che, mentre eravamo soliti comprare a Venezia il pepe e le altre spezie, oggi esse vengono portate dal nostro paese a Venezia e qui vendute»⁷².

Quando, il 4 dicembre del 1651, arrivò a Livorno da Amsterdam la nave *Giustizia*, con a bordo 180 balle di pepe destinate a Smirne, l'inversione delle

⁶⁸ G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi*, cit.

⁶⁹ AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 136-225.

⁷⁰ R. Ghezzi, *Livorno e l'atlantico*, cit., pp. 145-146.

⁷¹ AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 136-225.

⁷² Public Record office, *Londra*, S. P. 99/8, lettera del 4 aprile 1612, citato in D. Sella, *Commerci e industrie a Venezia*, cit., p. 26.

rotte del pepe si era ormai interamente compiuta: il Levante, che soltanto cinquant'anni prima riforniva l'intera Europa, era divenuto un importatore di pepe⁷³.

Tab. 1 - Importazioni di pepe a Livorno

Anni	Pepe olandese	Pepe porto- ghese	Pepe inglese	Pepe egi- ziano	Totale
1612-1616	427,61	1.982,57	57,50	43,89	2.511,57
1617-1621	1.324,22	575,68	110,00	21,32	2.031,22
1622-1626	1.492,26	855,22	1.643,75	115,37	4.106,60
1627-1631	1.148,66	752,40	9.577,45	25,08	11.503,59
1632-1636	468,99	25,80	7.153,75	25,08	7.673,62
1637-1641	731,08	2,50	1.400,00	0	2.133,58
1642-1646	1.768,14	292,18	7.286,00	0	9.346,32
1647-1651	2.306,10	262,08	6.383,34	0	8.951,52
1652-1656	3.143,77	75,24	4.675,00	0	7.894,01
1657-1661	3.649,14	476,52	5.083,75	0	9.209,41
1662-1666	3.160,08	0	5.018,00	0	8.178,08
<i>Totale</i>	<i>19.620,05</i>	<i>5.300,19</i>	<i>48.388,54</i>	<i>230,74</i>	<i>73.539,52</i>

Fonte: R. Ghezzi, Livorno e l'Atlantico. I commerci olandesi nel Mediterraneo del Seicento, Bari, Cacucci, 2003, p. 143.

Il venir meno di questi commerci non significò la fine dei traffici che si originavano dal Mar Rosso.

Domenico Sella ha sottolineato l'importanza delle importazioni veneziane di zucchero grezzo dall'Egitto nella prima metà del Seicento: le navi che in quel periodo salpavano da Alessandria alla volta di Venezia «tutte s'appoggiano al carico del solo zuccaro, unico fondamento del presente negozio»⁷⁴.

Anche Livorno importò in modo continuo e in quantitativi consistenti zucchero dal Levante ottomano⁷⁵. Questo prodotto era infatti presente a bordo del 35,3% dei bastimenti giunti da Alessandria nella prima metà del Seicento, che ne trasportarono, in media, ogni anno circa 970 quintali⁷⁶. La punta più alta fu raggiunta nel 1652 (3.000 q), poi questi traffici diminuirono

⁷³ AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, f. 186.

⁷⁴ AS Ve, *V Savi, Risposte*, reg. 149, c. 24, al 31 dicembre 1632, citato in D. Sella, *Commerci e industrie a Venezia*, cit., p. 54.

⁷⁵ L'Egitto fu l'unico tra i centri di produzione di canna da zucchero del Mediterraneo a resistere così a lungo alla concorrenza delle Canarie, delle Antille e del Brasile. Cfr. R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico*, cit., p. 170.

⁷⁶ Nel quinquennio 1637-1641, l'Egitto fu la regione che inviò in assoluto i maggiori quantitativi di zucchero a Livorno, superando anche il Portogallo che tradizionalmente, grazie all'apporto del Brasile, era il maggior fornitore dello scalo toscano. Cfr. Ivi, pp. 169-170.

rapidamente, fino a scomparire quasi del tutto. Agli inizi del XVIII secolo la produzione egiziana era diminuita in modo così drastico da rendere necessario il ricorso alle importazioni di zucchero brasiliano e antillese, per far fronte all'accresciuta domanda interna⁷⁷.

Anche in seguito al declino della coltivazione della canna, nella seconda metà del Seicento le relazioni commerciali tra l'Egitto e Venezia subirono un deciso ridimensionamento: dal 1660 al 1666 nel porto della Serenissima furono segnalati soltanto 15 mercantili in arrivo da Alessandria⁷⁸.

Al contrario, gli scambi economici con Livorno si intensificarono: nell'arco temporale compreso tra il 1650 e il 1666 i bastimenti in arrivo da Alessandria furono 234⁷⁹. Insieme al cuoio e al cotone grezzo, i mercantili trasportavano le droghe e le spezie dell'Arabia e dell'India, che continuavano a raggiungere Il Cairo attraverso lo Yemen.

Tra queste vi era la cannella, conosciuta nel Mediterraneo sin dall'antichità⁸⁰, ma coltivata, almeno fino alla fine del XVIII secolo, esclusivamente nelle pianure costiere meridionali dello Sri Lanka⁸¹.

Sui mercantili diretti a Livorno da Alessandria si ritrova generalmente confezionata in balle, casse, fardi o zurli⁸². Era trasportata in un numero limitato di colli, insieme a molte altre mercanzie⁸³, ma era presente nei carichi del 26 per cento dei mercantili, che, dal 1650 al 1666, ne esportarono, in quantitativi crescenti con l'avanzare del secolo, circa 260 quintali⁸⁴.

Dal Mar Rosso continuò ad arrivare in Egitto, anche nella seconda metà del XVII secolo, l'incenso. Era regolarmente presente nei carichi dei velieri diretti a Livorno che dal 1650 al 1666 ne trasportarono più di 5.000 quintali⁸⁵.

⁷⁷ P. Masson, *Histoire du commerce francais*, cit., p. 410.

⁷⁸ AS Ve, *Senato da Mar*, f. 575.

⁷⁹ In media, ogni anno giunsero, dunque, da Alessandria 15 mercantili, a fronte dei 13 arrivi annui registrati nella prima metà del secolo. Cfr. R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico*, cit., p. 164.

⁸⁰ Gli egizi la impiegavano nelle imbalsamazioni e il suo nome compare nei trattati di medicina della Grecia classica. Cfr. F. Czarra, *Spices. A global History*, cit., pp. 110-127.

⁸¹ In seguito alla crescita della domanda mondiale, alla fine del XVIII secolo, la cannella fu piantata con successo in India, a Giava e nelle isole delle Seychelles. Cfr. *ibidem*.

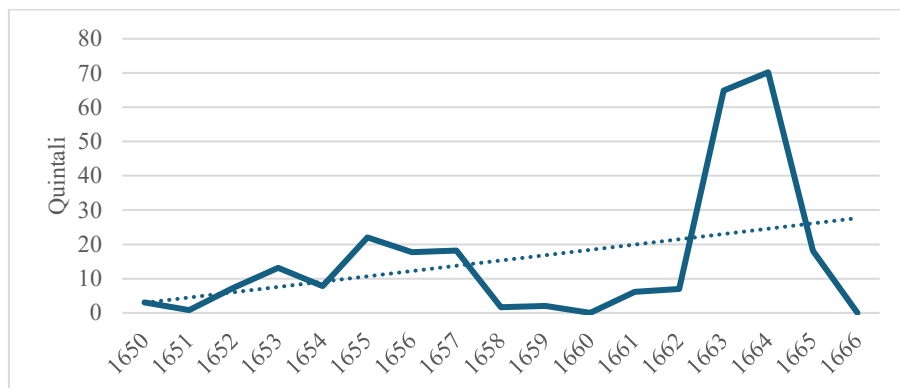
⁸² 1 balla corrispondeva a circa 1,70 quintali, 1 cassa a 0,68 q, 1 fardo a 0,41 q., 1 zurlo a 0,17 q. Cfr. Archivio di Stato di Livorno (da ora AS Li), *Governo civile e militare*, 35 e Archivio di Stato di Pisa (da ora AS Pi), *Opera del Duomo*, 743-746.

⁸³ La cannella perde rapidamente le sue proprietà e il suo sapore, doveva, quindi, essere trasportata e venduta in piccole quantità. Cfr. F. Czarra, *Spices, A global History*, cit., p. 116.

⁸⁴ AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 184-225.

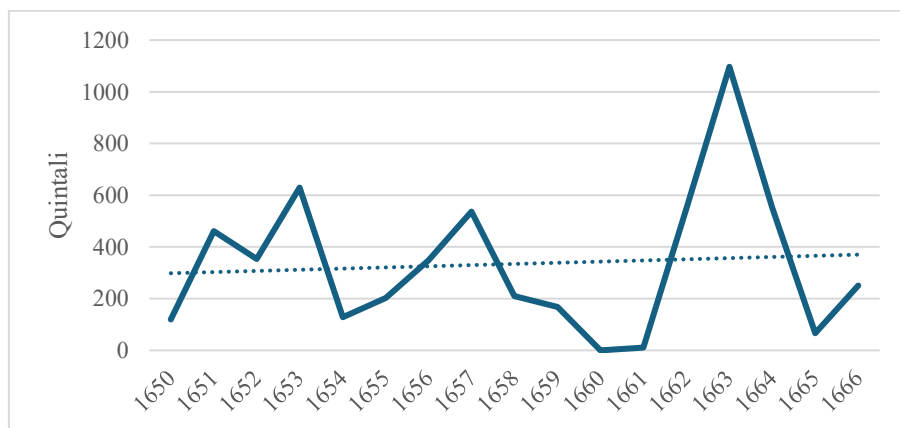
⁸⁵ L'incenso era presente nelle stive del 44 per cento dei mercantili che dal 1650 al 1666 raggiunsero Livorno in provenienza da Alessandria. Cfr. AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 184-225.

Graf. 1 - Importazioni di cannella a Livorno da Alessandria, 1650-1666



Fonti: Archivio di Stato di Livorno, Governo civile e militare, f. 35; Archivio di Stato di Pisa, Opera del Duomo, ff. 743-746; Archivio di Stato di Firenze, Ufficiali di Sanità, ff. 184-225.

Graf. 2 - Importazioni di incenso a Livorno da Alessandria, 1650-1666



Fonte: elaborazione da R. Ghezzi, Livorno e il mondo islamico. Naviglio e commercio di importazione, Bari, Cacucci, 2007, p. 252.

Insieme alla cannella, nelle portate delle stesse navi troviamo, saltuariamente, la curcuma, anch'essa originaria del Sudest asiatico e, con maggiore frequenza, le spezie prodotte nelle regioni del Medio Oriente. Tra queste ultime, l'anice, il cumino, ricavato dai frutti essiccati di una pianta apparentemente alla famiglia delle ombrellifere originaria della Siria e dell'Iran ma ampiamente coltivata nella valle del Nilo, che veniva impiegato sia in cucina

sia nella farmacoepa per le sue proprietà carminative⁸⁶; il *seme di bene*, frutto di un albero oleifero, usato sia in medicina sia in profumeria; la scamonea⁸⁷ e gli ermodatteri⁸⁸, largamente impiegati nella preparazione di sciroppi; il rabarbaro e le coccole di Levante, frutti di una pianta rampicante appartenente alla famiglia delle *menispermaceae*, utilizzati per curare le ulcere o le malattie cutanee croniche e per lenire i problemi respiratori.

Tab 2 - Spezie in arrivo a Livorno da Alessandria (quintali)

Anni	Can- nella	Cu- mino	Incenso	Anice	Seme di Bene	Sca- monea	Ermo- datteri	Ra- bar- baro	Coc- cole
1650	3,03	0	119,52	0	6,67	2,72	11,9	27,12	8,50
1651	0,82	0	461,78	0	1,57	3,14	0	0	1,70
1652	7,38	0	353,79	0	0	0	0	0	15,30
1653	13,12	50,24	629,51	50,24	30,57	20,14	0	20,34	1,70
1654	7,77	0	127,66	127,17	0	0	3,4	0	0
1655	22,01	0	203,05	0	22,76	0	0	10,17	6,80
1656	17,68	0	349,05	0	31,4	0	0	0	11,90
1657	18,16	0	536,48	0	0	10,20	0	27,12	0
1658	1,64	42,50	210,51	0	0	0	17,00	6,78	23,80
1659	2,05	0	168,41	0	0	0	0	1,70	13,60
1660	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1661	6,15	0	10,18	0	0	3,14	0	31,28	0
1662	6,97	0	546,66	0	5,10	0	0	0	0
1663	64,88	205,67	1.096,04	208,81	8,48	1,70	0	15,28	0
1664	70,21	0	550,74	0	0	0	0	0	0
1665	18,1	0	66,55	0	0	0	0	0	0
1666	0	89,49	251,26	0	0	0	0	0	0
<i>Totale</i>	<i>259,97</i>	<i>387,90</i>	<i>5.681,19</i>	<i>386,22</i>	<i>106,55</i>	<i>41,04</i>	<i>32,30</i>	<i>139,79</i>	<i>83,30</i>

Fonti: Archivio di Stato di Livorno, Governo civile e militare, f. 35; Archivio di Stato di Pisa, Opera del Duomo, ff. 743-746; Archivio di Stato di Firenze, Ufficiali di Sanità, ff. 184-225.

Se il movimento del porto di Alessandria continuò a essere rilevante, gli scali siriani, fiorenti nel Cinquecento, attraversarono nella seconda metà del XVII secolo una fase di progressivo declino. Le loro sorti erano strettamente legate all'economia di Aleppo⁸⁹ che, alla fine del Cinquecento, era la più

⁸⁶ Scrisse Aldobrandino da Siena, medico di Luigi IX: il cumino «di sua natura distrugge la ventositade et fa ben orinare et conforta la vertude dello stomaco se in polvere o in salsa usato». Cfr. H. Champion, *Le Régime du corps de maître Aldebrandin de Sienne, texte française du XIIIe siècle*, Paris, 1911.

⁸⁷ È una resina derivata dalla solidificazione del succo di una pianta della famiglia delle convulvalicee, veniva impiegata nella farmacoepa. Cfr. J.P. Filippini, *Il porto di Livorno*, cit., I, p. 213.

⁸⁸ Bulbi di una pianta originaria della Siria. Cfr. *ivi*, p. 211.

⁸⁹ M. Fontenay, *Le commerce des Occidentaux dans les échelles du Levant au XVIIe siècle*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Relazioni economiche tra Europa e mondo islamico secc. XIII-XVIII*, II, Firenze, Firenze University Press, 2007, p. 502.

importante piazza commerciale del Levante, in virtù dei suoi traffici con la Persia, con il Golfo Persico e, attraverso queste due regioni, con le Indie Orientali⁹⁰.

Le carovane che garantivano i collegamenti di Aleppo con l'Oriente percorrevano principalmente due itinerari. La rotta settentrionale passava per Biredjik e per Orfa, attraversava, quindi, i monti del Kurdistan e proseguiva fino a Teheran e Ispahan⁹¹.

La rotta meridionale si sviluppava lungo le rive dell'Eufrate fino ad Anah, dove era possibile guadare il fiume e raggiungere direttamente Baghdad. Da qui la maggior parte dei carovanieri si dirigeva verso Bassora, dove confluivano sia le mercanzie del Golfo Persico sia quelle della Persia meridionale e dove era possibile imbarcarsi per Bender-Rig e risalire ugualmente verso Ispahan⁹².

La durata complessiva del viaggio da Aleppo fino alla Persia era variabile, dipendeva sia dalla rotta prescelta, sia dagli imprevisti che rallentavano il cammino; non durava comunque meno di sessanta, sessantacinque giorni. Ad accrescere i costi di trasporto, oltre alla lunghezza del viaggio, concorrevano i pedaggi e la necessità di consistenti scorte armate, necessarie per la difesa delle mercanzie dagli assalti dei predoni. Il problema dell'insicurezza delle piste carovaniere fu notevolmente aggravato dai lunghi conflitti turco-persiani che funestarono la regione dal 1589 al 1628. I passaggi delle truppe che da Aleppo si dirigevano verso la Persia suscitavano continue preoccupazioni nelle comunità dei mercanti, mentre Baghdad, snodo fondamentale nella rete dei traffici con l'Asia Centrale e con l'Estremo Oriente veniva coinvolta nei frequenti scontri armati⁹³.

Quando il conflitto finalmente terminò, una consistente parte dei traffici con la Persia era stata deviata più a Nord, sulle piste carovaniere che portavano a Smirne⁹⁴.

Lo sviluppo della città anatolica fu favorito dalla posizione geografica, all'incrocio delle rotte marittime che portavano, verso Nord, allo Stretto dei Dardanelli e a Istanbul, verso Sud, attraverso il Canale di Rodi, alle province meridionali dell'impero ottomano e verso Sud-Ovest a Creta e al Mar Ionio. Un porto sicuro all'interno di una baia naturale protetta dai venti dominanti e le ottime infrastrutture contribuivano, poi, a rendere Smirne una piazza commerciale efficiente e funzionale. La città era, inoltre, apprezzata dai

⁹⁰ F. Braudel, *Civiltà e imperi*, cit., I, pp. 608-609; P. Masson, *Histoire du commerce français*, cit., p. 371.

⁹¹ P. Masson, *Histoire du commerce français*, cit., pp. 373-376.

⁹² R. Paris, *Histoire du commerce de Marseille*, cit., pp. 418-420.

⁹³ P. Masson, *Histoire du commerce français*, cit., pp. 372-373.

⁹⁴ Ivi, p. 373.

cristiani per il clima di libertà e tolleranza che la distingueva dalle altre *scale* del Levante⁹⁵. Le merci che vi si potevano acquistare erano numerose; Smirne era infatti il più importante mercato dell'Asia Minore. Le valli che caratterizzavano il suo entroterra la rifornivano soprattutto di cotone, gli altipiani davano pelli e cuoio, lana di pecora e di capra, che si mescolavano sui mercati cittadini con le droghe e le spezie dell'Anatolia: principalmente, zafferano, anice, oppio, scamonea e storace⁹⁶.

Questa già ampia gamma di mercanzie si estese ulteriormente nel corso del XVII secolo, quando, come si è visto, le vie del commercio con la Persia si spostarono più a Nord lungo le strade dell'Armenia e dell'Anatolia per sfociare a Smirne. Le carovane partite da Ispahan, insieme alla seta persiana, portavano tessuti di lana pregiata, cammellotti, tele indiane dipinte, il galbano⁹⁷, la semensina⁹⁸ e il rabarbaro.

Attratti da questi fiorenti traffici, a partire dagli anni Cinquanta del Seicento gli inglesi e gli olandesi stabilirono a Smirne la base principale delle loro attività commerciali nel Levante⁹⁹. Era, inoltre, nel suo porto che si formavano i convogli dei loro mercantili che dovevano affrontare i viaggi di ritorno verso l'Atlantico¹⁰⁰. Veleggiando verso Occidente, le flotte inglesi e olandesi seguivano itinerari prestabiliti¹⁰¹, che, abitualmente, prevedevano una prima sosta all'isola di Zante, per completare il carico con botti di uva passa e, quindi, un ulteriore scalo a Messina¹⁰². Dalla Sicilia iniziavano la risalita della Penisola diretti alla volta di Livorno e, talvolta, di Genova. Lasciavano, infine, le coste italiane per navigare verso la penisola iberica¹⁰³.

⁹⁵ E. Frangakis-Syrett, *The commerce of Smirna in the Eighteenth Century (1720-1820)*, Athen, Center for Asia Minor Studies, 1992.

⁹⁶ È una resina balsamica ricavata dall'incisione dell'omonimo albero. Era usata in profumeria e in medicina. Cfr. P. Masson, *Histoire du commerce français*, cit., p. XXXIII.

⁹⁷ Resina di odore balsamico che si ricava da una pianta coltivata in Arabia, in Siria e in alcune parti delle Indie, veniva usata in medicina per preparare numerosi impacchi. Cfr. J.P. Filippini, *Il porto di Livorno*, cit., I, p. 212.

⁹⁸ Nome comune di una pianta del genere *Santolina* fortemente aromatica dai cui rami e fiori si estrae un olio essenziale, un tempo impiegato anche come antielmintico. Cfr. J.P. Filippini, *Il porto di Livorno*, cit., I, p. 213.

⁹⁹ A.C. Wood, *A history of the Levant Company*, London, Routledge, 1964, pp. 205-238.

¹⁰⁰ R. Ghezzi, *I porti italiani e i commerci mediterranei nel XVII secolo*, in V. Daniele (a cura di), *La crescita dell'Italia. Trasformazioni economiche e cambiamenti istituzionali. Scritti in onore di Paolo Malanima*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2024, pp. 25-44.

¹⁰¹ R. Ghezzi, *Navigare in convoglio: le flotte olandesi nel Mediterraneo del Seicento*, in S. Papini, J. Pessina (a cura di), *Gli "Olandesi-Alemanni" a Livorno. Luoghi, vicende e figure di un incontro multiculturale*, Pisa, Pisa University Press, 2023, pp. 59-81.

¹⁰² Messina era la principale città portuale della Sicilia, i suoi traffici internazionali erano fondati sul commercio della seta. Cfr. M. Aymard, *Commerce et production de la soie sicilienne aux XVIe-XVIIe siècles*, in « Mélanges de l'école française de Rome », 77/ 2, 1965, pp. 609-640.

¹⁰³ R. Ghezzi, *Navigare in convoglio*, cit., pp. 66-75.

Per ragioni sanitarie, il granducato di Toscana imponeva a tutti i mercantili che approdavano nei suoi porti di dichiarare il luogo di provenienza e di fornire un elenco dettagliato delle mercanzie contenute nelle loro stive¹⁰⁴. L'analisi di questi documenti (*portate*), consente di effettuare sino al 1666 una stima del ruolo svolto dalle spezie nelle esportazioni di Smirne. In particolare, consente di rilevare che la scamonea era presente a bordo del 25 per cento dei mercantili olandesi e inglesi che toccarono Livorno in provenienza dal porto anatolico; la semensina e il rabarbaro si trovavano rispettivamente nel 24 e nel 20 per cento delle portate degli stessi mercantili¹⁰⁵.

L'assenza di serie continue di dati, al contrario, non permette di rilevare l'evoluzione delle importazioni di Venezia dal Mediterraneo orientale. Tuttavia, in una «Nota di mercanzie» allegata al decreto del 24 novembre 1683, che poneva termine al regime di porto franco e istituiva un nuovo stallaggio, sono elencate le merci in arrivo dal Mediterraneo orientale nel 1680¹⁰⁶. Nel documento compaiono molti dei prodotti contenuti nelle tabelle 2 e 3: un'ulteriore conferma che i commerci delle spezie del Levante continuarono a interessare il Mediterraneo anche nella seconda metà del XVII secolo.

Tab. 3 - Spezie in arrivo a Livorno da Smirne (quintali)

Anni	Zafferano	Anice	Rabarbaro	In-censo	Op-pio	Scamonea	Storace	Galbano	Semensina
1650	0	0	0	0	0	1,36	0	0	18,70
1651	0	34,00	0	0	0	0	0	0	0
1652	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1653	6,8	0	4,08	16,32	5,44	16,32	0	1,70	41,68
1654	32,3	0	0	23,12	0	28,54	1,70	3,40	74,80
1655	18,7	45,90	14,96	0	0	44,88	3,27	0	67,48
1656	0	42,40	0	10,88	0	10,88	0	0	78,20
1657	0	0	0	0	19,04	2,72	1,36	0	5,10
1658	0	0	17,68	9,52	0	0	0	0	0
1659	0	0	16,32	0	8,16	1,70	0	0	20,40
1660	0	0	4,08	0	0	0	0	0	0
1661	0	103,62	1,36	0	0	1,36	11,90	0	5,10
1662	0	0	6,80	0	0	6,80	0	0	0
1663	0	16,35	13,60	1,36	19,04	4,80	4,84	1,57	84,35
1664	0	89,49	9,52	0	4,08	8,16	8,16	8,16	27,20
1665	0	0	2,72	0	0	0	0	0	60,17
1666	0	130,31	28,56	0	2,72	14,96	10,88	9,52	62,27
Totale	57,8	462,07	119,68	61,2	58,48	142,48	42,11	24,35	545,45

Fonti: Archivio di Stato di Livorno, Governo civile e militare, f. 35; Archivio di Stato di Pisa, Opera del Duomo, ff. 743-746; Archivio di Stato di Firenze, Ufficiali di Sanità, ff. 184-225.

¹⁰⁴ R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico*, cit., pp. 19-22.

¹⁰⁵ AS Fi, *Ufficiali di Sanità*, ff. 184-225.

¹⁰⁶ AS Ve, *Senato Mar*, f. 649.

Tab. 4 - Spezie in arrivo a Venezia dal Levante nel 1680

<i>Prodotti</i>	<i>Colli*</i>	<i>Quintali</i>
Anice	126	180,31
Cassia	126	180,31
Cannella	101	144,53
Cumino	20	28,62
Colloquintida	4	5,72
Coccole	26	37,20
Ermodatteri	4	5,72
Incenso	284	406,40
Mirra	16	22,90
Origano	10	14,31
Rabarbaro	14	20,03
Storace	18	25,76
Zafferano	93	133,08

*Fonte: elaborazione da D. Sella, Commerci e industrie a Venezia nel XVII secolo, Venezia-Roma, Istituto per la collaborazione culturale, 1961, p. 115. *Una relazione dei V Savi alla Mercanzia allegata all'elenco dei prodotti giunti dal Levante comunica che i colli avevano un peso di 300 libbre.*

5. Uno strumento operativo ibrido: «l’accomenda all’uso di Sanremo»*

di Luisa Piccinno e Andrea Zanini

Introduzione

Il tema del finanziamento delle attività marittime in età preindustriale ha attirato da tempo l’interesse della storiografia internazionale, che ha analizzato tanto la persistenza di forme tradizionali di prestito quanto l’emergere di nuovi strumenti creditizi, soprattutto in relazione all’apertura delle rotte atlantiche e alla formazione di un’economia globale dei traffici. La maggior parte degli studi si è concentrata sui grandi centri portuali e sui modelli elaborati per soddisfare la crescente domanda di capitali proveniente dal mondo della navigazione e del commercio marittimo internazionale.

Molto più limitata risulta invece l’attenzione dedicata agli scali secondari, spesso penalizzati da una documentazione frammentaria e da una prospettiva d’indagine centrata sulle grandi piazze mercantili. In questo contesto, Sanremo riveste particolare interesse per la capacità di elaborare un proprio strumento finanziario: l’«accomenda all’uso di Sanremo». Regolata da apposite norme, che riprendono elementi tipici di altri istituti, più specificamente la *commenda* e il cambio marittimo, essa costituisce una soluzione peculiare nel campo del credito al commercio e alla navigazione, capace di coniugare flessibilità operativa, ampio accesso al capitale e tutela degli investitori.

Attraverso un’analisi normativa e istituzionale, questo saggio si propone di mostrare come, dietro l’apparente marginalità del caso matuziano – uno scalo “minore” appartenente a uno stato regionale italiano (la Repubblica di Genova) che ha per capitale uno dei grandi porti mediterranei – si celi un significativo esempio di adattamento istituzionale alle esigenze del com-

* Il testo è frutto di una riflessione congiunta degli autori. Tuttavia, il paragrafo 2 è da attribuirsi a Luisa Piccinno e i paragrafi 3 e 4 ad Andrea Zanini. Introduzione e conclusioni sono comuni.

mercio marittimo di età moderna, in un contesto caratterizzato dalla discontinuità delle politiche mercantili e fiscali della capitale nei confronti del Dominio.

1. La diversificazione degli strumenti di gestione del rischio di mare fra tardo Medioevo e prima età moderna

Sin dall'epoca antica coloro che praticavano il commercio via mare avevano avvertito il bisogno di proteggersi dai rischi legati al trasporto marittimo, tanto è vero che «il rischio mare solleva per costante consuetudine formare in essi [i contratti mercantili] l'oggetto d'una stipulazione speciale»¹.

Tra gli ultimi decenni del XIII secolo e l'inizio del secolo successivo, la rivoluzione commerciale determina il declino delle fiere della Champagne e del commercio carovaniero. Si afferma così una nuova organizzazione degli scambi incentrata sui mercanti sedentari, che dirigono le proprie attività dalle loro sedi operative, affidando a corrispondenti, soci e vettori il trasporto delle merci e i contatti con mercanti e agenti sulle piazze estere. Dalla fine del Trecento, inoltre, l'introduzione di noli differenziali in base al valore delle merci e l'impiego di imbarcazioni con maggiore capacità di carico riducono i costi unitari di trasporto e favoriscono l'affermazione del trasporto via mare anche per merci voluminose e a basso valore aggiunto². Ciò contribuisce ad un significativo sviluppo dei traffici che proseguirà per tutta l'età moderna.

È proprio nel commercio marittimo che si dispiegano le capacità imprenditoriali di nuovi soggetti economici, i quali necessitano di strumenti contrattuali innovativi e più sofisticati con cui regolamentare e garantire i loro investimenti e i rapporti reciproci. Meno evidenti, ma sicuramente non meno importanti di quelle registrate nel campo dei trasporti, sono le innovazioni che caratterizzano la prassi mercantile, cioè tutte quelle istituzioni e quelle tecniche che influenzano le transazioni commerciali e facilitano la circolazione dei capitali. Come afferma Vito Piergiovanni, «dalla consuetudine nascono i negozi di credito, il deposito e la banca; il mare, che crea l'assicurazione, è il campo privilegiato delle innovazioni, la cui vera frontiera sono però gli strumenti del credito e i contratti sociali»³. Come noto, l'economia

¹ E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, Tipografia Marittima Editrice, 1884, p. 21.

² F. Melis, *Bruges nesso economico tra i popoli romanici e germanici (secoli XIV-XV)*. *Bruges: The Economic Nexus between Romanic and Germanic Peoples (14th-15th Centuries)*, a cura di A. Orlandi, Firenze, Firenze University Press, 2024, pp. 49-50.

³ V. Piergiovanni, *Il diritto dei mercanti genovesi e veneziani nel Mediterraneo*, in G.

di tale epoca si caratterizza per una pressoché costante carenza di riserve monetarie, alla quale si riesce a porre rimedio solo parzialmente attraverso la svalutazione, ovvero una riduzione del contenuto metallico delle monete in circolazione⁴. Parallelamente, per fare fronte alla crescente esigenza di valuta derivante dallo sviluppo dei traffici, specialmente di quelli a lungo raggio, si aumenta la velocità di circolazione della moneta attraverso l'impiego di nuovi strumenti creditizi, la cui diffusione vede Genova come principale protagonista insieme alle città toscane⁵.

Oltre al ricorso al credito e agli strumenti ad esso collegati, la possibilità di ripartizione o traslazione dei rischi diviene anch'essa un importante incentivo all'impiego dei capitali e quindi fattore di sviluppo e di accumulazione di ricchezza. Nel tardo Medioevo il commercio marittimo era molto più pericoloso di quanto lo sia oggi: i mercanti e gli uomini d'affari dovevano tenere conto dei rischi legati agli elementi naturali e all'azione umana (tempeste, guerre, pirateria) e mettere in atto strategie volte a limitare le perdite in caso di naufragio, danni all'imbarcazione o alle merci caricate. Essi potevano affrontare questi rischi in due modi: internamente, evitando rotte pericolose, dividendo il carico in più spedizioni, frazionando la proprietà della nave in quote (*carati*)⁶ ed eventualmente armandola, oppure esternamente, stipulando vari tipi di accordi finanziari per trasferire determinati rischi ad altri soggetti che erano disposti a sostenerli dietro compenso.

Il mercante itinerante cercava di proteggere il suo carico salendo a bordo della nave su cui viaggiava rischiando la sua stessa vita in caso di incidente; inoltre, di solito non operava con il proprio capitale, che era fornito in tutto o in parte da un socio finanziatore sedentario. Questa *partnership*, generalmente della durata di un singolo viaggio, era chiamata *commenda*, uno strumento che consentiva a chi possedeva capitali di investirli con la prospettiva di conseguire un profitto, e ai mercanti di incrementare il loro volume di

Ortalli, D. Puncuh (a cura di), *Genova, Venezia, il Levante nei secoli XII-XI*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2001, p. 66.

⁴ Ad esempio, tra la metà del XIII secolo e la fine del XV, la lira milanese subisce un deprezzamento del 90%, quella genovese dell'80% e quella veneziana del 70%; una svalutazione più o meno simile riguarda tutte le monete europee. P. Malanima, *Uomini, risorse, tecniche nell'economia europea dal X al XIX secolo*, Bologna, Bruno Mondadori, 2003, pp. 150-151; G. Felloni, *Moneta, credito e banche in Europa: un millennio di storia*, Genova, s.e., 1997, p. 70.

⁵ M. Cassandro, *Credito e banca in Italia tra Medioevo e Rinascimento*, in *Credito e sviluppo economico in Italia dal Medio Evo all'Età contemporanea*, Verona, Sise, 1988, pp. 131-145.

⁶ E.H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge, The Medieval Academy of America, 1930, pp. 12-19; R. Di Tucci, *Studi sull'economia genovese del secolo decimosecondo. La nave e i contratti marittimi. La banca privata*, Torino, Fratelli Bocca, 1933, pp. 24-29.

affari ottenendo risorse economiche aggiuntive rispetto alla capacità di autofinanziarsi. Tale forma associativa, sicuramente la più diffusa fino all'inizio dell'età moderna, tende ad assumere nel corso del tempo diverse declinazioni e varianti funzionali alle crescenti esigenze degli operatori economici di reperire capitali, da un lato, e di diversificare gli investimenti per frazionare il rischio d'impresa, dall'altro. Si passa quindi dalla forma più semplice, ovvero la *commenda unilaterale*, nella quale il mercante forniva solo la propria abilità e conoscenza senza partecipare al finanziamento dell'impresa, ottenendo in cambio una modesta quota dei profitti (generalmente 1/4)⁷, alla *commenda bilaterale*, in base alla quale anche il mercante anticipava una parte del capitale e riceveva una percentuale più alta dei profitti (ad esempio, se investiva un quarto del capitale totale, riceveva il 50%), per giungere a forme "ibride", nelle quali, come si vedrà più approfonditamente in seguito, gli elementi sopra menzionati venivano combinati con altre tipologie contrattuali.

Oltre alla *commenda*, esistevano altre forme associative caratterizzate da strutture di apporto di capitale, di ripartizione degli utili, nonché del rischio d'impresa differenti: nel caso del contratto di *implicita*, ad esempio, solo uno dei soci conferiva il capitale, mentre l'altro partecipava con lavoro o capacità imprenditoriale ricevendo un compenso fisso anziché una quota proporzionale degli utili, configurando così un rapporto più simile a quello tra datore di lavoro e dipendente. L'*implicita* presentava obbligazioni riguardanti la gestione dei rischi e delle responsabilità che non venivano formalmente specificate all'interno del contratto, offrendo quindi una maggiore flessibilità ai contraenti⁸. Anche nel contratto di *colonna* si stabiliva la condivisione sia dei profitti sia del rischio di perdita del capitale, secondo la proporzione concordata tra le parti. In questo caso l'accordo veniva stipulato tra il creditore, che finanziava l'impresa, il patrono o il capitano, che contribuiva con l'imbarcazione, e l'equipaggio, che forniva il lavoro. Si tratta di un contratto di origine molto antica, largamente diffuso nel bacino del Mediterraneo, il cui successo derivava dalla varietà qualitativa degli apporti, ognuno in funzione delle caratteristiche e delle disponibilità dei singoli, e nella valutazione differenziata che di essi veniva fatta in fase di ripartizione di utile o perdite⁹. Come afferma il giurista seicentesco Carlo Targa,

⁷ Molto più raramente un terzo o la metà. R.S. Lopez, *La rivoluzione commerciale del Medioevo*, Torino, Giulio Einaudi Editore, 1973, p. 98.

⁸ U. Santarelli, *Mercanti e società tra mercanti nel Medioevo*, Torino, Giappichelli, 1998, pp. 131-137.

⁹ V. Piergiovanni, *Aspetti giuridici della pesca del corallo in un trattato Seicentesco*, in Id., *Norme, scienza e pratica giuridica tra Genova e l'Occidente medievale e moderno*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2012, pp. 268-269.

[...] la causa poi per la quale il ricavato netto si distribuisca in parti, non è altro se non perché vi intervengono i Marinai, i quali non esponendo che il travaglio e industria, che non son cose materiali, conviene raguagliare in quella forma il predetto ritratto netto, cioè a Colonnisti tante parti [...] al Vascello tante, e a Marinari tante, secondo li accordi¹⁰.

Generalmente, come sottolineato da Angelo Nicolini con riferimento al Quattrocento savonese, coloro che si rivolgevano alle più consistenti *commende* erano di solito membri dell'aristocrazia mercantile cittadina, e talvolta il socio viaggiante ne era un esponente. Le più modeste *colonne* erano invece appannaggio di personaggi minori e di esponenti di una classe mercantile emergente, i quali consegnavano il loro denaro non ad un socio viaggiante, ma per lo più allo stesso patrono dell'imbarcazione, evidenziando quindi una dimensione maggiormente "familiare" dell'impresa¹¹.

I contratti associativi sopra menzionati consentivano una ripartizione del rischio commerciale, ma non fornivano una soluzione alla necessità di trasferire i rischi legati al viaggio per mare. A tal fine, era infatti necessario stipulare un contratto di assicurazione marittima. Tale istituto rappresentava la più antica forma di tutela contro le perdite connesse ad attività economiche. Le sue origini e la sua evoluzione iniziale sono oggetto di ampio dibattito e restano tuttora controverse. Secondo alcuni studiosi, furono i Fenici e i Greci i primi a introdurre forme primitive di protezione marittima, affidandosi ad assicurazioni mascherate da prestiti o sotto altre forme contrattuali poco chiare. Tuttavia, la prima testimonianza certa di assicurazione marittima sembrerebbe risalire a un editto romano del 533 d.C., emanato durante il regno dell'imperatore Giustiniano. Altri, invece, sostengono che l'assicurazione marittima fosse del tutto sconosciuta al mondo antico¹². Senza dubbio, però, è solo con la già citata rivoluzione commerciale del Basso Medioevo che si assiste alla nascita dell'assicurazione come vero e proprio strumento di ripartizione e trasferimento dei rischi connessi alla navigazione, in un contesto caratterizzato dall'emergere di fenomeni economici, politici e

¹⁰ Egli così definisce tale contratto: «una società particolare quale si fa dal patrone di alcun ordinario vascello in mare e suoi marinari con uno o più mercadanti in terra, nel quale il detto Patrono pone il vascello e suoi accessori, i marinai espongono l'opera, la fatica e industria loro e i mercadanti vi pongono i denari ... per trasportarsi da detto Patrone col suo vascello... a utile, danno e risico comune, da riportarsi dove sono i medesimi mercadanti e ripartire l'utile a parte, secondo i loro accordi». C. Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova, per i tipi di Antonio Maria Scionico 1692, pp. 159-160.

¹¹ A. Nicolini, *Quattrocento savonese*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s. XLIX, n. 1 (2009), pp. 49-50.

¹² K. Noussia, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts: a Comparative Approach*, Berlin-Heidelberg-New York, Springer, 2007, p. 1; A. La Torre, *I germi dell'assicurazione a premio nel diritto romano*, in Id., *Cinquant'anni col diritto*, vol. 2, *Diritto delle assicurazioni*, Milano, Giuffrè, 2008, pp. 122-123.

sociali nuovi che vede le città italiane come assolute protagoniste. Secondo molti studiosi, spetterebbe a Genova il primato nella stipulazione dei primi contratti di assicurazione a premio documentabili: il più antico fino ad ora rinvenuto risale al 20 febbraio 1343¹³. È innegabile il fatto che da qui in avanti la città ligure assume un ruolo di primaria importanza in tale settore: le fonti notarili di fine Trecento e dell'inizio del secolo successivo comprovano l'esistenza di un mercato assicurativo che aveva già assunto dimensioni internazionali. Si stipulavano infatti polizze che non soltanto avevano Genova, Savona e altri approdi liguri come porti di partenza o di arrivo dei bastimenti e dei carichi, ma riguardavano anche itinerari dal levante mediterraneo al ponente atlantico, trovando, in ogni caso, sottoscrittori nell'ambito cittadino¹⁴.

Sebbene Genova abbia dato il primo impulso alla nascita dell'istituto assicurativo, nella seconda metà del XIV secolo esso si diffonde quasi contemporaneamente in varie città italiane, seguendo percorsi autonomi e mostrando una chiara distinzione nella prassi contrattuale. Da un lato, a Genova prevale un modello più rigido e conservatore, che riconosce validità solo alle registrazioni notarili e mantiene più a lungo (fino al XVI secolo) l'uso di dissimulare l'assicurazione dietro un contratto di compravendita¹⁵; dall'altro, a Pisa, Firenze e Venezia – e poi altrove – si afferma una forma più esplicita, con contratti redatti direttamente dai sensali¹⁶. In queste prime fasi, inoltre, lo sviluppo del mercato assicurativo è in parte frenato, non solo dalle limitazioni imposte dalle leggi canoniche, ma anche dall'emergere di problematiche legate al cosiddetto *moral hazard* che caratterizza il settore (ad esempio la perdita di un'imbarcazione per colpa della scelta di una rotta più rischiosa con l'obiettivo di raggiungere prima la destinazione prevista), sia a frequenti comportamenti fraudolenti da parte degli assicurati. Non erano certo inusuali casi in cui essi provocavano il naufragio deliberatamente, o stipulavano

¹³ F. Melis, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI, con nota di Paleografia Commerciale*, a cura di E. Cecchi, Firenze, Leo S. Olschki, 1972, p. 7.

¹⁴ Sulle prime fasi di sviluppo dell'assicurazione a Genova si veda L. Piccinno, *Genoa, 1340-1620: Early Development of Marine Insurance*, in A. Leonard (ed.), *Marine Insurance. Origins and Institutions, 1300-1850*, Basingstoke, Hampshire, Palgrave Macmillan, 2016, pp. 25-46; L. Piccinno, A. Iodice, *Managing Shipping Risk: General Average and Marine Insurance in Early Modern Genoa*, in G. Rossi, P. Hellwege (eds.), *Maritime Risk Management. Essays on the history of Marine insurance, General Average and Sea Loan*, Berlin, Dunker & Humblot, 2021, pp. 83-109. Sull'evoluzione del mercato assicurativo in età moderna si veda in questo volume il saggio di Antonio Iodice.

¹⁵ A questo riguardo si veda G. Ceccarelli, *The Price for Risk-Taking: Marine Insurance and Probability Calculus in the Late Middle Ages*, in «Electronic Journ@l for History of Probability and Statistics», 3, n. 1 (2007), p. 4.

¹⁶ A. Addobbati, *Italy 1500-1800: Cooperation and Competition*, in A. Leonard (ed.), *Marine Insurance: Origins and Institutions*, cit., pp. 46-77.

l'assicurazione dopo avere ricevuto notizie segrete della perdita nella nave, o, semplicemente, assicuravano la stessa nave con più assicuratori e su piazze diverse. Anche gli assicuratori, peraltro, non erano privi di colpe: ad esempio, se si fossero trovati in difficoltà economiche non si sarebbero fatti scrupoli ad accettare premi per la stipulazione di contratti che non sarebbero mai stati in grado di rispettare nell'eventualità del verificarsi di un sinistro¹⁷.

Parallelamente al lento sviluppo del mercato assicurativo, molti imprenditori iniziano a utilizzare altre tipologie contrattuali, quali ad esempio i prestiti marittimi o i contratti di cambio marittimo, in grado di offrire protezione contro rischi connessi al viaggio per mare combinando la componente finanziaria a quella assicurativa. Analogamente al contratto di assicurazione, però, anche questi dovevano tenere conto dei problemi di legittimità legati alle leggi sull'usura. Come noto, l'elemento più rilevante in ogni operazione creditizia è il compenso normalmente richiesto dai creditori per la concessione di un prestito, ossia l'interesse, che a lungo il diritto canonico ha contestato e condannato come illecito. I prestiti a interesse incontravano, quindi, una forte opposizione da parte della Chiesa: il loro divieto assoluto, in vigore fino al XII secolo, era giustificato attraverso un argomento teologico fondato sui principi di legge morale naturale. Ad esempio, il *foenus nauticum* era una forma di finanziamento utilizzata nel commercio marittimo in base alla quale il mercante rimborsava il capitale ottenuto a prestito solo in caso di arrivo sicuro della nave. Il rischio dell'operazione era quindi interamente trasferito sul finanziatore, che riceveva un compenso proporzionato al rischio d'impresa rappresentato dalla differenza tra l'importo del prestito concesso e l'importo rimborsabile all'arrivo della nave. Questa struttura rendeva il contratto assimilabile ad un'operazione speculativa ad alto rendimento, ma anche sospetta di usura, tanto da essere condannata dalla Chiesa nel 1236¹⁸. Dal XIII secolo questo istituto viene progressivamente sostituito dal contratto di cambio marittimo (*cambium nauticum* o *cambium maritimum*), non soggetto alle restrizioni della Chiesa probabilmente perché non classificato come contratto di prestito. Si trattava in sostanza di un'operazione di cambio differito: il prestatore anticipava una somma in valuta locale che veniva restituita all'estero in valuta diversa, con un tasso che combinava interesse e premio per il rischio marittimo; differiva da un normale contratto di cambio perché la permutazione di denaro era legata all'arrivo sicuro della nave, e delle

¹⁷ M. Kohn, *Risk Instruments in the Medieval and Early Modern Economy*, Dartmouth College, Department of Economics, Working Paper 99-07, February 1999, p. 9 (risorsa reperibile all'indirizzo <https://ssrn.com/abstract=151871> consultato in data 31/10/2025).

¹⁸ Su questo contratto si veda L. Goldschmidt, *Universalgeschichte des handelsrechts*, Stuttgart, F. Enke, 1891, pp. 345-354; F. De Roover, *Early Examples of Marine Insurance*, in «The Journal of Economic History», V (1945), pp. 174-175.

merci trasportate¹⁹. Questo contratto si caratterizzava per una grande flessibilità, consentendo ai contraenti di inserire clausole funzionali alle specifiche esigenze, ma anche alcune inefficienze: comportava infatti un indebitamento rigido e particolarmente oneroso per i mercanti (il tasso di interesse richiesto era generalmente molto elevato) e richiedeva una complessa rete di intermediari per la riscossione, aumentando i costi di transazione legati al commercio marittimo²⁰. Per rispondere meglio alle esigenze degli operatori economici, in alcuni casi esso era oggetto di combinazioni funzionali con altre tipologie contrattuali. Ad esempio, nella documentazione notarile genovese sono stati rinvenuti atti indicati con l'espressione *Cambium Maritimum et Accomenda*²¹, *Cambium Maritimum et Implicita*²², oppure denominati semplicemente *Cambium Maritimum*, ma comprendenti al loro interno altri contratti, come quello di *colonna*²³.

Nonostante le problematiche sopra menzionate, tuttavia, il progressivo sviluppo dei traffici e il crescente fabbisogno finanziario portano ad un parallelo incremento nell'utilizzo dei prestiti a interesse, accompagnato da una pressione sempre maggiore per abolire o eludere le restrizioni canoniche, aprendo così la strada a un lungo processo di legittimazione che si conclude soltanto nel XVII secolo²⁴. Il divieto ecclesiastico di usura, sebbene formalmente abolito nei vari stati europei solo intorno alla metà dell'Ottocento, tende ad attenuarsi di pari passo con l'affermazione dell'economia capitalistica. Come sottolinea il giurista olandese Ugo Grozio, all'inizio del XVII secolo il prestito a interesse era ormai ampiamente tollerato in quanto il tasso richiesto, se entro limiti "accettabili", era considerato un compenso per il rischio corso:

Quanto alle leggi umane che permettono di accordare qualche interesse per l'uso del denaro o di una cosa appartenente ad altri – come presso gli Olandesi dove, da tempo, e

¹⁹ F. De Roover, *Early Examples of Marine Insurance*, cit., p. 176.

²⁰ Per un inquadramento giuridico di tale contratto e per il suo utilizzo sulla piazza di Genova nei secoli XVII-XVIII si veda in questo volume il saggio di Valentina Zolesio. Si veda inoltre A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade During the Eighteenth Century: Strategies and Practices*, in M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Cham, Palgrave Macmillan, 2023, pp. 335-359.

²¹ Archivio di Stato di Genova (da ora in avanti AS.GE), *Notai Antichi*, Pietro Vincenzo Gastaldi, 13890, 476, 6 marzo 1731; Ivi, *Pietro Vincenzo Gastaldi*, 13905, 98, 9 settembre 1745.

²² Ivi, *Davide Luigi Spadini*, 10535Bis, 43, 30 luglio 1720; 68, 9 agosto 1720.

²³ Ivi, *Davide Luigi Spadini*, 10545, 381, 5 dicembre 1730.

²⁴ G. Felloni, *Dall'Italia all'Europa: il primato della finanza italiana dal Medioevo alla prima età moderna*, in A. Cova, S. La Francesca, A. Moiola, C. Bermond (a cura di), *Storia d'Italia. Annali*, vol. 23, *La banca*, Torino, Einaudi 2008, pp. 93-149.

stato permesso ai non commercianti di esigere l'otto per cento, e ai commercianti il dodici per cento annuo – se restano nei limiti della compensazione di ciò che si perde o si può perdere, non sono in opposizione col diritto naturale o divino; se invece eccedono questa misura, possono garantire l'impunità, ma non conferire un diritto²⁵.

La varietà delle soluzioni contrattuali emerse fra tardo Medioevo e prima età moderna non caratterizza solo i grandi porti mediterranei, come appunto Genova, ma anche i centri minori, dove talvolta si giunge a elaborare formule peculiari di credito al commercio marittimo che legano il proprio nome alla località da cui hanno origine, come avviene appunto per Sanremo.

2. Sanremo in età moderna: un vivace borgo mercantile

Un caso emblematico dei processi sin qui descritti è rappresentato da Sanremo, che tra XVII e XVIII secolo attraversa un periodo di consistente crescita economica e demografica, tanto da divenire il centro più importante della Riviera di Ponente e la seconda città ligure per dimensione dopo Genova. Agli inizi del Seicento, la località viene descritta come una «terra amena e dilettevole», popolata da circa 6.700 individui (comprese le due «ville» di Poggio e Colla), che «attendono alla navigazione et alla cura dei loro odoriferi giardini» e una quota non marginale di essi «vive di redditi»²⁶. Tale affermazione trova conferma nei ruoli fiscali straordinari compilati alla fine degli anni Venti che includono i titolari di patrimoni pari ad almeno 6.000 lire. Pur non detenendo l'imponibile complessivo più elevato, tra le giurisdizioni del Dominio di Terraferma Sanremo è quella che annovera il maggior numero di contribuenti: ben 167, superando così anche realtà più popolate come la città di Savona che ne conta 144²⁷.

La condizione di relativo benessere che caratterizza Sanremo è frutto di una stretta sinergia fra economia di terra ed economia di mare; essa presenta dunque i tratti tipici della pluriattività che caratterizza molti centri costieri mediterranei²⁸. Oltre a garantire la sussistenza di una popolazione in crescita

²⁵ H. Grotius, *Hugonis Grotii de iure belli ac pacis libri tres, in quibus jus naturae et gentium, item iuris publici praecipua explicantur*, Vol. II, Paris, N. Buon, 1625, §§ 20-22. Sull'argomento si veda G. Mignone, *Le regole dei mercanti. Introduzione al diritto commerciale*, Torino, Università degli Studi di Torino, 2022, p. 65.

²⁶ A.S.GE, *Manoscritti*, 218, c. 6r.

²⁷ E. Grendi, *La distribuzione della ricchezza privata nel territorio della Repubblica di Genova attorno al 1630*, in «Miscellanea Storica Ligure», XV, n. 1 (1983), pp. 309-310.

²⁸ A. Zanini, *La pesca e l'economia del Ponente ligure tra Sei e Settecento*, in L. Palermo, D. Strangio, M. Vaquero Piñeiro (a cura di), *La pesca nel Lazio. Storia, economia, problemi*

– a inizio Ottocento arriverà a superare le 11.000 unità di cui oltre 9.000 nel capoluogo – il settore primario è specializzato in prodotti destinati al mercato, in particolare agrumi e olio²⁹. La presenza di un approdo, pur talvolta carente dal punto di vista infrastrutturale, permette di commercializzare il surplus agricolo verso i porti italiani, francesi e spagnoli, da cui si importano cereali, vino e mercanzie di vario genere³⁰. Questa attività ha favorito la formazione di un ceto mercantile-armatoriale locale, capace di indirizzare investimenti consistenti verso la cantieristica e il commercio marittimo, generando così opportunità di lavoro per la popolazione di Sanremo e dei borghi vicini. Conferme in tal senso si ricavano da alcune informazioni circa la consistenza del naviglio rivierasco. A metà Seicento Sanremo possiede 72 imbarcazioni per una capacità di circa 9.000 salme, equivalenti a poco meno di 2.000 tonnellate³¹. Negli anni Settanta, invece, si stimano «da ottanta in novanta barche che trafficano in tutte le parti del mondo», di cui però non è possibile accertare la portata³². Non è casuale che proprio in quegli anni lo scalo sanremese venga descritto come un porto dinamico, frequentato da una «perpetua selva di navigli, che son nel mare la sorgente del traffico», poiché «a i tanti vascelli che sciolgono corrispondono sempre gli altrettanti che approdano»³³.

La crescita dell'economia matuziana si intreccia con un atteggiamento ondivago del governo genovese per quanto concerne due elementi chiave: il regime fiscale del commercio marittimo e la politica portuale. Ciclicamente, le autorità genovesi allentano la pressione monopolistica sul Dominio di

regionali a confronto, Napoli, Editoriale Scientifica, 2007, pp. 390-392. Sul concetto di pluriattività si veda il classico G. Le Bouëdec, *La pluriactivité dans les sociétés littorales XVIIe-XIXe siècle*, in «Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest», 109, n. 1 (2002), pp. 61-90.

²⁹ In una relazione del 1782 si precisa che Sanremo «abbonda di olij, agrumi, vini e seminati e così la Colla e Verezzo e vi fiorisce il commercio in specie di Trieste e di Tolosa» (A.S.GE, *Archivio Segreto*, 1297). Per il dato demografico si veda G. Toso, *La popolazione della Liguria occidentale tra Repubblica ligure e Impero francese: i dati delle fonti governative*, in «Popolazione e Storia», 25, n. 1 (2024), p. 32.

³⁰ Manca ad oggi uno studio complessivo sulla marineria sanremese e sul movimento commerciale del porto. Alcuni accenni in U. Martini, *La marineria di S. Stefano, Riva di Taggia e Sanremo dal 1635 al 1831*, in «Rivista Ingauna e Intemelina», n.s., II, n. 1-2 (1946), pp. 24-27; R. Masper, *Il traffico marittimo a San Remo nell'età moderna attraverso i registri della sanità del porto*, in «Bollettino della Associazione Culturale Comunità di Villaregia», II-III (1991-1992), pp. 83-89. Sullo scalo matuziano si veda N. Calvini, C. Gentili, *La storia del porto di Sanremo*, Sanremo, Casinò municipale, 1986.

³¹ E. Grendi, *L'approvvigionamento dei grani nella Liguria del Seicento: libera pratica e annona*, in «Miscellanea Storica Ligure», XVIII, n. 2 (1986), p. 1029.

³² A.S.GE, *Archivio Segreto*, 1671, 10 aprile 1675.

³³ G.B. Grossi, *Il Monte della Pietà, o siano i miracoli di Nostra D. della Costa nella città di S. Remo*, Genova, Nella Stamperia d'Antonio Franchelli, 1683, p. 26.

terraferma e accordano ad alcuni centri costieri, tra cui Sanremo, una maggiore libertà commerciale, esentandoli dall'obbligo di fare scalo nel porto di Genova e prevedendo agevolazioni in materia daziaria³⁴. Tali misure, tese a favorire l'espansione dei traffici, si scontrano però con problemi di ordine infrastrutturale che influiscono sull'operatività degli scali rivieraschi. Come noto, Genova privilegia il porto della capitale a scapito di quelli del Dominio, per evitare una concorrenza ritenuta dannosa per gli interessi del ceto mercantile cittadino e per le finanze pubbliche, legate in larga misura al gettito connesso al commercio marittimo. A tali fattori di natura economica si sommano considerazioni di ordine geopolitico: si teme infatti che, in caso di guerra, una potenza straniera possa impadronirsi degli scali minori e usarli come basi d'attacco. Da qui la scelta dello stato di non investire nelle infrastrutture dei porti rivieraschi, lasciandone la manutenzione alle comunità locali, spesso prive di mezzi adeguati³⁵. In più occasioni Sanremo si sforza di procurarsi risorse aggiuntive per potenziare lo scalo, investendo in opere di riparo, spazi per la movimentazione e lo stoccaggio delle merci. Al di là delle difficoltà tecniche e finanziarie, le iniziative matuziane incontrano però ripetutamente l'opposizione di Genova, che teme la concorrenza commerciale rivierasca ed è pertanto restia a concedere aperture in tal senso³⁶.

Gli inizi del XVIII secolo sono segnati invece da una fase negativa dovuta a un insieme di fattori, in particolare l'incremento dei gravami fiscali da parte della Repubblica e la gelata dell'inverno 1709, che distrugge agrumeti e oliveti, con riflessi negativi anche sui traffici commerciali³⁷. Nonostante ciò, nei decenni successivi si registra un progressivo risveglio e negli anni Quaranta del Settecento è censita ancora una settantina di battelli³⁸. La ripresa di

³⁴ A.S.GE, *San Giorgio*, 412,00049 e 18,444; P. Calcagno, *Uno dei "Tirreni" di Braudel: scambi commerciali nell'area marittima ligure-provenzale tra XVII e XVIII secolo*, in «Mediterranea. Ricerche Storiche», 33 (2015), p. 103. Sul tema delle franchigie si veda, più in generale, A. Zanini, *Finanza pubblica e fiscalità a Genova in età moderna (1528-1797)*, in G. Olgiati (a cura di), *Fisco e debito pubblico a Genova (secoli X-XVIII)*, Genova, Sagep, 2025, pp. 75-78.

³⁵ G. Assereto, *Porti e scali minori della Repubblica di Genova in età moderna*, in G. Doria, P. Massa Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova. Profili organizzativi e politica gestionale (secc. XII-XVIII)*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1988, pp. 221-258.

³⁶ Sul tema si veda la ricostruzione puntuale di R. Stilli, *Un porto per Sanremo: difficoltà tecniche e problemi politico-finanziari*, in G. Doria, P. Massa Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova*, cit., pp. 259-296.

³⁷ A. Carassale, *L'olio per Genova. Reti di approvvigionamento e istituzioni annonarie nel XVIII secolo*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 2025, pp. 10-11.

³⁸ C. De Negri, *Una statistica navale ligure del sec. XVIII*, in «Atti della Accademia Nazionale di Marina Mercantile», VIII-IX (1956), pp. 27-32.

metà secolo è tuttavia interrotta dalla rivolta del 1753 contro Genova³⁹, repressa con durezza e seguita da confische, contribuzioni e gravami straordinari, che producono un duraturo impatto negativo⁴⁰.

Pur con alterne vicende, il commercio marittimo riveste dunque primaria importanza per l'economia sanremese, come testimoniato anche da una specifica normativa locale, presente già negli statuti quattrocenteschi, tra cui spiccano le norme che disciplinano il finanziamento delle attività mediante il contratto di «accomenda»⁴¹. Tali prescrizioni vengono successivamente aggiornate per tenere conto delle mutate esigenze e delle storture emerse alla prova dei fatti, in particolare nel 1674 e nel 1757⁴². Si configura così un contratto del tutto peculiare: l'«accomenda all'uso e stile di Sanremo», largamente utilizzata da mercanti e vettori per il finanziamento delle spedizioni marittime: un elemento di continuità che permane nonostante le alterne vicende che caratterizzano i complessi rapporti con la città capitale.

3. Il finanziamento del commercio matuziano: il contratto di «accomenda»

La disponibilità di capitali e di strumenti per indirizzarli verso i molteplici fabbisogni legati ai traffici marittimi costituisce un tema cruciale per comprendere le dinamiche relative allo sviluppo del settore. Come accennato nel par. 1, tradizionalmente la storiografia suddivide gli strumenti di credito marittimo in due macrocategorie: contratti associativi e contratti di prestito. I primi uniscono capitale e lavoro, con ripartizione di rischi e profitti; i secondi, invece, hanno natura prettamente finanziaria e mirano a fornire liquidità in cambio di una remunerazione predeterminata. Caratteristica comune a entrambi è che il creditore si assume il rischio di mare: il rimborso del capitale è condizionato infatti al buon esito del viaggio, vale a dire al salvo arrivo della nave. Oltre a ciò, nei contratti associativi il creditore è soggetto all'alea del rischio d'impresa che può condizionare pesantemente il risultato economico dell'operazione e pregiudicare altresì il rimborso del capitale. Basti pensare a variazioni congiunturali dei prezzi,

³⁹ V. Tigrino, *Sudditi e confederati. Sanremo, Genova e una storia particolare del Settecento europeo*, Alessandria, Edizioni dell'Orso, 2009.

⁴⁰ A. Carassale, L. Lo Basso, *Sanremo, giardino di limoni: produzione e commercio degli agrumi dell'estremo Ponente ligure (secoli XII-XIX)*. Roma, Carocci, 2008, pp. 31-32.

⁴¹ N. Calvini (a cura di), *Statuti comunali di Sanremo*, Sanremo, Casinò Municipale, 1983, pp. 146-151. Sulla produzione statutaria matuziana si veda R. Savelli (a cura di), *Repertorio degli statuti della Liguria (XII-XVIII secc.)*, Genova. Società Ligure di Storia Patria, 2003, pp. 378-386.

⁴² G. Lastig, *Quellen der Accomendatio aus dem XIII. bis XIX. Jahrhundert*, Halle (Saale), Buchdruckerei des Waisenhauses, 1903, pp. 3-34.

incompletezza e/o asimmetrie informative, azioni fraudolente del debitore tese a occultare in tutto o in parte i ricavi. Viceversa, nei contratti di prestito il creditore è comunque soggetto al rischio di insolvenza del debitore che potrebbe non essere in grado di pagare gli interessi pattuiti e restituire il capitale⁴³. Secondo alcuni autori, i contratti associativi, il più noto dei quali è la *commenda*, risultano maggiormente diffusi laddove esistono istituzioni e procedure in grado di verificare la correttezza dei risultati della spedizione, evitando i tipici comportamenti opportunistici del debitore insiti nel rapporto principale-agente. In tali condizioni, la *commenda* garantirebbe una più efficiente allocazione dei rischi e favorirebbe una maggiore mobilitazione dei capitali, privilegiando il finanziamento di quegli operatori in grado di garantire profitti maggiori⁴⁴. Viceversa, laddove tali condizioni non si verificano appare preferibile ricorrere a contratti di prestito, come il cambio marittimo, in cui il compenso per il creditore è costituito da un interesse fisso, determinato a priori in funzione della rotta concordata e/o del tempo per il quale è concesso il finanziamento, ma totalmente indipendente rispetto ai reali profitti della spedizione. Esso è inoltre soggetto a fluttuazioni alla luce delle peculiari dinamiche congiunturali, che possono determinare un incremento repentino, in particolare allorché, alla luce delle tensioni geopolitiche, i rischi connessi alla navigazione aumentano sensibilmente. La precisa individuazione della remunerazione spettante al capitalista semplifica le procedure di rendicontazione e riduce il rischio di comportamenti opportunistici, favorendo così l'investimento anche da parte di soggetti poco esperti delle dinamiche del settore marittimo e privi delle informazioni utili a valutare la reputazione del debitore⁴⁵.

Come si comprende, entrambe le formule contrattuali presentano aspetti positivi e aspetti negativi. L'esperienza sanremese parte da questi presupposti e delinea un vero e proprio ibrido istituzionale, che prende a prestito elementi fondanti di entrambe le tipologie per dare vita ad uno strumento del tutto peculiare: l'«accomenda all'uso e stile di Sanremo». Sebbene essa sia stata oggetto di attenzione da parte dei giuristi dell'epoca, primo fra tutti il già menzionato causidico genovese Carlo Targa⁴⁶, e dagli storici del diritto di inizio Novecento⁴⁷, la natura e la funzione dello strumento sono state solo sfiorate nell'ambito degli studi di storia marittima ligure di età preindustriale⁴⁸.

⁴³ A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade*, cit., pp. 339-340.

⁴⁴ Y. Gonzales De Lara, *Institutions for Contract Enforcement and Risk-Sharing: From the Sea Loan to the Commenda in Late Medieval Venice*, in «European Review of Economic History», 6, n. 2 (2002), pp. 257-262.

⁴⁵ A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade*, cit., pp. 340-341.

⁴⁶ C. Targa, *Ponderationi sopra la contrattatione maritima*, cit., pp. 163-164.

⁴⁷ G. Lastig, *Quellen der Accomendatio*, cit., pp. 5-34.

⁴⁸ L. Lo Basso, *Tra Santo Stefano e l'Europa. Le attività commerciali di Giovanni Battista*

L'istituto dell'«accomenda» sanremese consiste nella consegna di capitale da parte di mercanti e risparmiatori a un patrono di barca, affinché lo investa oltremare e lo restituisca con un guadagno da ripartire tra i partecipanti. Il finanziatore si accolla il rischio legato al viaggio, dal momento che in caso di mancato rientro dell'imbarcazione, perde la somma investita e il diritto alla remunerazione per il capitale prestato. Nel Cinque-Seicento, tale contratto si diffonde ampiamente, poiché mutualmente vantaggioso: gli accomendanti possono ottenere rendimenti superiori rispetto ad altri investimenti, mentre i patroni vengono a disporre di maggiori risorse da impiegare nell'acquisto di merci per il viaggio di ritorno, consentendo loro di aumentare i profitti connessi alla spedizione marittima. Proprio in questo periodo, però, si registrano ripetuti tentativi di frode da parte dei patroni ai danni degli accomendanti, derivanti non solo dalle asimmetrie informative tipiche del rapporto principale-agente, ma anche da imprudenze o comportamenti negligenti. Le fattispecie più comuni sono la richiesta di somme superiori alle spese effettive da parte di vettori non proprietari del naviglio, rendendo quindi impossibile, per i creditori, rivalersi sul valore dello stesso in caso di insolvenza. Altre criticità derivano dal comportamento dei marinai, i quali, dopo aver ricevuto anticipi retributivi, si procurano un altro imbarco e abbandonano il vascello in un porto lontano, costringendo così il patrono a ingaggiare nuovo personale per il viaggio di ritorno, con conseguente incremento dei costi complessivi. Emerge inoltre la difficoltà nel riscuotere i crediti derivanti da merci vendute a respiro su mercati distanti, così come si registrano frequenti perdite originate da capitali incautamente affidati a forestieri. Non ultimo, si rileva come talvolta le merci acquistate oltremare, e vincolate a garanzia del credito degli accomendanti, subiscano danni durante la navigazione, perdendo così valore a causa dell'imperizia o della noncuranza dell'equipaggio⁴⁹.

Partendo da tali presupposti, i nuovi capitoli del 1674 introducono importanti misure correttive, successivamente rafforzate nel 1757⁵⁰. Viene stabilito che l'erogazione di denaro «in accomenda» avvenga alla presenza di un notaio o cancelliere appositamente deputato, il quale verrà designato di anno in anno mediante sorteggio, così da ridurre il rischio di connivenza⁵¹. Viene poi

Filippi attraverso la documentazione privata (1762-1771), in «Intemelion. Cultura e territorio», 13 (2007), pp. 83-109: p. 92; T. Decia, *Contra infieles y enemigos de Su Majestad: i Finalini e la guerra di corsa durante la dominazione spagnola*, Palermo, New Digital Frontiers, 2018, pp. 49-50.

⁴⁹ G. Lastig, *Quellen der Accomendatio*, cit., pp. 16-17.

⁵⁰ La riforma del 1674 è in realtà frutto di elaborazioni avvenute nel corso dell'anno precedente, ma entrate in vigore dopo la parziale modifica e ratifica da parte delle autorità genovesi (Ivi, p. 23).

⁵¹ Ivi, pp. 21-22.

disposto che tutti gli atti relativi alle «accomende sopra le barche» siano annotati in un libro separato rispetto agli altri contratti rogati dal medesimo notaio. Tali prescrizioni non hanno carattere meramente formale: in caso di inadempimento, i finanziatori non possono vantare ipoteca sull'imbarcazione, sugli attrezzi, sul denaro o sulle merci con cui il padrone rientra dal viaggio e dunque perdono il beneficio delle garanzie reali a tutela del capitale investito e dei relativi frutti. Il debitore, dal canto suo, non può contrarre nuovi prestiti sulla medesima spedizione senza il consenso degli accomendanti, poiché ciò ridurrebbe le garanzie reali a tutela dei primi creditori. I prestiti di emergenza stipulati durante la navigazione per far fronte a bisogni imprevisti devono essere prontamente dichiarati al ritorno, così da minimizzare i comportamenti opportunistici emersi in precedenza⁵².

Si prevede inoltre che i marinai e il patrono si impegnino a custodire diligentemente le merci loro affidate e possano scaricarle per intraprendere un nuovo viaggio solo dopo aver informato i finanziatori e aver fornito loro idonee garanzie circa l'effettiva corresponsione di quanto dovuto. Altre prescrizioni riguardano poi il controllo dell'itinerario, dal momento che ad esso è strettamente legato il compenso spettante ai creditori. I capitoli del 1674 impongono al debitore di indicare, al termine del viaggio, la rotta seguita e i luoghi in cui ha compiuto le speculazioni commerciali, pena una sanzione pari al 10% del valore del capitale. La normativa del 1757, invece, attribuisce al creditore il potere di determinare l'itinerario: il vettore è tenuto a rispettarlo e, qualora oltrepassi i limiti fissati, assume automaticamente su di sé tutti i rischi del viaggio, mentre il creditore acquisisce il diritto a partecipare per il 50% agli utili derivanti dalle ulteriori speculazioni compiute. In entrambi i casi, la definizione preventiva del viaggio, dell'imbarcazione, della rotta, degli scali e della durata della navigazione costituiscono elementi essenziali per determinare i rischi cui sono soggetti i capitali investiti⁵³.

Per quanto riguarda il tema dei rischi – di mare (tempeste e bufere), delle genti (pirateria, rappresaglie, sequestro) e divini (fulmini, incendi, cicloni) – viene prevista la ripartizione delle perdite pro quota tra i partecipanti alla spedizione. In caso di gettito, il patrono deve rendere conto con giuramento proprio e di due marinai testimoni di quanto avvenuto; in caso di naufragio l'equipaggio è tenuto a collaborare al recupero delle merci; se le operazioni si protraggono per oltre tre giorni è previsto un compenso aggiuntivo su base quotidiana. Tali indicazioni ricalcano la classica comunione dei rischi tipica del diritto marittimo, secondo cui i danni causati da caso fortuito, naufragio o depredazione – anche ad opera di corsari o turchi – sono da considerarsi

⁵² Ivi, p. 17.

⁵³ Ivi, pp. 25-33.

comuni e vanno ripartiti proporzionalmente alle quote di partecipazione. Il medesimo principio vale per la divisione delle merci salvate dal sinistro⁵⁴.

Al ritorno, le merci acquistate costituiscono garanzia del debito e restano vincolate sino all'integrale restituzione del capitale e del compenso pattuito. I patroni devono rientrare a Sanremo per rendere conto del viaggio davanti ai marinai e agli accomandanti; tali conti, corredati da date e itinerari, hanno valore di documento pubblico. In caso di inadempienza, oltre a una pesante sanzione pecuniaria, stabilita in cento lire, sono previste la detenzione del debitore e la vendita forzata dei suoi beni, con diritto dei creditori a soddisfarsi sul ricavato. Una volta presentato il rendiconto, questo deve essere approvato dai finanziatori; qualora il valore di realizzo delle merci risulti insufficiente a soddisfare le pretese di questi ultimi, costoro potranno rivalersi su ogni altro bene del debitore. È evidente come la *ratio* ispiratrice di tali prescrizioni sia quella di tutelare i creditori onde incentivare gli investimenti in campo marittimo-commerciale⁵⁵.

La novità di maggiore rilievo introdotta dai capitoli del 1674, e confermata nel 1757, è tuttavia la prescrizione esplicita in base alla quale chi conferisce denaro «in accomenda» ha diritto alla restituzione del capitale con un interesse marittimo «secondo la tariffa e meta»⁵⁶. Sebbene in alcuni passaggi dei capitoli persistano richiami alla «quota degli utili», il criterio dominante diventa quello della tariffa per rotta, che stabilizza il rendimento e riduce i costi di verifica dei profitti reali della spedizione (come accade nel caso della *commenda* vera e propria). Nella «tariffa dell'interesse» sono dunque elencati i porti e/o le aree con cui le imbarcazioni sanremesi intrattengono relazioni commerciali, determinando per ciascuna il compenso dovuto dai patroni delle barche agli accomandanti. L'interesse varia in funzione della destinazione del viaggio e tiene dunque conto della lunghezza e del rischio associato alle singole rotte. Più specificamente, in direzione Ponente il compenso oscilla da un minimo dell'1% per i viaggi a Nizza o Antibes, sino al 24% in caso di arrivo a Cadice. Per quanto concerne invece le rotte del Levante, i tassi oscillano dal 2% per le imbarcazioni dirette a Genova, fino al massimo del 25% se la destinazione è Venezia⁵⁷.

Nella riforma del 1757, oltre a ribadire le aliquote già indicate nel 1674, viene inserita anche una tariffa a forfait del 22% annuo indipendentemente dal tragitto, introducendo così la possibilità di prevedere una sorta di finanziamento «a tempo». Inoltre, onde evitare che le fattispecie previste nella «tariffa» siano considerate come esaustive, e dunque li-

⁵⁴ Ivi, p. 18.

⁵⁵ Ivi, p. 20.

⁵⁶ Ivi, p. 24.

⁵⁷ Ivi, pp. 33-34.

mitative della libertà di navigazione, viene previsto un compenso del 2% per ogni 100 miglia percorse, andando così ad aggiungere un altro elemento di flessibilità per quei patroni matuziani che percorrono rotte meno convenzionali⁵⁸.

L'elemento che caratterizza maggiormente il caso sanremese rispetto ad altre esperienze liguri è proprio la previsione di una tariffa per rotta⁵⁹. Diversamente rispetto a quanto accade nei contratti di prestito a cambio marittimo essa non è lasciata alla libera contrattazione delle parti, ma è stabilita a priori, con un provvedimento normativo efficace *erga omnes*, al fine di ridurre opacità e comportamenti opportunistici. Essa inoltre risulta essere stabile nel tempo, dunque sottratta alle fluttuazioni congiunturali, concorrendo così a delineare un quadro di stabilità di lungo periodo, che si giustappone al comportamento ondivago delle autorità genovesi per quanto concerne le politiche commerciali e portuali.

Nell'insieme, l'«accomenda all'uso di Sanremo» si presenta come un modello coerente, pragmatico e riconoscibile anche fuori dal contesto locale, la cui flessibilità consente di adattarsi a diversi mercati e livelli di rischio, dando vita a una forma di finanziamento che, malgrado il nome, è molto più simile a un prestito marittimo che a una *commenda stricto sensu*. Manca infatti del tutto, per il creditore, l'aleatorietà in merito alla remunerazione legata agli utili della spedizione, tipica, appunto, della *commenda* tradizionale⁶⁰.

L'esperienza matuziana mostra, dunque, come una vivace comunità rivierasca abbia saputo sviluppare strumenti finanziari flessibili e resilienti, capaci di rispondere alle sfide del commercio marittimo di età preindustriale. Anche se la piena comprensione delle dinamiche sottese richiederà analisi empiriche a livello micro e macroeconomico, la longevità e la diffusione di questo istituto testimoniano l'efficacia di soluzioni ibride, probabilmente presenti anche in altre realtà del Mediterraneo, e che potrebbero emergere grazie a nuove ricerche di taglio comparativo⁶¹.

⁵⁸ Ivi, p. 34.

⁵⁹ Sul problema del finanziamento marittimo nei centri rivieraschi si veda L. Lo Basso, *The Maritime Loan as a Form of Small Shipping Credit (17th-18th Centuries): The Case of Liguria*, in A. Giuffrida, R. Rossi, G. Sabatini (eds.), *Informal Credit in the Mediterranean Area (XVI-XIX Centuries)*, Palermo, New Digital Frontiers, 2016, pp. 145-173.

⁶⁰ Non casualmente, alcuni storici del diritto sottolineano infatti la natura finanziaria e non associativa del contratto di *commenda* (G. Mignone, *Un contratto per i mercanti del Mediterraneo. L'evoluzione del rapporto partecipativo*, Napoli, Jovene, 2005, pp. 90-102).

⁶¹ Per uno studio circa la diffusione e gli aspetti operativi delle accomende sanremesi sarebbero necessarie fonti di natura privata che, al di là di quanto indicato nei contratti, consentano di esaminare il comportamento dei soggetti coinvolti in chiave di finanziatori.

4. Conclusioni

Il caso dell'«accomenda all'uso di Sanremo» consente di cogliere con chiarezza la capacità delle comunità rivierasche liguri di adattarsi a un contesto economico e istituzionale mutevole, elaborando risposte peculiari ai vincoli imposti dal governo genovese e dall'ambiente competitivo in cui operano. Nata in un contesto mercantile dinamico ma periferico, costituisce un ibrido tra la *commenda*, a carattere associativo, e il cambio marittimo, a carattere finanziario, capace di coniugare sicurezza e flessibilità. La previsione di una tariffa per rotta, la formalizzazione notarile, l'introduzione di garanzie reali, di meccanismi di rendicontazione e misure sanzionatorie costituiscono strumenti funzionali alla riduzione del rischio e alla stabilizzazione dei rendimenti, favorendo la mobilitazione del risparmio in un'economia ancora fondata su relazioni di prossimità e fiducia personale.

In questo senso, l'«accomenda» sanremese può essere letta come un esempio di razionalizzazione del credito marittimo “dal basso”, elaborato in un contesto di discontinuità delle politiche mercantili e fiscali della capitale e utile a sostenere la crescita di una comunità mercantile periferica.

Più in generale, il caso matuziano invita a riconsiderare la geografia del credito marittimo mediterraneo, spostando l'attenzione dai grandi porti ai centri minori, dove la prossimità fra attori economici, notai e istituzioni comunitarie genera forme di governance economica peculiari e resilienti. Ulteriori ricerche su fonti pubbliche e private potranno chiarire il grado di diffusione effettiva dell'istituto, il profilo dei suoi protagonisti e i possibili legami con altre esperienze liguri e provenzali, delineando così un quadro più articolato dell'economia marittima preindustriale e del suo pluralismo istituzionale.

In merito alla scarsa disponibilità di questo tipo di fonti per lo studio delle economie rivierasche, e segnatamente del Ponente ligure, si veda L. Lo Basso, *Tra Santo Stefano e l'Europa*, cit., pp. 83-84.

6. Finanziamento, assicurazione, speculazione: il contratto di cambio marittimo a Genova in età moderna

di Valentina Zolesio

1. Il contesto giuridico nel Mediterraneo

Il contratto di cambio marittimo è uno strumento finanziario in cui una delle parti coinvolte (prestatore o cambista) presta all'altra (capitano, patrono, mercante) una data somma, o un bene, da impiegarsi in una spedizione via mare soggetta al rischio di mare. Il rimborso del prestito, unitamente all'interesse pattuito, è sottoposto a clausola condizionale ed avviene solo nel caso di arrivo sicuro della nave e/o del carico al porto di destinazione ed in una differente valuta.

Questa tipologia contrattuale, largamente utilizzata già nel tardo Medioevo e durante tutta l'età moderna in molti porti del Mediterraneo e non solo per finanziare ed al contempo assicurare il commercio marittimo, in ambito genovese presenta una grande flessibilità derivante dall'assenza di normative specifiche che ne regolassero gli ambiti applicativi e gli elementi essenziali. Prima, però, di delinearsi in maniera così puntuale, tale tipologia contrattuale diede adito a non pochi dibattiti. Già i notai genovesi ed alcuni teologi avevano sostenuto come il *cambium maritimum* fosse essenzialmente un prestito, mentre altri vi avevano rintracciato una *permutatio* od una conversione di valute¹.

Al fine di comprendere le peculiarità del *cambium maritimum* e quale fu la sua evoluzione nel contesto genovese nei secoli XVII-XVIII, si analizzano le sue origini, la natura giuridica e la sua funzione nel periodo in esame poiché la differenza con altre tipologie contrattuali in uso non sempre risulta essere così netta. Si trattava infatti di un contratto che inglobava una componente assicurativa; che, come il contratto di mutuo, comportava il pagamento

¹ R. de Roover, *The Cambium maritimum contract according to the Genoese notarial records of Twelfth and Thirteenth centuries*, in «Explorations in Economic History», VII, issues 1-2, Amsterdam, Elsevier, 1969, pp. 17-33.

di un tasso di interesse, ma che, a differenza di altre tipologie contrattuali (come, ad esempio, la *commenda*) non prevedeva la nascita di alcuna associazione tra mutuante e mutuatario². Il contratto poteva essere a tempo, oppure la sua durata veniva limitata al viaggio, fosse esso di andata e ritorno o di sola andata, e la restituzione del prestito era esclusa in caso di perdita del bene assicurato per via di quegli elementi imprevedibili legati ai pericoli del viaggio per mare. Inoltre, in esso non si dichiarava apertamente il profitto del prestatore permettendo di nascondere tale dato nel tasso di cambio di modo da camuffare il carattere usuraio del contratto³.

Circa le sue origini, prima della diffusione del *cambium maritimum* diversi furono gli istituti attraverso i quali si tentò di fare fronte alle necessità di finanziamento dei traffici e della gestione del correlato rischio mare. Essenzialmente furono due gli istituti che sono considerati i precursori di tale contratto: il cambio ordinario ed il *foenus nauticum*⁴. Relativamente al primo, già presente negli atti notarili del XII secolo⁵, si prevedeva l'anticipo dei soldi in un luogo ed il rimborso in un altro, in una data successiva ed in una valuta differente. Questo comportava sia una transazione di cambio sia un prestito, traducendo il contratto di cambio ordinario in un negozio attraverso il quale poter facilmente nascondere un'operazione di credito con la relativa corresponsione di interessi. Lo stesso accadeva nel cambio marittimo, dove, però, il margine di profitto era più alto in quanto comprendente anche un premio assicurativo legato al buon esito del viaggio, come esplicitato dalla clausola condizionale.

Il *foenus nauticum*, ovvero il prestito marittimo, consisteva in un mutuo stipulato tra un finanziatore ed un navigante e poteva essere utilizzato tanto per comprare merci da caricare su di una nave, quanto per finanziare il viaggio stesso. In questo ultimo caso nave e merci prevedevano un'ipoteca sopra di esse ed il mutuo sarebbe stato rimborsato solo in caso di esito positivo della spedizione. Tale contratto continuò ad essere largamente in uso almeno fino al XII secolo, come dimostrano diversi atti rogati dal notaio genovese Giovanni Scriba⁶. Tracce di prestiti marittimi con scopi assicurativi si

² Su tale contratto si veda in questo volume il saggio di L. Piccinno e A. Zanini.

³ R. de Roover, *The Cambium maritimum contract*, cit., pp. 17-33.

⁴ Per approfondire si rimanda a F. Armelani, *Cambio marittimo* in *Il Digesto italiano*, VI, I, Torino, Unione Tipografico-Editrice, 1888, pp. 237-276.

⁵ Si legga, ad esempio, il contratto di cambio rogato dal notaio genovese Giovanni di Guiberto del 25 settembre 1203, in M.W. Hall-Cole, R.G. Reinert, H.C. Krueger, R.L. Reynolds (a cura di), *Giovanni di Guiberto (1200-1211)*, I, Genova, R. Deputazione di Storia Patria per la Liguria, 1939, n. 882, p. 409.

⁶ A titolo di esempio si riporta il contratto datato 6 agosto 1156 nel quale il mercante Tado ricevette un prestito di sei lire genovesi, impegnandosi a restituire otto al ritorno dalla sua spedizione ad Alessandria, solo se la nave fosse tornata sana e salva. Il prestito era garantito dalle

ritrovano inoltre in tutte le principali raccolte di consuetudini medioevali⁷, a partire dal documento datato 1063 e riportato all'interno dell'Ordinanza marittima di Trani⁸. La disposizione ordinata dai Consoli del Mare ivi contenuta prevedeva come i capitani ed i patroni delle navi, in caso di necessità, potessero ricavare denaro dalla nave stessa, non solo per finanziare il viaggio, ma anche per tutelarsi dai pericoli del mare e dei corsari, risultando per loro più conveniente rispetto alla stipulazione di un'assicurazione diretta. Nessuna menzione veniva, invece, fatta circa l'assicurazione contro il rischio di mare da parte del prestatore, assenza, invece, del contratto di cambio marittimo. Per questo motivo si è dedotto come l'incorrere in una situazione di pericolo e la gestione del rischio fossero gli elementi chiave che portarono alla diffusione del contratto del *cambium maritimum*.

Questa evoluzione la si può meglio apprezzare attraverso il progresso giuridico che interessò tale negozio, a partire dalla normativa contenuta all'interno del *Constitutum usus* pisano del 1160⁹. In esso si prescriveva che se un capitano o patrono, da solo o assieme ad altri consociati, avesse preso a prestito denaro o merci da vendere, avrebbe, allora, concluso un contratto di

merci trasportate e da quelle da acquistare. Se il viaggio si fosse prolungato oltre un mese, la restituzione sarebbe dovuta avvenire entro l'estate 1157 o Tado sarebbe incorso nella pena del doppio. Si noti la presenza della clausola condizionale: Tado avrebbe dovuto rimborsare il prestito solo se la maggior parte della flotta genovese fosse tornata sana e salva da Alessandria. Cfr. M. Chiaudano, M. Moresco (a cura di), *Il cartolare di Giovanni Scriba*, I, Roma, Istituto storico italiano per il medio evo, 1935, n. 104, p. 56. Cfr. R. de Roover, *The Organization of Trade*, in M.M. Postan, E.E. Rich and E. Miller (eds), *The Cambridge Economic History of Europe. Economic Organization and Policies in the Middle Ages*, III, Cambridge, Cambridge University Press, 1963, pp. 55-56.

⁷ Dal *Constitutum usus* di Pisa del XII sec., agli statuti di Zara, di Pera e di Bari del sec. XIII, allo Statuto di Marsiglia del 1255, all'Ordinanza di Aragona del 1340, al Consolato del mare di Barcellona ed ancora allo Statuto di Ancona del 1397. Cfr. G. Mignone, *Le regole dei mercanti. Introduzione al diritto commerciale*, Torino, Università degli Studi di Torino, 2022, pp. 66-67; E. Maccioni, *Il Consolato del mare di Barcellona. Tribunale e corporazione di mercanti (1394-1462)*, Roma, Viella, 2019.

⁸ *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani*. Cfr. J.M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, V, Paris, L'Imprimerie Royale, 1828, p. 247; N. Alianelli, *Delle antiche consuetudini e leggi marittime delle provincie napolitane*, Napoli, Stabilimento Tipografico de' Fratelli de Angelis, 1871, pp. 53 ss.; L. Volpicella, *Gli Antichi Ordinamenti Marittimi della Città di Trani*, Potenza, Stabilimento Tipografico di V. Santanello, 1852. Sia Salvioli sia Ascoli sostengono come questo sia il primo documento italiano a menzionare il cambio marittimo, pur riconoscendo l'assenza dell'assunzione del rischio da parte del mutante. Cfr. P. Ascoli, *Prestito a Cambio Marittimo*, Torino, Unione Tipografico-Editrice, 1890, pp. 10-11; G. Salvioli, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, Bologna, Nicola Zanichelli, 1884, pp. 217-218.

⁹ Estratto dello Statuto lo si trova in J.M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, IV, pp. 569-584. Si faccia inoltre riferimento a F. Bonaini, *Statuti Inediti della Città di Pisa dal XII al XIV secolo*, Firenze, G. P. Vieusseux, 1854.

cambio marittimo, ma specificando che la restituzione del prestito sarebbe stata vincolata alla sorte della nave. Un'altra fonte normativa che merita di essere analizzata a tale proposito è lo Statuto di Marsiglia del 1253. Lo Statuto in questione include infatti un capitolo dedicato ad un contratto le cui clausole richiamano il sopracitato *foenus nauticum* e il più moderno negozio del cambio marittimo: il prestito veniva fatto su pegno della nave o del carico; l'assunzione del rischio mare risultava essere come quella stabilita dalle leggi romane. Inoltre, per attestare il buon esito del viaggio sarebbe stato sufficiente che la maggior parte delle merci caricate fosse giunta a destinazione senza danni. Circa l'esito finale dell'operazione, si prevedevano due situazioni: la prima, detta a pegno generale, stabiliva il pagamento della somma convenuta da parte del debitore solo in caso di arrivo della nave e/o del carico a destinazione. In caso contrario, il debitore sarebbe stato libero da ogni risarcimento dal momento che i diritti del creditore valevano solo sugli oggetti salvati. La seconda, detta a pegno speciale, si verificava quando il debitore fosse stato liberato dal pagamento soltanto *pro rata*. Ciò significava che il debitore sarebbe stato tenuto a saldare il debito anche quando il bene oggetto di pegno speciale fosse stato perso o danneggiato purché la nave e/o la maggior parte del carico fossero giunti salvi alla fine del viaggio. Se, al contrario, a causa di un sinistro, la nave e/o la maggior parte del carico non fossero arrivate al porto di arrivo, allora il debitore sarebbe stato liberato dal pagamento anche qualora l'oggetto impegnato si fosse salvato¹⁰.

In ultimo, è utile analizzare come il contratto a cambio marittimo fosse regolato dal Consolato del Mare, riconosciuto come il codice universale delle città poste sul Mediterraneo in materia di diritto marittimo¹¹. Redatto a

¹⁰ *Statuts de Marseille*, III, 5, *De pignore dato in navibus pro aliqua pecunia*, Bibliothèque nationale de France. Département des manuscrits, Latin 10126. Cfr. J.M. Pardessus, *Collection de Lois Maritimes*, IV, pp. 265-266; G. Salvioli, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, pp. 220-224.

¹¹ Il *Libre de Consolat de Mar* è un trattato di consuetudini marittime relative al bacino del mare Mediterraneo la cui *editio princeps* venne redatta a Barcellona attorno al 1484. La prima traduzione in italiano comparve a Roma nel 1519. L'opera raccoglie gli usi ed i costumi della prassi in mare sviluppatasi tra la gente frequentante i porti di Spagna, Italia e Francia. Ben presto si diffuse in tutta l'area mediterranea divenendone il diritto comune. Notevole è stato l'influsso del diritto marittimo italiano, specialmente da parte di quello vigente presso la costiera amalfitana (*Tavola di Amalfi*) e delle consuetudini di Pisa e di Genova la cui Rota, celebre tribunale commerciale, raccolse importanti decisioni circa il fondamento del Consolato del mare tra il XVI e XVII secolo costituendo, a loro volta, dei regolamenti. *Il Consolato del Mare; nel quale si comprendono tutti gli Statuti et Ordini disposti da gli antichi, per ogni caso di Mercantia et di Navigare. Così a beneficio di Marinai, come di Mercanti & Patroni di nave & navilii*, Venetia, Heredi di Francesco Rampazetto, MDLXXXIII. Cfr. S. Corrieri, *Il Consolato del mare. La tradizione giuridico-marittima del Mediterraneo attraverso*

Barcellona attorno al 1484, venne tradotto per la prima volta in italiano nel 1519. L'opera raccoglieva gli usi ed i costumi della prassi in mare sviluppatasi tra la gente frequentante i porti di Spagna, Italia e Francia e ben presto si diffuse in tutta l'area mediterranea divenendone il diritto comune. Il Consolato non contiene alcun riferimento esplicito al cambio marittimo, ma affronta la questione del rimborso del capitale dato a prestito in caso di eventuale perdita della nave. Innovativa, invece, fu l'introduzione, peraltro già presente nello Statuto di Marsiglia e nel contratto greco, dell'ipoteca: si autorizzava, in pratica, il padrone della nave a cederla al mutuante qualora fosse stato impossibilitato a restituire il denaro.

A fronte di quanto riportato, pare abbastanza evidente come il contratto di cambio marittimo discenda dal *foenus nauticum* e come la pratica italiana avesse smesso di considerarlo al pari di un cambio ordinario, ma allo stesso tempo non se ne fosse ancora data una definizione giuridicamente precisa. Anche le restrizioni introdotte nei secoli successivi, man mano che tale istituto andava a consolidarsi e ad affermarsi, non sembra mirassero a limitarne l'applicazione e l'uso, quanto a salvaguardare i contraenti da possibili frodi. Non sempre visto in maniera positiva, il cambio marittimo veniva infatti considerato un prestito «ad alto rischio e ad elevato lucro»¹², uno «strumento di speculazione»¹³, e per questo, analogamente a quanto accadde per il contratto di assicurazione, aveva dovuto superare le restrizioni ecclesiastiche derivate dalla decretale *Naviganti* emanata, nel 1236, da papa Gregorio IX ed attraverso la quale erano stati bollati quali usurai tutti quei contratti, tra cui anche il *foenus*, aventi un tasso di interesse così alto da venire considerati come tali¹⁴. Secondo alcuni autori, per via di

un'edizione italiana del 1584 del testo originale catalano del 1484, Roma, Associazione Nazionale del Consolato del Mare, 2005; G. Salvioli, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, p. 44; F. Armelani, *Cambio marittimo*, p. 242.

¹² L. Lo Basso, *Il finanziamento dell'armamento marittimo tra società e istituzioni: il caso ligure (secc. XVII-XVIII)*, in «Archivio Storico Italiano», CLXXIV, n. 1 (647), gennaio-marzo 2016, cit., p. 82.

¹³ G. Salvioli, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, cit., p. 232. Si faccia anche riferimento a G.M. Ceccarelli, *Quando rischiare è lecito. Il credito finanziario al commercio marittimo nella riflessione scolastica tardomedievale*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII*, Firenze, Le Monnier, 2006, pp. 1187-1200.

¹⁴ A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade During the Eighteenth Century: Strategies and Practices*, in M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, Palgrave Macmillan, 2023, pp. 340-341; G. Ceccarelli, *Notai, confessori e usurai: concezioni del credito a confronto (secc. XIII-XIV)*, in *Quaderni/Cahiers del Centro Studi sui Lombardi, sul credito e sulla banca*, I, Asti, Comune di Asti, 2007, pp. 113-153; F.C. Lane, *Investment and Usury*, in F. C. Lane, *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, Johns Hopkins

questa situazione, il prestito marittimo declinò a favore del *cambium maritimum*¹⁵, mentre, per altri, l'ascesa di quest'ultimo sarebbe da collegare alla mancanza di un suo preciso inquadramento giuridico. Questo lo avrebbe agevolato nel divenire uno strumento attraverso il quale potere sia finanziare i traffici marittimi sia aggirare i divieti ecclesiastici, nascondendo l'interesse all'interno del prezzo del rischio e svolgendo così l'attività di credito sotto al "mantello del cambio"¹⁶.

In generale, relativamente all'area mediterranea, il diritto marittimo, recepì in larga parte la normativa del Consolato del Mare. Parallelamente, ogni stato, inclusa la Repubblica di Genova oggetto della presente analisi, diede vita a propri statuti, con caratteristiche specifiche che meglio rispondevano alle esigenze e consuetudini autoctone.

La Repubblica iniziò nel corso del XVI secolo un importante processo di riforma dei propri Statuti, le cui origini risalgono al 1316¹⁷, attraverso una lunga fase preparatoria avviata nel 1551. Essi rappresentarono un momento essenziale nel consolidamento del sistema giuridico genovese, che giunse a compimento con la promulgazione dei nuovi Statuti civili nel 1589. Da notare che il Consolato del Mare, nonostante fosse informalmente integrato nelle consuetudini genovesi, non trova alcuna menzione esplicita nel corpus di leggi della Repubblica.

University Press, 2020, pp. 56-68; G. Salvio, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, p. 239; L. Piccinno, *Genoa, 1340-1620*, cit., pp. 25-45.

¹⁵ Si tratta ad esempio dell'opinione di R. Zeno, *Documenti per la storia del diritto marittimo nei secoli XIII e XIV*, Torino, S. Lattes & C. Editore, 1936, p. 88. Pare evidente come, in realtà, il contratto di cambio marittimo fosse utilizzato ben prima dell'emanazione della decretale. Si faccia riferimento all'esempio tratto dal cartolare di Giovanni Scriba e che dimostra come il contratto di *cambium maritimum* fosse già conosciuto ed usato ben prima del 1236 e, dunque, non inventato appositamente per aggirare l'accusa di usura. Cfr. *Il cartolare di Giovanni Scriba*, n. 104; n. 219, pp. 56; 117; R. de Roover, *The Organization of Trade*, in M.M. Postan, E.E. Rich and E. Miller (eds.), *The Cambridge Economic History of Europe. Economic Organization and Policies in the Middle Ages*, III, Cambridge, Cambridge University Press, 1963, pp. 55-56.

¹⁶ Secondo alcune teorie l'alto tasso sarebbe dipeso dalla cessata uniformità monetaria a seguito della caduta dell'Impero Romano, situazione che avrebbe portato a cambiare la moneta dal luogo di partenza a quello o a quelli di arrivo. Più convincente fu, però, la teoria che voleva il profitto del prestatore non indicato da una percentuale sul capitale, ma camuffata nel tasso di cambio. Cfr. C. Schwarzenberg, voce *Prestito a cambio marittimo (diritto intermedio)*, in *Noviss. Digesto italiano*, vol. XIII, Utet, Torino, 1966, p. 756; R. de Roover, *The Organization of Trade*, p. 64; G. Salvio, *L'assicurazione e il cambio marittimo nella storia del diritto italiano*, p. 239.

¹⁷ R. Di Tucci, *Consuetudini marittime del Medio Evo italiano nella redazione del Libro del Consolato del Mare*, in L.A. Senigallia (a cura di), *Atti della mostra bibliografica e convegno internazionale di studi storici del Diritto marittimo medioevale*, Napoli, 1934, pp. 129-138.

Per ciò che concerne il contratto di cambio marittimo, i nuovi Statuti, così come le raccolte di leggi precedenti, non contengono alcuna regolamentazione specifica, a differenza dell'assicurazione marittima, regolamentata già dal 1369. Al fine quindi di comprendere l'approccio giurisprudenziale relativamente a questo contratto e le norme e/o convenzioni che ne regolavano il funzionamento è necessario fare riferimento agli scritti di alcuni giuristi dell'epoca.

Il primo è Carlo Targa, noto giureconsulto genovese seicentesco che operò a lungo anche presso la Magistratura dei Conservatori del Mare, competente in tutte le questioni relative alla navigazione, che pubblicò, nel 1692, un'opera intitolata *Ponderazioni sopra le contrattazioni marittime* che rappresenta un riferimento essenziale nel contesto del diritto marittimo dell'epoca. Qui Targa analizza il cambio marittimo in modo esplicito, fornendone una definizione ed una struttura chiara, descrivendolo come un contratto largamente diffuso nel commercio internazionale e sottolineando la sofisticazione del sistema genovese nell'impiego di strumenti atti alla gestione del rischio del mare¹⁸. A suo parere, sebbene, come già precisato, gli Statuti della Repubblica non ne contenessero una regolamentazione formale, era considerato lecito per consuetudine e continua pratica tra i mercanti. In particolare, l'uso frequente degli atti notarili per la stipulazione di tale contratto, pur privi di formule solenni, contribuirono alla sua progressiva standardizzazione, fissandone gli elementi essenziali, ovvero capitale dato a prestito, destinazione, tasso d'interesse, clausola del rischio di mare.

Un secolo dopo, un altro giurista genovese, Giuseppe Lorenzo Maria Casaregis, nel *Discursus legales de commercio* (1707), ritornò sul tema del contratto di cambio marittimo nel Discorso XVI¹⁹, ribadendo quanto già scritto da Targa ed approfondendo il quadro normativo con specifico riferimento a Genova, evidenziando l'importanza attribuita alla buona fede, alle consuetudini ed alla funzione notarile. Casaregis descrive inoltre in modo dettagliato il ruolo della Rota Civile, tribunale con competenze in materia sia civile sia commerciale. Il sistema giuridico della Repubblica di Genova era orientato alla tutela degli interessi mercantili, intervenendo – tramite i giudici della Rota Civile – per prevenire abusi nei tassi d'interesse e garantire la protezione dei creditori contro le frodi, a tal punto che, nella prassi, i giudici sembravano più attenti a valutare la buona fede e le consuetudini marittime che a concentrarsi sugli aspetti tecnici e giuridici delle singole controversie.

¹⁸ C. Targa, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima*, Genova, Antonio Maria Scionico, M.DC.LXXXII, pp. 72; 136-138.

¹⁹ G.L.M. Casaregi, *Discursus legales de commercio*, Genova, per i tipi di Giovanni Battista Scionico, 1707.

Casaregis sottolinea inoltre che, a Genova, la tutela dei creditori fosse garantita anche da una serie di norme restrittive applicate ai contratti di prestito e quindi probabilmente applicate anche ai cambi marittimi. Tra queste rientravano, ad esempio, il divieto di concedere prestiti marittimi per importi superiori ai due terzi del valore dei beni ipotecati. Casaregis tornò anche sul tema delle assicurazioni, già approfondito da Targa e sul divieto di stipulare contratti di assicurazione dove non vi fosse un effettivo rischio bensì una scommessa²⁰.

2. La classificazione dei contratti e l'identificazione degli elementi essenziali

Al fine di comprendere le diverse finalità con cui venivano stipulati i contratti di cambio marittimo sono stati esaminati gli atti notarili di sei notai, riferiti agli anni 1668²¹, 1697²², 1717²³, 1730²⁴, e 1765²⁵. Ciò ha consentito di coprire un arco cronologico sufficientemente esteso per comprendere l'evoluzione del contratto di cambio marittimo e delle sue applicazioni pratiche.

Il contenuto dei contratti analizzati, un corpus di 300 documenti, evidenzia la standardizzazione progressiva e gli elementi essenziali indicati dai giuristi genovesi sopra analizzati: l'oggetto del prestito, l'ammontare del prestito e la relativa valuta, il tasso di interesse applicato, la durata ed il luogo del rimborso, la tipologia ed il nome della nave e del relativo capitano/patrone, il nome del debitore e del creditore, la rotta, il rischio di mare.

Uno degli elementi che contraddistingue questo contratto è l'oggetto su cui esso poteva essere stipulato, ovvero ciò che veniva posto a garanzia del prestito. In particolare, il contratto poteva riguardare: il corpo della nave, i noli, gli attrezzi, i corredi e gli apparati di bordo; le merci caricate o da caricare sulla nave; il denaro. Nel primo caso, il rischio e la garanzia erano legati al destino stesso del bastimento; nel secondo caso, il rischio ed il finanzia-

²⁰ Contro le scommesse, a Genova, venne emessa una grida dal governatore ducale Agostino Adorno in data 15 settembre 1494. Cfr. E. Bensa, *Il contratto di assicurazione nel Medio Evo*, Genova, Tipografia Marittima Editrice, 1884, pp. 126; 178-179; A. Baldasseroni, *Delle assicurazioni marittime*, I, Firenze, Stamperia Bonducciana, 1801, pp. 334-335.

²¹ ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Gianelli Castiglione (Seniore), 15078.

²² ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Gerolamo Alfonso, 8027; ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Boccardo, 10013.

²³ ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9229; ASGe, *Notai Antichi*, Davide Luigi Spadini, 10532 e 10532 Bis.

²⁴ ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9244; ASGe, *Notai Antichi*, Davide Luigi Spadini, 10545; ASGe, *Notai Antichi*, Pietro Vincenzo Gastaldi, 13890.

²⁵ ASGe, *Notai Antichi*, Pietro Vincenzo Gastaldi, 13950.

mento riguardavano le merci oggetto del commercio ed il prestito serviva spesso ad anticipare il valore della merce. Infine, nel terzo caso, era possibile che alcune operazioni potessero avere come oggetto delle somme di denaro destinate ad essere investite nel commercio marittimo.

Tutti questi elementi potevano, inoltre, essere combinati tra loro: ad esempio il contratto poteva essere stipulato congiuntamente sul corpo della nave e sulle merci, oppure su merci e denaro, a seconda delle esigenze dell'operazione commerciale e del livello di rischio che le parti intendevano ripartire. Dei 300 contratti complessivamente analizzati e destinati a finanziare il commercio marittimo, 90 sono stipulati sul corpo, noli, attrezzi, corredi, armamento ed apparati di una nave; 151 sulle merci caricate o da caricare; 48 su merci e denari; 6 su corpo, noli, attrezzi, corredi, armamento ed apparati di una nave e merci; 2 su corpo, noli, attrezzi, corredi, armamento ed apparati di una nave, merci e denari. A questi si aggiungono ulteriori 35 contratti di cambio marittimo, non presi in esame in tale sede, utilizzati invece per il riscatto degli schiavi²⁶. Il prestito su corpo e nolo della nave predomina nei contratti stipulati nel 1668 (53,7%), al contrario del 1697 (81,8%) e del 1717 (65,4%), dove prevale il prestito sulle merci, un andamento confermato dal 1730 (solo su merci 43,10%) e dal 1765 dove emergono i prestiti a cambio marittimo stipulati sulle merci e sui denari caricati a bordo (15,3% al 1730, 96,7% al 1765).

Il capitale prestato era solitamente una somma di denaro, ma poteva anche consistere in merci o in qualsiasi bene a cui fosse attribuito un valore economico²⁷. In questi casi, nel contratto doveva essere sempre specificato in maniera esplicita il valore del bene. Inoltre, il prestito poteva essere erogato in biglietti di cartulario o in lettere di cambio, o in una forma mista²⁸.

L'ammontare dei finanziamenti risulta piuttosto variabile: la cifra più bassa registrata è di 50 lire, mentre la più alta raggiunge le 60.000 lire genovesi versate in un'unica soluzione e da un solo creditore. In linea generale, gli importi più elevati riguardano principalmente prestiti a cambio marittimo aventi ad oggetto le merci: considerando solo quelli superiori alle 1.000 lire, si contano 66 contratti relativi alle merci e 20 riferiti al corpo e noli della nave²⁹.

²⁶ Cfr. V. Zolesio, *Dal commercio alla liberazione: l'utilizzo del cambio marittimo nel riscatto degli schiavi (Genova, secoli XVII-XVIII)*, in *Rischio, fortuna e probabilità: la percezione dell'incerto (sec. XV-XIX)*, Pisa, Edizioni ETS, 2026, in corso di stampa.

²⁷ ASGe, *Notai Antichi*, Davide Luigi Spadini, 10545, n. 234, 27 giugno 1730.

²⁸ ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9229, n. 10 novembre 1717.

²⁹ Per avere un termine di paragone sul valore di certi importi, si consideri che il salario di un capitano di nave poteva variare tra le 50 e le 200 lire al mese. Cfr. G. Felloni, G. Pesce, *Profilo economico delle monete genovesi dal 1139 al 1848*, in G. Felloni, G. Pesce, *Le monete genovesi: storia, arte ed economia nelle monete di Genova dal 1139 al 1814*, Genova, Stringa, 1975, pp. 191-358. Per un confronto si faccia riferimento ai dati riportati in A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade During the Eighteenth Century*, cit., p. 358.

Se si analizzano i contratti stipulati nel 1668, si può vedere che la somma prestata viene quasi sempre espressa in moneta effettiva, principalmente il pezzo da otto reali, anche se gli scudi, sia d'oro sia d'argento, risultano ancora diffusi. In questo anno, su 54 documenti, solo uno riporta la moneta di conto, ovvero la lira genovese. Al contrario, a partire dal 1697, quest'ultima comincia a prevalere e tra il 1717 ed il 1730 diventerà l'unico modo nel quale sono indicate le somme prestate. Nel 1765, invece, compaiono nuovamente le monete effettive, sebbene per prestiti riguardanti viaggi di sola andata dove il rimborso sarebbe dovuto avvenire presso il luogo di destinazione e generalmente in un'altra valuta, o per quei casi in cui veniva utilizzata la lettera di cambio. In questi casi era inoltre consuetudine precisare non solo la valuta effettiva ed il tasso di cambio, ma anche la persona, o le persone, incaricate di ricevere il rimborso³⁰.

Il capitale e gli interessi, detti a "cambio marittimo", venivano generalmente rimborsati alla fine del viaggio, secondo i termini concordati tra creditore e debitore. A questi termini potevano essere aggiunti mesi supplementari, durante i quali era possibile mantenere lo stesso tasso d'interesse oppure applicarne uno differenziato: uno per la durata iniziale e un altro per il periodo di proroga. Un esempio è fornito da un contratto rogato il 1° febbraio 1730 dal notaio Davide Luigi Spadini, in cui si prevedeva un tasso del 10% per un prestito di cinque mesi, che sarebbe salito al 15% in caso di ritardo³¹. In alcuni casi, il rimborso degli interessi poteva essere previsto a scadenze periodiche, ogni tre o quattro mesi, o semestralmente, in base alla durata complessiva del prestito.

La durata più comune del prestito nei contratti stipulati nella seconda metà del Seicento è di un anno, per poi ridursi a quattro mesi tra la fine del secolo e l'inizio del successivo. L'uso della proroga, raro nel Seicento, si diffonde tra il 1697 e il 1730, con formule regolari (le più usate prevedevano la formula 4+2 mesi, 4+8 mesi, 6+3 mesi). Su 300 atti analizzati, 224 (74,6%) riportano l'avvenuto rimborso della somma prestata, ma solo 18 indicano chiaramente gli interessi, espressi nella medesima valuta della somma prestata, mentre solo 47 prestiti (15,6%) furono restituiti nei tempi previsti. I pignoramenti sono rari (2,3%) nonostante ritardi frequenti, spesso tra uno e 4 mesi, ma talvolta anche superiori all'anno. In sintesi, pur con termini contrattuali precisi, era frequente il ricorso a proroghe e ritardi, gestiti con una certa flessibilità e che raramente sembrano essere accompagnati da sanzioni formali.

Le parti godevano di ampia libertà nel definire il tasso, le modalità e le condizioni di rimborso, una flessibilità legata al fatto che il rendimento

³⁰ ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9229, n. 13 settembre 1717.

³¹ ASGe, *Notai Antichi*, Davide Luigi Spadini, 10545, n. 30, 1 febbraio 1730.

variava sensibilmente a seconda del contesto politico: durante i periodi di guerra, i rischi connessi alla navigazione aumentavano considerevolmente, con conseguente incremento del rischio. Ma ancora più che dalle condizioni del mercato assicurativo, il tasso di interesse sembrava dipendere dalle condizioni del mercato dei capitali che potevano rendere più o meno onerosi i prestiti in funzione dell'andamento di domanda e offerta. Anche in questo ambito, tuttavia, tutto dipendeva dagli accordi liberamente stabiliti tra le parti. L'interesse da corrispondere veniva solitamente concordato con un tasso mensile fisso, ma si poteva stabilire un rendimento variabile in base alla durata del viaggio. In questi casi, era frequente prevedere che, se la nave non fosse tornata entro il termine stabilito, il tasso d'interesse sarebbe aumentato di una certa percentuale per ogni mese di ritardo, fino all'effettivo rientro³².

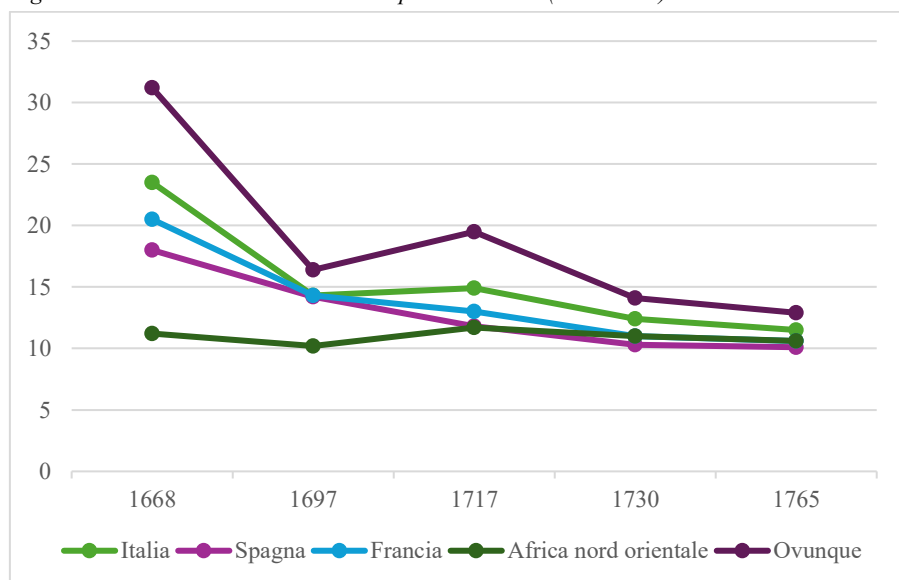
Dall'analisi dei dati emerge una certa uniformità nei tassi di interesse richiesti all'interno di ciascuna area geografica oggetto del viaggio per mare. I contratti relativi a viaggi dove non vengono specificate le rotte registrano tassi elevati nel 1668 (in media intorno al 32%), che calano sensibilmente alla fine del secolo, per poi stabilizzarsi tra il 12 e il 14% nel corso del Settecento. Per le destinazioni italiane, i viaggi per la Sicilia e Napoli prevedono tassi tra il 10 e il 12% nella seconda metà del Seicento, mentre per la Sardegna emergono valori più alti (circa 14%) per poi allinearsi probabilmente per la brevità del tragitto. Nel secolo seguente Liguria, Roma e Livorno evidenziano, per tutto il periodo preso in esame, tassi molto bassi, oscillanti tra il 2 e l'8%. Anche l'area iberica, rappresentata principalmente da Cadice, Lisbona e dalla costa spagnola, passa da tassi compresi tra il 25 ed il 30% ad un range stabile tra il 10 e il 12% entro il 1765. Casi meno frequenti come Maiorca e Malaga presentano valori più alti (18-30%), probabilmente in quanto le rotte meno frequenti presentavano rischi maggiori. Un'evoluzione regolare è riscontrabile anche per la zona francese, con tassi che dal 12-15% scendono progressivamente sino al 5-7%, evidenziando un trend molto simile a quello osservato per la Sicilia e Livorno. Le rotte verso il Mediterraneo orientale registrano inizialmente tassi molto alti (15-26%), specie nelle città dell'Impero ottomano, quali Costantinopoli, Smirne ed Atene, ma anche qui, probabilmente per un maggior rischio, si osserva un calo progressivo, con valori che si allineano a quelli iberici entro la metà del Settecento. Tunisi e la Grecia raggiungono il 10% già nel Seicento.

In generale, tutte le rotte mostrano tassi piuttosto elevati nella seconda metà del Seicento, seguiti da una graduale discesa e stabilizzazione nel secolo successivo. Il caso dei viaggi "verso qualunque parte del mondo", con

³² Ivi, 10535Bis, n. 67, 9 agosto 1720.

un calo dal 38% al 10%, risulta forse l'indicatore più chiaro e significativo dell'evoluzione del rischio percepito nel commercio marittimo e della normalizzazione del mercato dei prestiti marittimi tra XVII e XVIII secolo. Dall'analisi emerge che i livelli di omogeneità nei tassi d'interesse risultano più legati alla destinazione del viaggio piuttosto che alla sua durata. Un esempio è fornito da tre contratti del 1730, tutti relativi a rotte di andata e ritorno tra Genova e Lisbona: il primo, della durata di sette mesi, prevedeva un tasso del 12%³³; il secondo, di sei mesi, del 14%³⁴; il terzo, della durata di soli tre mesi e con uno scalo lungo la costa spagnola, dell'11%³⁵.

Fig. 1 - Evoluzione dei tassi di interesse per macroarea (1668-1765)



Fonte: ASGe, Notai Antichi, passim, anni 1668-1765.

I contratti di cambio marittimo spesso concedevano al capitano ampia libertà nella scelta delle rotte e degli scali. Tra il 1668 e il 1730 si segnalano 82 casi documentati (44 dei quali stipulati sul corpo e noli della nave) che autorizzavano viaggi verso qualsiasi destinazione. Le rotte più frequenti erano quelle verso la Spagna e gli Stati italiani, mentre le destinazioni francesi e verso il Mediterraneo orientale risultavano più sporadiche e discontinue, comparendo più nei documenti seicenteschi che in quelli del Sette-

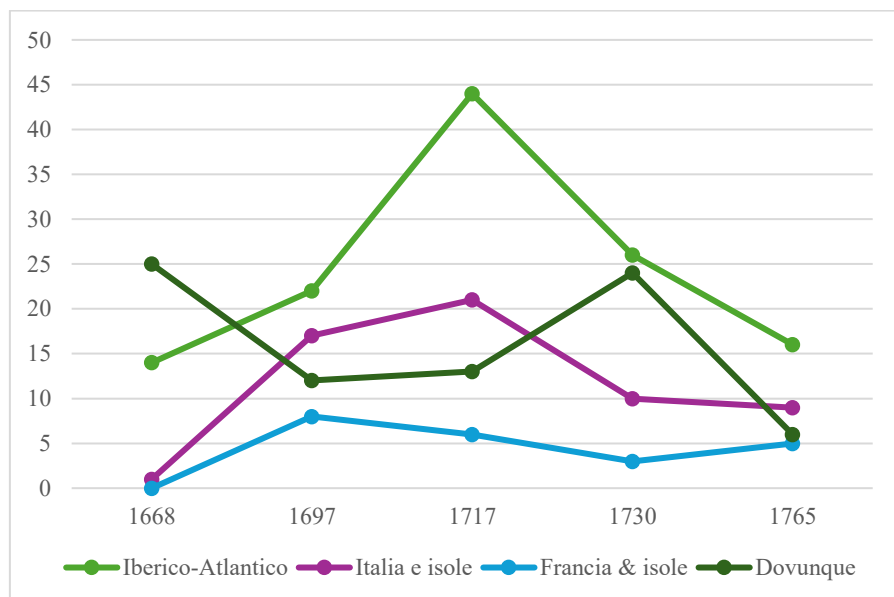
³³ Ivi, 10545, n. 310, 9 settembre 1730.

³⁴ ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9244, n. 224, 3 aprile 1730.

³⁵ ASGe, *Notai Antichi*, Pietro Vincenzo Gastaldi, 13890, n. 397, 14 novembre 1730.

cento. Nel periodo considerato si osserva in generale un aumento sia della varietà sia della frequenza delle destinazioni, con l'emergere di aree centrali del traffico marittimo genovese. Dal 1697 in poi, l'area iberica assume un ruolo dominante, con un picco nel 1717, seguita dall'area italiana, anch'essa in crescita nello stesso anno, sebbene con volumi inferiori. La Francia resta una destinazione marginale, ma stabile.

Fig. 2 - Viaggi per cluster geografico (1668-1765)



Fonte: ASGe, Notai Antichi, passim, anni 1668-1765.

Relativamente alle merci oggetto del prestito, esse sono raramente specificate: solo 4 documenti su 151 ne riportano l'indicazione. Come osservato anche da Targa, nonostante l'importanza di identificare chiaramente i beni vincolati – poiché il rimborso del capitale e il pagamento degli interessi dipendevano dal loro arrivo a destinazione – le parti godevano di una certa libertà. In assenza di dettagli su quantità o qualità, il prestito si considerava riferito all'intero carico della nave. Se invece il finanziamento riguardava solo una parte del carico, era necessario specificarne con precisione natura, quantità, peso e misura.

Relativamente ai prestiti di cambio marittimo stipulati su corpo, noli, attrezzi, corredi, armamento e apparati di una nave, quando erano contratti da un capitano per coprire le spese dell'equipaggio o approvvigionamenti, la motivazione era raramente specificata nel testo: solo 5 do-

cumenti su 90 (il 5,55%) riportano tale dettaglio. Se il prestito aveva come oggetto una specifica imbarcazione, il contratto doveva riportarne tipologia e nome. In tal caso, infatti, tali informazioni erano essenziali per la componente assicurativa del contratto ed un errore nella loro indicazione avrebbe comportato la nullità dello stesso. La tipologia dell'imbarcazione era inoltre fondamentale per valutare il rischio associato al viaggio e per stimarne il valore. Nei contratti analizzati compaiono diverse tipologie di imbarcazioni, ma la nave – termine che poteva riferirsi tanto ad una tipologia specifica quanto ad imbarcazioni generiche³⁶ – è nettamente prevalente (92 casi), seguita dalla cimba (43). La nazionalità dell'imbarcazione è raramente indicata e, quando lo è, corrisponde sempre a quella del capitano o del patrono. A partire dal 1730 tale informazione viene riportata con maggiore frequenza, con una prevalenza di navi francesi, seguite da genovesi ed imperiali. L'identità del capitano o patrono rivestiva un ruolo significativo: la fiducia del creditore si fondava in parte sulla sua competenza, considerata fondamentale per il buon esito del viaggio. Pur non essendo un'informazione essenziale ai fini del prestito a cambio marittimo, il nome del capitano compare nella quasi totalità dei contratti (95%), a testimonianza dell'importanza attribuitagli in quanto rappresentante dell'imbarcazione, della quale deteneva pieni poteri in merito alla direzione e all'amministrazione.

Per quanto riguarda i soggetti del contratto, ossia il creditore ed il debitore, era fondamentale identificare chiaramente le parti. I contraenti rilevati dalle analisi condotte su 300 contratti sono 340 debitori e 159 creditori³⁷ e, tra questi, specialmente tra i creditori e come riportato nella tabella³⁸, emergono nomi ricorrenti.

³⁶ Le vere e proprie *navi* erano dei vascelli, relativamente grandi, con una capacità compresa tra le 240 e le 1400-1500 tonnellate. Cfr. L. Piccinno, *The structure of shipping traffic at the end of Sixteenth Century, between old and new actors*, in M. Fusaro, A. Addobbati, L. Piccinno (eds.), *General Average and Risk Management in Medieval and Early Modern Maritime Business*, London, Pelgrave Macmillan, 2023, pp. 320-321; L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova, Brigati, 1999, pp.189-194.

³⁷ Tra i debitori, solo 153 appartengono alla categoria di capitani (57) e patroni (96), mentre, tra i creditori, al 1697 si trova un solo patrono ed al 1717 ed al 1765 4 capitani in tutto, dimostrando come patroni e capitani appartenessero solo in minima parte alla categoria dei creditori dove figurano nel ruolo di finanziatori in percentuali del tutto marginali.

³⁸ Per poter meglio confrontare le somme prestate, tutti gli importi sono espressi in lire genovesi. Per le corrispondenze tra le singole valute e la lira genovese si faccia riferimento a G. Felloni, *La Casa di San Giorgio: il potere del credito. Atti del convegno, Genova, 11 e 12 novembre 2004*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», N.S., Vol. XLVI (CXX), Fasc. II, Genova, 2006.

Tab. 1 - *Creditori maggiormente ricorrenti*

<i>Nome</i>	<i>Anno</i>	<i>N. Contratti</i>	<i>Lire totali</i>
Agabito Centurione	1668	21	101.240
Giovanni Agostino Durazzo	1668	13	88.240
Giovanni Ercole Bussetti	1717	12	7.500
Giovanni Battista Carubio	1717	3	11.000
Andrea Tiradani	1730	12	3.335
Francesco Boggiano e Carlo (Carolo) Benzi	1730	12	10.000

Fonte: ASGe, Notai Antichi, passim, anni 1668-1730.

Agabito Centurione è il creditore che compare più di frequente nel 1668, ben 21 volte su 54 documenti e prestando in totale quasi 101.240 lire genovesi³⁹, mentre Giovanni Agostino Durazzo figura quale creditore in 13 contratti prestando un totale di circa 88.240 lire genovesi⁴⁰, di cui 57.600 lire genovesi⁴¹ in un unico contratto⁴². Nel 1717, su 78 documenti, Giovanni Ercole Bussetti compare 12 volte, ma per somme modeste, avendo prestato complessivamente 7500 lire contro le 11.000 lire prestate da Giovanni Battista Carubio con soli 3 contratti. Nel 1730, su 72 documenti, due sono i creditori che compaiono maggiormente: Andrea Tiradani e Francesco Boggiano e Carlo, o Carolo, Benzi. Entrambi compaiono 12 volte ciascuno, ma Tiradani presta complessivamente 3335 lire, mentre Boggiano e Benzi 10.000, quasi tre volte tanto.

Tre i debitori, degni di nota vi sono Giovanni Battista Bonafede e Giuseppe e Giovanni Stefano Casanova che, con soli 2 contratti ottennero un prestito di 72.000 lire genovesi⁴³, di cui 57.600 con un solo contratto, quello stipulato con Giovanni Agostino Durazzo. Il patrone Geronimo Decotto ricevette 5.000 lire stipulando un solo contratto in qualità di debitore, mentre il patrone Stefano Bregante comparve in 2 contratti del 1697 in qualità di debitore per un totale di 2.448 lire genovesi⁴⁴ ed in qualità di creditore in altri 2 contratti prestando un totale di 400 lire.

³⁹ Il totale corrisponde a: 4.850 scudi d'oro, 2.000 scudi d'argento e 9.200 pezzi da otto reali.

⁴⁰ Il totale corrisponde a: 400 scudi d'oro, 500 scudi d'argento e 16.900 pezzi da otto reali.

⁴¹ Corrispondenti a 12.000 pezzi da otto reali.

⁴² ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Gianelli Castiglione (Seniore), 15078, n. 230, 26 giugno 1668.

⁴³ Corrispondenti a 15.000 pezzi da otto reali.

⁴⁴ Corrispondenti a 340 scudi d'argento.

La famiglia Bregante fu alquanto attiva tra il 1697 ed il 1717⁴⁵. Pietro ebbe almeno cinque figli, Giuseppe, Stefano, Antonio, tutti patroni, Enrico, capitano, ed Angelo che fece da garante al fratello Stefano in un contratto in cui compariva in qualità di debitore. Vi è inoltre un altro capitano, Simone Bregante, del quale non viene però indicato il patronimico. In tutto compaiono 11 volte, 3 come creditori, 8 come debitori. In totale la famiglia Bregante prestò 750 lire e contrasse contratti per un totale di 5.976 lire genovesi⁴⁶ e 3.325 lire in qualità di debitori.

Dall'analisi dei dati emerge come, nell'arco di poco meno di un secolo, i capitali disponibili siano rimasti concentrati nelle mani di un numero ristretto di individui, a fronte di un fabbisogno finanziario significativamente più diversificato.

Un elemento fondamentale del contratto di cambio marittimo è la clausola che stabiliva la restituzione della somma di denaro anticipata dal creditore solo in caso di salvo arrivo della nave. Questa clausola, nota come “rischio mare”, definiva la tipologia di rischio assunta dal creditore e rappresentava l'aspetto che differenziava il cambio marittimo da un comune prestito. In tutti i documenti analizzati, i rischi risultano sempre associati al mare e vengono ulteriormente specificati in base alla natura del viaggio, indicando se il rischio si riferisse sia all'andata sia al ritorno, oppure soltanto al viaggio di andata⁴⁷. Solo in 15 documenti (5%) il rischio risultava assunto esclusivamente per il viaggio di andata. Tra i rischi contemplati figurano il naufragio, la perdita della nave e/o delle merci, la cattura da parte dei corsari, il furto, l'incendio e l'avaria e/o il getto, ovvero la perdita parziale o volontaria di parte del carico per salvare la nave. Alcuni di questi elementi potevano essere inclusi o esclusi dalla clausola di rischio mare: nella maggior parte dei casi analizzati, si rileva l'esclusione dell'avaria e del getto, con la conseguenza che il creditore non si assumeva il rischio delle perdite parziali, come il danneggiamento del carico o il getto di parte delle merci per alleggerire la nave, mentre restava a suo carico solo il rischio della perdita totale della nave e/o del carico. Il debitore restava così obbligato a restituire la somma ricevuta, anche qualora avesse subito un danno parziale. Sui 300 documenti esaminati, 90 riportano tale esclusione e di questi 90 ben 77 sono cambi marittimi

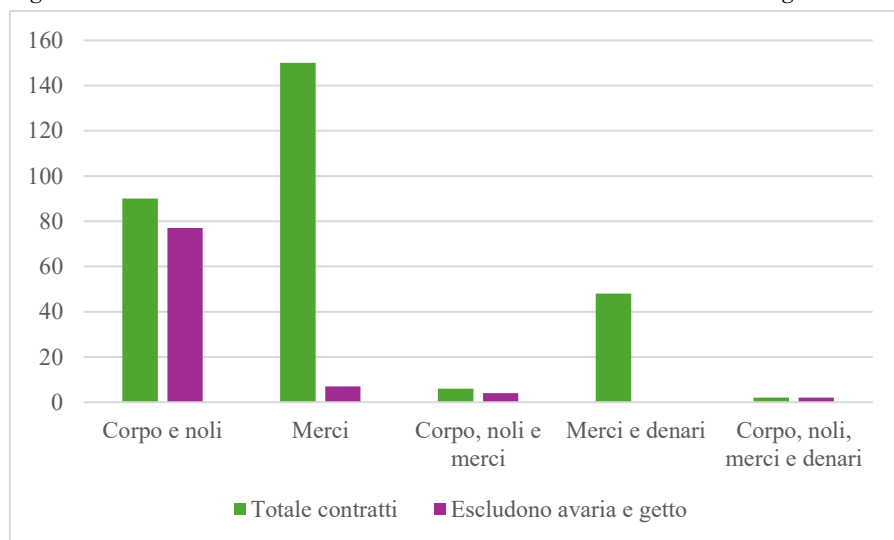
⁴⁵ Luciana Gatti rintraccia diversi Bregante in qualità di proprietari, committenti e/o costruttori di navi tra il 1826-1830 ed il 1838-1852, indice di come la famiglia abbia continuato ad operare nell'ambito marittimo. Cfr. L. Gatti, “*Un raggio di convenienza*”. *Navi mercantili, costruttori e proprietari in Liguria nella prima metà dell'Ottocento*, in «Atti della Società Ligure di Storia Patria», N.S., Vol. XLVIII (CXXII) Fasc. II, Genova, 2008.

⁴⁶ Corrispondenti a 830 scudi d'argento.

⁴⁷ Sul rischio mare vedasi A. Zanini, *Financing and Risk in Genoese Maritime Trade During the Eighteenth Century*, cit., pp. 350 e ss.

stipulati sopra corpo e noli di una nave. Tuttavia, l'esclusione si riscontra, seppur in misura minore, anche nei cambi marittimi stipulati sopra le merci, con soli 7 casi documentati. In generale, emerge una certa uniformità: l'avaria ed il getto tendono ad essere esclusi nei cambi marittimi sopra corpo e noli, mentre sono solitamente inclusi nei cambi marittimi stipulati sopra le merci⁴⁸. Significativo è il dato relativo ai cambi marittimi stipulati sopra le merci ed i denari: in tutti i 48 casi analizzati, l'avaria ed il getto risultano inclusi nel rischio mare.

Fig. 3 - Contratti di cambio marittimo e clausola di esclusione dell'avaria e del getto



Fonte: ASGe, Notai Antichi, passim, anni 1668-1765.

La clausola di esclusione dell'avaria e del getto dal rischio mare evidenzia la flessibilità del contratto di cambio marittimo. Probabilmente proprio la sua mancata codificazione rigida in ambito legislativo ha favorito una notevole adattabilità, permettendo l'inserimento di una vasta gamma di clausole, usi e funzioni, modellati di volta in volta secondo le esigenze delle parti. L'analisi dei contratti esaminati mostra chiaramente come il cambio marittimo non venne impiegato esclusivamente come strumento per prestare denaro da impiegare in spedizioni marittime soggette al rischio mare. Venne utilizzato anche come mezzo per il trasferimento di capitali tra piazze lontane, come forma

⁴⁸ Anche le modalità miste confermano questo andamento: per i cambi stipulati sopra corpo, noli e merci, su 6 casi, 4 escludono l'avaria ed il getto; nei due casi stipulati sopra corpo, noli, merci e denari, entrambi escludono l'avaria ed il getto, seguendo la norma per le tipologie stipulate sopra solo corpi e noli.

d'investimento – talvolta speculativo – specialmente nei casi in cui si ricorreva a lettere di cambio o si prevedeva il rimborso in una valuta diversa da quella erogata. Soprattutto, emerge il suo ruolo come strumento utile non solo per il reperimento di capitali, ma anche per il frazionamento e la redistribuzione del rischio. A tal fine, alcuni creditori adottarono varie strategie come suddividere l'investimento su più navi⁴⁹ o su differenti oggetti del prestito⁵⁰.

La diversificazione del rischio dipendeva spesso dalla pericolosità della rotta e per questo si poteva variare il tasso d'interesse in base all'itinerario⁵¹. Sempre col fine di reperire capitale, diversificare il rischio e meglio tutelare l'investimento, si poteva anche suddividere la somma prestata tra più creditori⁵², mentre, in altri casi, sullo stesso prestito si potevano applicare differenti tassi⁵³.

La flessibilità del contratto di cambio marittimo risulta evidente anche dalla possibilità di includere più operazioni in un solo contratto o di estenderne la durata. Emblematico è il caso registrato nell'atto del notaio Gianelli Castiglione (Seniore) datato 26 giugno 1668 dove il medesimo prestito a cambio marittimo viene rinnovato, all'interno dello stesso contratto, ben quattro volte⁵⁴.

3. Conclusioni

L'analisi del contratto di cambio marittimo nell'ambito genovese tra XVII e XVIII secolo mette in luce la natura estremamente flessibile e adattabile di questo strumento giuridico-finanziario, la cui efficacia derivava in larga parte dalla sua mancata regolamentazione formale all'interno degli statuti cittadini. L'assenza di una disciplina legislativa rigida permise al contratto di essere modellato secondo le esigenze del momento, attraverso l'uso costante della consuetudine ed il ricorso sistematico alla pratica notarile che consolidò gli elementi essenziali del contratto, contribuendo alla sua standardizzazione.

Una caratteristica fondamentale del contesto genovese era la grande libertà lasciata alle parti nella determinazione dei tassi d'interesse, delle mo-

⁴⁹ ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Gianelli Castiglione (Seniore), 15078, n. 453, 20 dicembre 1668.

⁵⁰ Ivi, Giovanni Battista Gianelli Castiglione (Seniore), n. 185, 19 maggio 1668.

⁵¹ ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Boccardo, 10013, n. 316, 2 settembre 1697.

⁵² ASGe, *Notai Antichi*, Alessandro Alfonso, 9229, 19 luglio 1717.

⁵³ *Ibidem*.

⁵⁴ ASGe, *Notai Antichi*, Giovanni Battista Gianelli Castiglione (Seniore), 15078, n. 230, 26 giugno 1668.

dalità di rimborso e delle condizioni generali del prestito. Tale libertà, tuttavia, non si traduceva in anarchia contrattuale: la buona fede, la prassi consolidata ed i principi consuetudinari rappresentavano un quadro normativo implicito, ma condiviso e che garantiva affidabilità e sicurezza agli operatori economici. Inoltre, sebbene non fossero previste sanzioni formali per ritardi o proroghe nei pagamenti, emerge chiaramente come questi fossero gestiti in maniera pragmatica e tollerante, riflettendo la flessibilità strutturale dell'intero sistema.

Il contratto di cambio marittimo non era limitato al semplice finanziamento delle spedizioni soggette al rischio mare: non va infatti trascurata la sua funzione assicurativa implicita, che emerge con particolare chiarezza nel modo in cui il rischio veniva frazionato e redistribuito tra più soggetti, permettendo così una gestione più efficace delle incertezze legate al commercio marittimo. Un altro elemento rilevante a tale proposito riguarda l'andamento dei tassi d'interesse nel lungo periodo. Nel Seicento, questi si mantenevano generalmente su livelli elevati, a testimonianza della percezione di un rischio ancora alto nelle operazioni marittime. Con il passare del tempo, ed in particolare nel corso del Settecento, la progressiva discesa e successiva stabilizzazione dei tassi è indicativa di una crescente maturità del mercato, nonché di una più efficace gestione del rischio e di una maggiore fiducia nei meccanismi di finanziamento.

7. *Pratiche amministrative e sanitarie nel commercio marittimo del Mezzogiorno preunitario*

di Paola Nardone e Dario Dell'Osa

Introduzione

A partire dal Seicento, la crescente attenzione verso la salvaguardia della salute collettiva favorì la creazione di istituzioni, regolamenti e pratiche di sorveglianza sanitaria che conobbero un'ampia diffusione nel contesto europeo. Tali strumenti non si limitarono a incidere sul piano medico-assistenziale, ma esercitarono un'influenza significativa sull'organizzazione delle attività economiche, intervenendo in modo diretto sulle forme di mobilità degli individui e sulla circolazione delle merci¹. I rigidi regolamenti sanitari, inizialmente elaborati con l'obiettivo di arginare la propagazione delle epidemie di peste, contribuirono alla formazione di un apparato organizzativo molto articolato cui vennero progressivamente affidate le funzioni operative del controllo sanitario².

Negli Stati italiani di età moderna e nelle loro più importanti piazze commerciali vennero istituiti specifici uffici di sanità, le cui competenze e modalità di funzionamento furono disciplinate attraverso una normativa puntuale e dettagliata. Emblematici, in tal senso, risultano essere gli uffici del Magistrato alla Sanità della Repubblica di Venezia³, del Magistrato di Salute di

¹ Per una disamina sulla creazione degli uffici e delle magistrature di sanità nel XVII secolo nell'Italia centro settentrionale, C.M. Cipolla, *Introduzione*, in Id., *Contro un nemico invisibile. Epidemie e strutture sanitarie nell'Italia del Rinascimento*, Bologna, il Mulino, 1986, pp. 8-13, Id., *Miasmi ed umori. Ecologia e condizioni sanitarie in Toscana nel Seicento*, Bologna, il Mulino, 1989. Su questo tema anche D. Dell'Osa, *Una potenzialità territoriale compressa. Sanità marittima e attività economiche nell'Abruzzo preunitario*, in «Storia Urbana» n. 147, a. 2015, pp. 99-114.

² B. Salvemini, *Lo spazio tirrenico nella "grande trasformazione". Merci, uomini e istituzioni nel Settecento e nel primo Ottocento*, Bari, Edipuglia, 2009, p. XXVII.

³ G. Lotter, *L'organizzazione sanitaria a Venezia*, in *Venezia e la peste 1348-1797*, Venezia, Marsilio, 1979, pp. 99-102.

Livorno e di quello di Genova⁴. A tale quadro normativo non si sottrasse il Regno di Napoli, dove i primi provvedimenti volti a introdurre restrizioni alle attività commerciali per motivi connessi alla tutela sanitaria risalgono ai primi decenni del Seicento⁵.

Il secolo successivo si aprì con una fase di attenuazione della diffusione delle principali malattie infettive, accompagnata da una crescente attenzione, da parte delle autorità pubbliche, agli effetti che la legislazione sanitaria produceva sullo svolgimento delle attività commerciali⁶. Ne derivò un progressivo attenuarsi della severità con cui venivano applicate le pratiche ordinarie di prevenzione sanitaria, mentre il ricorso a dispositivi di carattere straordinario rimase circoscritto a situazioni emergenziali legate alla comparsa di focolai epidemici di particolare intensità, come nel caso dei provvedimenti adottati in seguito all'epidemia di peste che interessò Messina e Reggio Calabria nel 1743⁷. Fu soltanto con l'inizio del decennio successivo che, nel Regno di Napoli, si giunse alla definizione di un quadro normativo complessivamente organico in materia di sanità marittima. Risalgono infatti al 1751 le istruzioni generali destinate a disciplinare in modo sistematico l'ambito della regolazione sanitaria⁸ che rimasero in vigore, con lievi modifiche, fino alla Restaurazione⁹. In seguito, alcune importanti integrazioni alla normativa vigente furono introdotte per far fronte alla cosiddetta Peste di Noja, un focolaio di Peste Illirica che colpì la provincia di Terra di Bari tra 1815 e

⁴ C.M. Cipolla, *Introduzione*, cit., pp. 15-17.

⁵ Sull'argomento R. Salvemini, *Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del Settecento*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezza del mare. Ricchezza dal mare. Secc. XIII-XVIII*, voll. I-II, Firenze, Le Monnier, 2006, p. 1202; Ead., *A tutela della salute e del commercio nel Mediterraneo: la sanità marittima nel Mezzogiorno preunitario*, in R. Salvemini (a cura di), *Istituzioni e traffici nel Mediterraneo tra età antica e crescita moderna*, Napoli, CNR-ISSM, 2009, pp. 259 ss.

⁶ Sulle interazioni tra il commercio e la normativa sanitaria nel Regno di Napoli, M.L. Rotondo, *Su la scala franca e sui lazzaretti*, in Id., *Memorie e riflessioni economiche*, Napoli, Tip. del Gallo, 1839, pp. 73 ss.

⁷ Si ricordi a tal proposito l'opera di C.A. Broggia, *Trattato dei tributi, delle monete e del governo politico della Sanità. Opera di stato e di commercio, di polizia e di finanza*, Napoli, 1743, che vide la luce nello stesso anno in cui la peste colpì Messina e Reggio Calabria, e che si rifaceva in parte alla precedente opera di A.L. Muratori, *Del governo della peste e delle maniere di guardarsene*, Modena, Soliani, 1714, ristampata a Napoli nel 1720. Sulla peste di Reggio Calabria del 1743 si veda D. Demarco, *Reggio dinanzi la peste del 1743*, in Id., *La Calabria: economia e società*, Napoli, ESI, 1966, pp. 1-68; e M. Gangemi, *La morte indecente. Reggio Calabria e la pestilenza del 1743-'45*, in «Nuova Rivista Storica», LXXXIX (2005), f. III, pp. 625-686.

⁸ Si tratta della prammatica *De officio deputationis pro sanitate tuenda*, in *Nuova collezione delle prammatiche del regno di Napoli raccolta da L. Giustiniani*, Napoli, Stamperia Simoniana, 1804, Tomo IX, pp. 1-321.

⁹ R. Salvemini, *Le pratiche di sanità marittima*, cit., p. 1213.

1816¹⁰. Le prescrizioni sanitarie introdotte in quest'ultima occasione confluirono, nel 1820¹¹, in un nuovo *Regolamento di Sanità*¹² che stabilì l'assetto definitivo dell'amministrazione borbonica in relazione ai controlli marittimi¹³. Il problema della tutela della salute pubblica tornò a manifestarsi con maggiore insistenza negli anni Trenta dell'Ottocento a causa di una violenta epidemia di colera che, dal 1835, colpì i più importanti porti italiani e si diffuse con particolare veemenza sul litorale adriatico e nel Mezzogiorno¹⁴. In questa occasione il regolamento del 1820 venne, tuttavia, considerato valido dalle autorità che non ritennero necessario sostituirlo o integrarlo. A distanza di circa due decenni, nel 1853, fu adottato un nuovo Regolamento di sanità marittima aggiornato alla luce dei progressi della tecnica nautica e delle trasformazioni intervenute nel commercio internazionale. Quest'ultimo regolamento, che pure rispondeva alle istanze emerse nel dibattito medico internazionale¹⁵ era, in ogni caso, destinato ad avere vita breve a causa delle vicende che condussero all'Unità d'Italia.

Per la stessa natura della materia oggetto di regolazione, ogni provvedimento normativo in ambito sanitario doveva mediare tra le esigenze di tutela della salute collettiva e le necessità connesse allo svolgimento delle attività marittime, finendo così per incidere in maniera significativa sugli equilibri economici delle comunità costiere. In questo contesto spesso accadeva che

¹⁰ A. Tanturri, *“Il soffio avvelenato del contagio”. La peste di Noja del 1815-16*, Milano, Unicopli, 2018.

¹¹ Nel decennio napoleonico non furono effettuati interventi normativi in materia di sanità marittima e di controllo sanitario. Sull'argomento si veda G. Botti, *L'organizzazione sanitaria nel Decennio*, in A. Lepre (a cura di), *Studi sul regno di Napoli nel decennio francese (1806-1815)*, Napoli, Liguori, 1985, pp. 84 ss.

¹² Si tratta della legge del 20 ottobre 1819 e dei due regolamenti del primo gennaio 1820 che disciplinarono il servizio sanitario marittimo e il servizio sanitario interno. G. Landi, *Istituzioni di diritto pubblico del Regno delle Due Sicilie (1815-1861)*, Milano, Giuffrè, 1977, p. 382. Sulla sanità marittima e sulle strutture sanitarie nell'Ottocento borbonico si veda G. Botti, *Strutture sanitarie e malati nell'Ottocento borbonico*, in A. Massafra (a cura di) *Il Mezzogiorno preunitario*, Bari, Dedalo, 1988, p. 1223.

¹³ L'apparato burocratico in materia di salute pubblica, costituito con il regolamento del 1820, era ancora vigente nel 1863, senza che nel frattempo fossero intercorsi mutamenti di rilievo nel funzionamento dei servizi marittimi. I successivi regolamenti del 1853 e 1854, che pure riformarono il servizio sanitario marittimo, non modificarono tuttavia l'organizzazione sanitaria complessiva del Regno che rimase pressoché invariata. *Ibidem*.

¹⁴ Sulla diffusione dell'epidemia di colera del 1835, G. Cosmacini, *Storia della medicina e della sanità in Italia*, Roma-Bari, Laterza, 1987, p. 285; G. Da Molin, *La mortalità in Puglia dal XVII al XIX secolo*, Bari, Adriatica, 1984, p. 244; E. Tognotti, *Il mostro asiatico. Storia del colera in Italia*, Bari-Roma, Laterza, 2000; e infine A. Tanturri, *Il “flagello delle Indie”. L'epidemia colerica del 1836-37 nel Mezzogiorno*, Brescia, Morcelliana, 2022.

¹⁵ G.L. Di Mitri, *Regolamenti di sanità marittima nel Regno delle due Sicilie (1820 e 1853)*, Galatina, Congedo, 1992, p. 11.

le autorità incaricate delle procedure ispettive utilizzassero le prerogative loro attribuite dalla legislazione sanitaria tanto per salvaguardare gli interessi delle comunità di appartenenza quanto, in alcuni casi, per perseguire vantaggi di natura personale¹⁶. Tali distorsioni nell'applicazione delle norme sanitarie risultavano particolarmente evidenti in quei contesti territoriali nei quali l'apparato dei controlli si presentava più stringente. È questo il caso delle province abruzzesi che rappresentavano il confine settentrionale del Regno delle Due Sicilie. In quest'area la prossimità con lo Stato della Chiesa e la consolidata vocazione ai traffici commerciali con la Dalmazia rendevano necessario, più che altrove, il rigido rispetto dei protocolli in materia di salute pubblica.

La documentazione prodotta in ambito sanitario si rivela, in tale prospettiva, uno strumento utile a cogliere la natura effettiva dei vincoli che regolavano i traffici marittimi e, di riflesso, orientavano i comportamenti degli operatori commerciali. A partire dal carteggio intercorso tra i rappresentanti periferici delle istituzioni – intendenti, sottointendenti, sindaci e deputati di sanità – e il governo centrale, questo saggio intende ricostruire il complesso quadro delle condizioni ambientali e amministrative entro le quali si svolgevano le attività economiche lungo le coste abruzzesi. Attraverso la documentazione degli uffici di sanità marittima, inoltre, si metteranno in luce gli effetti concreti dell'applicazione delle normative sanitarie sullo svolgimento dei traffici commerciali in un'area periferica del Mezzogiorno preunitario quale, appunto, l'Abruzzo marittimo.

1. Disposizioni di sanità marittima nell'Abruzzo preunitario

La documentazione inerente alle operazioni di sanità marittima negli archivi delle province napoletane si fa più consistente dal 1820 in seguito alla pubblicazione dei *Regolamenti sanitari per lo Regno delle Due Sicilie*¹⁷. In virtù di tali disposizioni regolamentari, i Domini al di qua del Faro venivano posti sotto l'autorità di una Soprintendenza generale di salute con sede a

¹⁶ B. Salvemini, *Lo spazio tirrenico*, cit., p. XXVII.

¹⁷ Si tratta dei *Regolamenti sanitari per lo Regno delle Due Sicilie sanzionati da Sua Maestà in conseguenza della legge de' 20 ottobre 1819*, Napoli, Cattaneo e de Bonis, 1820. La materia era disciplinata dalla legge del 20 ottobre 1819 che regolava il servizio della salute pubblica, dalla legge del 1° gennaio 1820 sulla classificazione delle deputazioni di salute del Regno delle Due Sicilie e dalla legge del 13 marzo 1820 contenente lo statuto penale per le infrazioni delle leggi e dei regolamenti sanitari. Sull'argomento si veda G. Landi, *Istituzioni di diritto pubblico*, cit., p. 382 e G.L. Di Mitri, *Regolamenti di sanità marittima*, cit., pp. 11 ss.

Napoli, presieduta da un supremo magistrato di sanità. A questo organismo centrale spettava il compito di definire e comunicare annualmente le modalità di applicazione delle misure sanitarie, in particolare in materia di rifiuti, contumacie e riserve, da adottare nei confronti delle imbarcazioni provenienti dall'estero sulla base della situazione sanitaria presente nel paese di partenza. I rapporti tra l'organo centrale di vigilanza sanitaria e le realtà provinciali erano assicurati dalla rete degli intendenti, considerati i responsabili della direzione del servizio sanitario nei rispettivi territori, i quali delegavano a loro volta le funzioni operative alle Deputazioni di salute. Queste ultime risultavano articolate secondo assetti differenziati in relazione alla classe di appartenenza del porto di competenza. Il legislatore aveva infatti previsto una dotazione più ampia di personale e infrastrutture per quei porti nei quali il volume dei traffici commerciali era maggiore, e più elevata appariva la probabilità di emergenze sanitarie, ossia i porti di prima e seconda classe, riservando invece agli scali minori una struttura amministrativa e operativa ridotta al minimo indispensabile.

Lungo la fascia costiera abruzzese compresa tra il Tronto e il Trigno, gli scali portuali di maggiore rilievo erano inquadrati prevalentemente nella terza classe. A tale categoria appartenevano il porto di Giulia (poi Giulianova), attraverso il quale avveniva il rifornimento della provincia di Abruzzo Ulteriore Primo e del suo capoluogo Teramo; il porto di Pescara, che costituiva il principale punto di accesso alla città di Chieti e all'area settentrionale della provincia di Abruzzo Citeriore; e infine il porto di Vasto, al servizio del settore meridionale della medesima provincia di Abruzzo Citeriore. I restanti approdi e caricatoi presenti lungo il litorale abruzzese erano invece considerati di importanza secondaria e classificati come porti di quarta classe. Tra questi rientrava anche lo scalo di Ortona. Al di là delle differenze connesse al ruolo economico degli scali, l'appartenenza alla terza o alla quarta classe non comportava significative variazioni sul piano organizzativo, poiché in entrambi i casi la tutela della salute pubblica era affidata a Deputazioni di sanità composte da tre soli deputati. Questi ultimi venivano designati dal soprintendente generale di salute sulla base di terne proposte dai decurionati delle municipalità territorialmente competenti. Tali terne includevano nominativi di soggetti privi degli elementi di incompatibilità sanciti dalla normativa¹⁸. Il regolamento del 1820 prevedeva inoltre, in casi di emergenza, la

¹⁸ La legge del 19 ottobre 1819 all'art. 24 prevedeva dei casi di incompatibilità con la carica di deputato di salute a carico di coloro che esercitavano alcune attività economiche come i padroni dei legni e i negozianti. Allo stesso modo non potevano ricoprire la carica di deputato di salute i consoli delle nazioni estere e gli impiegati dell'amministrazione delle Regie Dogane. Sulle classi doganali dei porti abruzzesi si veda P. Nardone, *I porti abruzzesi tra XVIII e XIX*

possibilità di realizzare ovunque “cordoni sanitari”, marittimi e terrestri, attorno ad eventuali località infette. L’istituzione di un cordone sanitario si concretizzava, sostanzialmente, in maggiori controlli e restrizioni allo spostamento di persone e merci provenienti da aree in cui si erano manifestate emergenze sanitarie.

Sul piano operativo, dunque, l’esercizio dei controlli di sanità marittima rientrava nelle competenze delle Deputazioni di salute, i cui membri erano incaricati di verificare la documentazione di bordo delle imbarcazioni, accertandone la conformità alle prescrizioni normative, nonché di attestare l’assenza di rischi sanitari connessi alla provenienza dei legni e le condizioni di buona salute degli equipaggi. Alle medesime autorità spettavano inoltre funzioni relative all’ispezione e all’eventuale sequestro dei materiali trasportati dalla corrente marina e depositati lungo il litorale, oltre alla divulgazione del contenuto delle prescrizioni sanitarie presso le marinerie locali¹⁹. Per quanto concerneva le imbarcazioni i controlli riguardavano in particolare le patenti di salute, in cui erano riportati il numero, il nome e una sommaria descrizione fisica dei marinai e dei passeggeri trasportati, la tipologia della merce trasportata e i porti toccati durante il viaggio²⁰. Erano esonerati dal presentare la patente di salute i padroni dei legni da pesca e quelli dei legni di piccolo cabotaggio, ma solo se effettuavano spostamenti che non superavano le 20 miglia di distanza²¹. Attraverso la consultazione della patente di salute e raccogliendo il cosiddetto “costituto”, una dichiarazione resa dal padrone dell’imbarcazione in relazione al porto di provenienza e a problematiche di salute pubblica manifestatesi durante il viaggio, i deputati di salute dovevano verificare che i porti toccati in precedenza da ciascuna imbarcazione non fossero inclusi nelle aree segnalate come infette. Essi dovevano inoltre controllare che le merci dichiarate, il numero e le caratteristiche fisiche dei marinai e dei passeggeri registrati sui documenti sanitari corrispondessero a quanto effettivamente presente sull’imbarcazione al momento dello sbarco. In caso di provenienza da luoghi sospetti si ordinava la “contumacia”, un periodo di quarantena variabile per un numero di giorni che oscillava tra i 14 e i 40, secondo la provenienza del legno o le caratteristiche del problema sanitario riscontrato²².

secolo, in G. Garzella, R. Giulianelli, I. Simonella, O. Vaccari (a cura di), *I porti della penisola italiana. Due mari a confronto tra storia e sviluppo futuro*, Pisa, Pacini, pp. 71-74.

¹⁹ ASCH, *Intendenza, Salute Pubblica*, b. 76, f. 63, c. 22, a. 1832.

²⁰ G.L. Di Mitri, *Regolamenti di sanità marittima*, cit., p. 16.

²¹ Art. 26 del *Regolamento generale sul servizio sanitario marittimo*, legge 20 ottobre 1819.

²² Per ulteriori approfondimenti sui Regolamenti sanitari del 1820 si rimanda al testo della normativa e ai commenti di G.L. Di Mitri, *Regolamenti di sanità marittima*, cit., p. 19; G. Landi, *Istituzioni di diritto pubblico*, cit., p. 382; R. Salvemini, *A tutela della salute*, cit., p. 269.

La circostanza dell'approdo di un natante in un determinato porto veniva dunque annotata sulla patente (o bolletta) di salute che ogni imbarcazione doveva avere a bordo²³. Sia il primo rilascio della patente di salute, sia la vidimazione della stessa, la cosiddetta "ritoccata", erano subordinati a ispezione sanitaria da parte dei deputati di salute alla barca e ai marinai costituenti l'equipaggio. Era infatti consuetudine che le Deputazioni si limitassero per lo più a "ritoccare" le patenti sanitarie fin tanto che vi fosse stato spazio sufficiente sul documento, anche diversi mesi dopo il primo rilascio²⁴. In ogni caso, fino a quando i deputati di salute non si fossero recati presso l'imbarcazione per l'ispezione sanitaria e il controllo dei documenti, sarebbe stata vietata ogni forma di contatto e di comunicazione tra l'equipaggio e la popolazione²⁵. Per questa ragione era di grande importanza che un deputato di salute fosse sempre reperibile, anche nelle ore notturne, per rendere più veloci le operazioni di scarico delle merci e di rifornimento dei legni.

Ogni annotazione da riportare sulle patenti di salute era soggetta al pagamento da parte del padrone del legno di un diritto, pari a 1 carlino, fissato per legge e stabilito dal regolamento del 1820²⁶, oltre a un'indennità di "accesso e recesso" pari a 6 carlini da versare nelle casse delle municipalità e che nella prassi era richiesta solo se i legni sbarcavano in luoghi di mare distanti più di tre miglia dal centro abitato competente per territorio²⁷. Naturalmente il rispetto della normativa non era rigoroso né da parte dei padroni, né da parte delle Deputazioni di salute che, talvolta, giungevano persino a esonerare gli equipaggi dalle visite sanitarie in cambio di modeste regalie.

Le imbarcazioni prive di una documentazione sanitaria conforme alle prescrizioni vigenti erano formalmente tenute a osservare un periodo di quarantena stabilito dalla normativa. Nella prassi, tuttavia, le irregolarità riscontrate nelle patenti non venivano sempre sanzionate secondo quanto previsto dalle leggi. Non di rado i deputati di sanità si mostravano negligenti nell'esercizio delle loro funzioni o indulgenti nei confronti dei marinai appartenenti alle comunità locali, adottando al contempo atteggiamenti di maggiore severità nei confronti degli equipaggi provenienti dalle marine dei centri limitrofi. In tale contesto, la legislazione sanitaria poteva

²³ La formula riportata su ciascuna patente sanitaria si presentava come segue: «Parte da questa spiaggia di [...], ove per la Grazia di Dio e dei nostri Santi Protettori si gode perfettissima Salute, senza alcun sospetto di male contagioso, il battello [...] nominato [...] per andare alla pesca o dove sarà più opportuno». ASCH, *Intendenza, Salute Pubblica*, b. 72, f. 13, c. 41, a. 1847.

²⁴ ASCH, *Intendenza, Salute Pubblica*, b. 72, f. 13, c. 25, a. 1847.

²⁵ ASCH, *Intendenza, Salute pubblica*, b. 1, f. 2, c. 25, a. 1829.

²⁶ *Regolamenti sanitari per lo Regno delle Due Sicilie* (1° gennaio 1820) all'art. 216 e la tabella con le tariffe a p. 189.

²⁷ ASCH, *Intendenza, Salute pubblica*, b. 1 bis, f. 48, c. 6, a. 1829.

essere impiegata come uno strumento efficace di regolazione selettiva, funzionale alla difesa del mercato e delle risorse ambientali del territorio, progressivamente percepite non più come beni liberamente accessibili, bensì come patrimonio collettivo della comunità di riferimento, da tutelare rispetto a interferenze esterne²⁸.

2. Composizione e distribuzione sul territorio del naviglio abruzzese

La peculiare conformazione del litorale abruzzese richiedeva che il naviglio locale fosse costituito prevalentemente da imbarcazioni a fondo piatto, idonee alla navigazione in acque basse e che potevano essere facilmente issate sulla spiaggia in caso di condizioni meteorologiche avverse, anche in considerazione della diffusa carenza di infrastrutture portuali lungo la costa. Nei primi decenni dell'Ottocento sulla costa delle province abruzzesi l'imbarcazione maggiormente impiegata era la paranza, imbarcazione monoalbero a vela latina, nelle due tipologie della barca paranza e della paranzella, caratterizzate da dimensioni diverse. A queste si affiancava una varietà di battelli e di barche di dimensioni minori, spesso privi di una denominazione specifica, generalmente destinati ad assolvere a molteplici funzioni. Queste ultime spaziavano dal trasporto di modeste quantità di merci lungo il litorale, alle attività di pesca, fino al servizio di alleggio o al rifornimento delle imbarcazioni da carico impegnate su rotte a lungo raggio.

In un contesto contraddistinto da un volume di scambi relativamente contenuto e da traffici esercitati prevalentemente mediante imbarcazioni di piccola stazza, è possibile osservare come, all'interno della borghesia delle principali comunità costiere dell'Adriatico, si manifestasse una limitata propensione all'investimento nel settore delle attività marittime²⁹. Gli scarsi mezzi tecnici a disposizione delle marinerie e la difficoltà di rinvenire manodopera qualificata a condizioni accettabili, lasciavano infatti presupporre tempi troppo lunghi di recupero degli investimenti e rischi elevati di perdita del capitale per l'imperizia dei marinai o per l'impossibilità di rinvenire gli uomini necessari per equipaggiare le barche. Lo stato di profonda crisi della

²⁸ Su questo concetto si veda anche M. Armiero, *La risorsa contesa: norme, conflitti, tecnologie tra i pescatori meridionali*, in «Meridiana», 31 (1998), p. 189.

²⁹ Anche in Puglia si avvertiva una scarsa propensione all'investimento nelle attività pescherecce, la proprietà delle imbarcazioni era miseramente remunerata ed esposta ad una rapida obsolescenza e ai naufragi, B. Salvemini, *Dalla "gaetana" al motopesca. Pescatori pugliesi nella grande trasformazione*, in id. *L'innovazione precaria*, Catanzaro, Meridiana, 1995, p. 100.

marineria locale si era acuito maggiormente nel Decennio, quando le implicazioni del blocco continentale e le difficoltà legate alla navigazione nelle acque dell'Adriatico, avevano profondamente ridimensionato l'impiego di risorse economiche nelle attività marittime³⁰. Coloro i quali disponevano di mezzi finanziari preferivano impiegarli in più sicure operazioni di prestito supportate da garanzie reali o, più semplicemente, nell'acquisto di beni immobili³¹.

Terminate le incertezze e ridimensionatosi il clima di instabilità che aveva caratterizzato il periodo napoleonico, la condizione della marineria regnicola non sembrò migliorare. Nel 1821 la situazione di tensione politica nel regno ed il timore di un'invasione austriaca mossa dal mare spinse le autorità militari a requisire temporaneamente le barche di stazza superiore alle 20 tonnellate appartenenti al distretto marittimo di Pescara, per armarle con cannoni leggeri sotto la guida di un ingegnere del genio militare³². Le imbarcazioni requisite ammontarono a 36 unità: 9 provenienti da Pescara, 7 da Ortona, 5 da Vasto, 1 da Campomarino, 1 dalla marina di Paglieta e ben 13 da San Vito, cittadina che si andava affermando come la località costiera con la marineria più florida del territorio abruzzese. Ad esclusione di un piulago di 20 tonnellate "allistato" presso la marina di Pescara³³ e di un trabaccolo di circa 46 tonnellate³⁴, le restanti imbarcazioni

³⁰ D. Demarco (a cura di), *La "Statistica" del Regno di Napoli nel 1811*, Roma, Accademia Naz. Dei Lincei, I, p. 21.

³¹ Un esame condotto sugli atti notarili rogati nella piazzaforte di Pescara durante il decennio napoleonico ha rivelato che, su un totale di 1.460 atti rogati dai tre notai cittadini, 259 atti (pari al 18%) riguardavano il prestito di denaro a vario titolo, 539 atti (pari al 37%) riguardavano compravendite di immobili, e solo 18 atti (pari all'1,2%) riguardavano compravendite di imbarcazioni e costituzioni di società di capitali tra armatori. Fonte: ASCH, *Notarile*, Pescara, G. Camponero, anni 1806-1815; G. De Marinis, anni 1806-1815; A. Onorii, anni 1806-1815.

³² La commissione marittima di Pescara controllava la costa della provincia di Abruzzo Citeriore e quella della provincia di Molise. Il litorale del Regno delle Due Sicilie era infatti suddiviso in 11 commissioni marittime che sovrintendevano alla navigazione commerciale: Napoli, Gaeta, Salerno, Paola, Pizzo, Reggio, Taranto, Barletta, Manfredonia, Pescara e Giulianova. Dalle Commissioni marittime dipendevano diverse marine di registrazione, una per ogni comune il cui territorio si affacciasse sul mare. Cfr. G. Tullio, *Commercio e marina nell'ultimo trentennio del periodo borbonico*, in A. Massafra (a cura di), *Il Mezzogiorno preunitario. Economia, società ed istituzioni*, Bari, Dedalo, 1988, p. 307.

³³ Per "allistamento" dei legni si intendeva l'iscrizione obbligatoria dell'imbarcazione in appositi registri utili in caso di precettazione dei legni stessi per scopi militari. Tale operazione, che era assimilata alla tenuta dei registri di leva delle genti di mare, rientrava dapprima sotto le competenze dei sindaci marittimi e successivamente, con decreto del 28 maggio 1821, era passata sotto la responsabilità dei sindaci comunali.

³⁴ Nella prima metà dell'Ottocento, nel Regno di Napoli la stazza si calcolava in tonnellate misurate in piedi di Francia; la stazzatura era calcolata secondo la formula che segue:

requisite erano paranzelle da pesca di tonnellaggio compreso tra le 20 e le 25 tonnellate³⁵.

Gli effetti della crisi degli investimenti nelle attività marittime si fecero sentire fino alla seconda metà degli anni Trenta, quando si registrò un'inversione di tendenza con l'incremento nel numero delle imbarcazioni e, conseguentemente, nel numero degli addetti alle attività marittime. Nel corso del periodo in esame si delineava una progressiva divergenza nella consistenza della marineria teatina rispetto a quella teramana, divergenza che trovava puntuale riscontro anche nei dati relativi al numero complessivo delle imbarcazioni censite nei rispettivi centri costieri. Sulla base dei dati presenti negli Annali del Regno delle Due Sicilie, apprendiamo che, alla fine dell'anno 1838, risultavano registrate nella provincia di Chieti ben 118 imbarcazioni, di cui 85 erano utilizzate indifferentemente per la pesca e per il piccolo cabotaggio. Per l'Abruzzo teramano il numero complessivo delle imbarcazioni registrate ammontava a 43, di cui 4 erano impiegate solo per il trasporto, e 39 venivano impiegate sia per la pesca, sia per il piccolo cabotaggio interno. In questa sede si farà riferimento solo ai valori presenti nello *Specchio della Marineria Mercantile de' reali domini di qua e di là del Faro al 1° gennaio 1839*. Da questa fonte apprendiamo che per l'anno 1838 la marineria di Giulia nella provincia di Abruzzo Ulteriore Primo, contava 5 barche, 3 paranze, 3 pielaghi e 6 sciabiche, mentre quella di Silvi contava 13 paranze, 6 barche, 3 pielaghi e 4 sciabiche. Circa le località dove i legni erano stati realizzati, la fonte precisa che 17 di essi erano stati costruiti a Silvi, 7 nei cantieri di Montepagano, 12 a Giulia, 3 a Pescara e 4 a Castellammare³⁶. La flotta commerciale della provincia di Abruzzo Citeriore contava nel complesso cinque centri di riferimento: Pescara, Francavilla, Ortona, San Vito e Vasto. Presso la marina di Pescara erano registrate ben 11 imbarcazioni tra cui 4 barche, 6 paranze ed un pielago. La marineria francavillese contava invece solo 4 piccole barche da pesca ed un pielago mentre a Vasto erano state registrate 16 imbarcazioni tra cui 3 barche da pesca e 13 paranze. Il vero punto di forza della marineria della provincia di

(lunghezza x larghezza x altezza) /94. Per lunghezza e larghezza si intendevano le misure massime interne, per altezza la distanza massima dal fondo della stiva alla parete inferiore del ponte. Il rapporto tra piedi di Francia e metri era di 1 piede di Francia = 0,32848 metri. Sull'argomento si veda M. Gabriele, *L'industria delle costruzioni navali nei territori dello Stato Pontificio dal 1815 al 1880*, Archivio Economico dell'Unificazione Italiana, serie I, volume XI, fascicolo 4, Roma, IRI, 1961, p. 5.

³⁵ Le imbarcazioni sarebbero state armate a spese dell'Intendenza, ai proprietari sarebbe stato pagato un noleggìo, mentre l'amministrazione militare avrebbe preparato il materiale per l'armamento. ASCH, *Intendenza, Polizia*, b. 281, f. 2, *L'ispettore dei Dazi Indiretti all'intendente di Abruzzo Citeriore*, Chieti, 1821.

³⁶ Fonte: *Specchio della Marineria Mercantile de' reali domini di qua e di là del Faro al 1° gennaio 1839*, supplemento agli «Annali Civili delle Due Sicilie», luglio-agosto 1841.

Chieti era tuttavia rappresentato dalle cittadine di Ortona e San Vito. Presso il comune di Ortona nell'anno 1838 erano infatti registrate 42 imbarcazioni tra cui 15 piccole barche da pesca, oltre a 12 paranze, 3 paranzelli e 12 pielaghi. A San Vito erano invece registrati 44 natanti tra cui 12 barche da pesca, 11 paranze, 10 paranzelli ed 11 pielaghi. Per quanto riguarda la distribuzione per località di costruzione delle barche è possibile osservare come 41 imbarcazioni siano state realizzate ad Ortona, 31 a San Vito, 9 a Vasto, 7 a Francavilla e 6 a Pescara, mentre le altre barche furono costruite in altre località, tra cui Montepagano, Silvi, Termoli e Trani³⁷.

Ad esclusione dei pielaghi che erano prevalentemente impiegati nel trasporto a corto e medio raggio, le restanti tipologie di imbarcazioni erano utilizzate indifferentemente per la pesca e per il piccolo cabotaggio all'interno del Regno. Non vi era una netta distinzione tra barche adibite solo ed esclusivamente alla pesca e quelle destinate al piccolo trasporto nelle acque nazionali, vi era infatti nella prassi una commistione tra le due attività, tanto più che le grandi famiglie di armatori abruzzesi erano spesso più legate all'agricoltura che alla pesca, ed impiegavano le proprie imbarcazioni anche per il trasporto di prodotti agricoli³⁸.

3. I traffici commerciali

Nel medio Adriatico il traffico marittimo in età preunitaria si articolava secondo due componenti in larga misura distinte, caratterizzate dall'impiego di mezzi tecnicamente differenti e da esigenze di navigazione non sovrapponibili. Da un lato si collocava la navigazione di lungo corso, orientata alla copertura di distanze più ampie e affidata a imbarcazioni di maggiori dimensioni, dotate di un equipaggiamento più complesso e di strumenti di bordo relativamente avanzati per gli standard dell'epoca. Dall'altro, come già osservato, si sviluppava la navigazione di piccolo cabotaggio, fondata sull'utilizzo di legni di modesta stazza e ridotto pescaggio, destinati a muoversi prevalentemente sotto costa e a percorrere brevi tragitti di navigazione³⁹.

Nell'Abruzzo costiero, la presenza di un litorale caratterizzato da condizioni idrografiche nel complesso poco favorevoli determinava una forte concentrazione nell'approdo di Punta Penna, in prossimità di Vasto, dei traffici commerciali svolti da imbarcazioni di maggiore tonnellaggio. Questo scalo

³⁷ *Ibidem*.

³⁸ F. Feola, *Paranze, fatti dati e miti*, Lanciano, Carabba, 1997, p. 18.

³⁹ Per una più ampia disamina sui traffici marittimi nell'Abruzzo preunitario si rimanda al volume di P. Nardone, *Portualità e navigazione in Abruzzo nella prima metà del XIX secolo*, Bari, Cacucci, 2008.

svolgeva una funzione strategica soprattutto per il carico dei cereali destinati al rifornimento annonario della capitale. I restanti porti delle province di Chieti e Teramo erano invece interessati quasi esclusivamente da forme di navigazione di piccolo cabotaggio o dalle sole uscite delle imbarcazioni impiegate nelle attività di pesca. Inoltre, la collocazione geografica del litorale abruzzese lo rendeva particolarmente esposto al rischio di contagio in occasione della diffusione di epidemie provenienti da altre aree dell'Adriatico. Risultavano infatti frequenti i casi di imbarcazioni di medio tonnellaggio provenienti dai porti dello Stato pontificio e dalla Dalmazia che, in determinati periodi, erano costrette a osservare la contumacia negli scali abruzzesi. Altrettanto ricorrenti erano le situazioni in cui giungevano imbarcazioni straniere munite di patenti di salute irregolari. In tali circostanze, la Deputazione di sanità territorialmente competente era tenuta a procedere al sequestro della documentazione di bordo e a richiedere tempestivamente istruzioni agli organi gerarchicamente superiori, attivando l'Intendenza, la quale a sua volta si rivolgeva alla Soprintendenza generale di salute. Questo percorso amministrativo determinava inevitabilmente tempi di attesa prolungati, nel corso dei quali il legno veniva trattenuto e non poteva allontanarsi dal porto di approdo.

Accanto ai traffici leciti si manifestava, inoltre, il fenomeno del contrabbando, contrastato tanto dall'amministrazione delle dogane, per evidenti ragioni di natura fiscale, quanto dalle autorità sanitarie in adempimento dei compiti di vigilanza connessi alla tutela della salute pubblica. Il fenomeno si verificava con particolare frequenza nell'entroterra e, in modo specifico, lungo la linea di confine tra la provincia di Teramo e l'Ascolano. Non mancavano, tuttavia, casi analoghi lungo il litorale, dove le operazioni di sbarco e di imbarco si svolgevano prevalentemente nelle ore notturne, al di fuori dei presidi doganali e sanitari o, talora, con la tacita connivenza delle stesse guardie incaricate dei controlli⁴⁰. Non era raro, inoltre, che il trasferimento di merci di contrabbando tra diverse imbarcazioni si svolgesse in mare aperto, nelle ore notturne e a considerevole distanza dalla costa, così da eludere la vigilanza delle autorità doganali e sanitarie. La possibilità di contatti in mare tra barche da pesca e unità adibite ai traffici commerciali provenienti da località della Dalmazia, dell'Istria o dello Stato pontificio non costituiva dunque un'eventualità remota, come attestano numerose comunicazioni indirizzate all'Intendenza dai posti telegrafici e dalle torri costiere di avvistamento⁴¹.

Per quanto riguarda il commercio marittimo, particolare apprensione nelle deputazioni di salute pubblica destava la circostanza dell'approdo di

⁴⁰ F. Bonelli, *Il commercio estero dello Stato Pontificio nel secolo XIX*, in *Archivio Economico dell'Unificazione italiana*, Roma, IRI, 1962, Serie I, vol. XI, fasc. 2, pp. 10 ss.

⁴¹ ASCH, *Intendenza, Salute pubblica*, b. 87, f. 12, a. 1817.

imbarcazioni recanti carichi di prodotti alimentari deperibili⁴² o di prodotti agricoli per l'alimentazione umana o animale, ritenuti suscettibili più di altre merci di favorire la diffusione delle epidemie. Ugualmente pericoloso era considerato il trasporto di animali vivi, destinati anch'essi in taluni casi all'alimentazione umana.

4. Conclusioni

Le evidenze emerse dall'analisi della normativa sanitaria marittima e della documentazione amministrativa relativa alle province costiere abruzzesi consentono di cogliere con maggiore chiarezza il ruolo svolto dai controlli di sanità pubblica nel condizionare le dinamiche economiche e commerciali del Mezzogiorno preunitario. Lungi dal configurarsi come un mero apparato tecnico volto alla prevenzione del contagio, il sistema sanitario marittimo preunitario si rivelò un dispositivo complesso, profondamente intrecciato con le strutture istituzionali, le pratiche amministrative e gli interessi economici locali.

Nell'esperienza abruzzese, contraddistinta da un naviglio di limitata stazza, da traffici prevalentemente circoscritti alla dimensione costiera e da una perdurante insufficienza delle infrastrutture portuali, l'applicazione delle normative sanitarie assunse tratti peculiari. Le Deputazioni di salute, cui era affidato un ruolo centrale nell'esercizio delle funzioni di vigilanza, operarono frequentemente in una situazione di equilibrio precario tra l'osservanza formale delle prescrizioni e la necessità di non ostacolare il regolare svolgimento delle attività economiche, adeguando non di rado le procedure alle condizioni concrete dei singoli scali e delle comunità locali. Ne scaturì un'applicazione delle norme non sempre uniforme, nella quale i limiti tra tutela della salute pubblica, salvaguardia degli interessi locali e pratiche di tolleranza amministrativa tendevano talora a sovrapporsi. L'esame dei traffici commerciali e della struttura del naviglio conferma, del resto, come il sistema della sanità marittima esercitasse un impatto differenziato sui diversi ambiti della navigazione, incidendo in misura maggiore sul piccolo cabotaggio e sui traffici di corto raggio, maggiormente esposti ai ritardi operativi e agli oneri derivanti dalle procedure di controllo. In questo quadro, le pratiche di contrabbando e le elusioni dei controlli non appaiono soltanto come manifestazioni di illegalità diffusa ma, anche, come risposte adattive a un sistema regolatorio percepito come oneroso e talvolta incoerente.

⁴² È questo il caso, ad esempio, di un carico di sardine in salamoia che proveniva da Senigallia, ASCH, *Intendenza, Salute pubblica*, b. 87, f. 12, a. 1817.

Nel loro insieme, le fonti analizzate delineano il profilo di un'area periferica nella quale la sanità marittima concorse a riorientare i rapporti tra centro e periferia, tra autorità amministrative e operatori economici, nonché tra lo spazio locale e i circuiti commerciali di più ampio respiro. L'esame del caso dell'Abruzzo marittimo consente pertanto di disporre di un osservatorio significativo per comprendere in che modo, nel Mezzogiorno preunitario, le politiche di tutela della salute pubblica si intrecciarono con le dinamiche economiche e sociali, esercitando un'incidenza non trascurabile sull'organizzazione dei traffici e sulle pratiche della vita quotidiana delle comunità costiere.

8. Commercio, sovranità e navigazione: il ruolo dei trattati internazionali nell'ascesa del Regno d'Italia (1861-1876)

di Natascia Ridolfi

Introduzione

Le scelte di politica commerciale adottate dopo l'Unità furono determinanti per inserire il nuovo Stato italiano nel contesto economico internazionale e per delinearne il percorso di integrazione¹. Dopo il 1861, il Regno d'Italia si trovò a dover affrontare una duplice sfida: da un lato, la necessità di consolidare la propria sovranità in un contesto geopolitico instabile; dall'altro, l'urgenza di definire un modello di sviluppo capace di ridurre l'arretratezza economica e il divario regionale. In questo scenario, le scelte in materia di commercio estero non furono semplici strumenti tecnici, ma veri e propri atti di politica economica e diplomatica, destinati a incidere sulla collocazione internazionale del Paese e sul suo percorso di modernizzazione². Queste, peraltro, furono oggetto di dibattiti parlamentari e riflessioni teoriche, all'interno delle quali furono gettate le basi per la realizzazione di una rete di relazioni con Paesi lontani attraverso i trattati di commercio, amicizia e navigazione.

Partendo dall'analisi dei testi legislativi, dei trattati e delle discussioni parlamentari, il presente lavoro intende indagare le ragioni economiche e politiche che spinsero i governi della Destra storica a stipulare accordi con Paesi extraeuropei, volti ad affermare l'aspirazione del Regno d'Italia nel contesto internazionale in termini di sovranità e sicurezza economica.

¹ Per maggiori approfondimenti circa l'esordio del Regno d'Italia nel contesto internazionale, si rimanda a F. Curato, *I primi passi dell'Italia nella politica internazionale* in «Il Politico», vol. 20, n. 1, 1955, pp. 38-62.

² P. Ciocca, *Ricchi per sempre? Una storia economica d'Italia (1796-2005)*, Torino, Bollati Boringhieri, 2007, pp. 78-109; S. Fenoaltea, *L'economia italiana dall'Unità alla grande guerra*, Roma-Bari, Laterza, 2006, pp. 77-122.

1. Il Regno d'Italia tra sovranità e reti commerciali (1861-1876)

Nel periodo successivo all'Unità, il Regno d'Italia versava in una situazione di fragilità politica ed economica. Molte erano infatti sia le difficoltà da affrontare all'interno del Paese, come ad esempio l'avversione della Chiesa, il brigantaggio meridionale, il divario regionale e la carenza infrastrutturale, ma anche quelle date da tensioni esterne, quali l'ostilità dell'Austria e la complessa relazione con la Francia³. In tale contesto, la sovranità del giovane Stato risultava fortemente minata da limitazioni geopolitiche e da una strutturata arretratezza economica⁴.

Tutto ciò contribuì a produrre un'identità nazionale lacerata, «ferita», sofferta, con la quale la classe dirigente liberale al potere dovette subito confrontarsi, nel tentativo di arginare quanto più possibile i potenziali esiti di rottura e di frammentazione che già s'intravedevano⁵.

Tali condizioni non inibirono l'Italia alla legittima aspirazione di prendere parte nel contesto internazionale come Stato unitario e come “forza” economica, in virtù di quel particolare *background* sociale, culturale ed economico che aveva caratterizzato il suo passato “nei sette Stati in cui era divisa allora l'Italia, l'attività e la potenza tecnica ed economica industriale e commerciale, se erano minori di quelle estere, erano tuttavia notevoli e dimostravano soprattutto una grande possibilità potenziale, specialmente per la genialità dei suoi capi e per le qualità dei lavoratori”⁶. Era noto che l'Italia dipendesse dalle produzioni estere, come riferito nella tabella n.1, ma rispetto a tale ineluttabile necessità diveniva perentorio incrementare le sue esportazioni. Infatti, l'andamento import/export della nazione era fortemente sbilanciato a favore delle importazioni, dove Francia e Gran Bretagna rappresentavano i maggiori partner del Paese, riflettendo una consolidata dipendenza italiana dalle loro produzioni. L'eccezione più significativa in Europa, espressione di relazioni commerciali più equilibrate, ma soprattutto di una maggiore

³ G. Galasso, *Stato nazionale e democrazia latina: il modello italiano* in P. Ciocca, G. Toniolo, (a cura di), *Storia economica d'Italia*, vol. 1, Roma-Bari, Laterza, 1998, pp. 327-400, e in particolare pp. 341-342.

⁴ Nel contesto post-unitario il deficit del bilancio dello Stato nel 1861 ammontava a 446 milioni di lire con una popolazione che si aggirava sui 22 milioni di abitanti, 4 milioni dei quali risiedeva nel Veneto e nel Lazio, territori non ancora annessi al Regno. G. Carocci, *L'età contemporanea*, vol. 3, Bologna, Zanichelli, 1992, p. 876; C. Morandi, *La politica estera dell'Italia*, Firenze, Le Monnier, 1968, p. 40.

⁵ R. Piccioni, *L'identità italiana* in «Nuova informazione bibliografica», n. 4, 2011, p. 726.

⁶ G. Bassani, *La politica economica e i trattati di commercio dell'Italia dall'Unità alla guerra* in «Annali di Economia», vol. 8, n.1, 1932, p. 34.

capacità di esportazione verso aree limitrofe, era quella elvetica. Per quanto concerneva i traffici extra continentali, anche le importazioni dagli Stati Uniti risultavano particolarmente rilevanti, mentre i prodotti italiani erano particolarmente apprezzati nell'impero ottomano.

Tab. 1 - Movimento commerciale Italia – resto del mondo (1859-1861)

<i>Paese</i>	<i>Importazioni totali (Lire)</i>	<i>Esportazioni totali (Lire)</i>
Francia	156.769.618	103.064.635
Gran Bretagna	79.209.382	10.632.776
Austria	23.899.988	46.008.481
Svizzera	46.368.151	43.165.293
Russia	25.101.500	1.471.144
Olanda	15.011.883	853.847
Belgio	3.001.752	397.814
Spagna	9.262.708	2.585.591
Svezia/Norvegia	430.258	960.000
Impero Ottomano	3.876.293	10.549.362
Indie Orientali	700.791	352.057
Cina	27.000	20.400
USA	193.314.756	8.681.748

Fonte: Elaborazione propria dei dati contenuti in G. Sugana, Cenni storico-commerciali intorno alle varie nazioni: e loro rapporti col Regno d'Italia, Torino, Tip. G. B. Paravia, 1864, pp. 184-185.

Il Regno italiano si presentò così sulla scena internazionale coltivando aspirazioni di potenza e prestigio, pur consapevole di esser privo di basi solide. Infatti, l'Italia era uno Stato, economicamente in ritardo, militarmente incompleto e privo di quel consolidato *status* che caratterizzava invece le grandi nazioni europee. Nonostante ciò, il proposito di affermarsi con un ruolo attivo nel contesto internazionale era alimentato dalla consapevolezza di beneficiare di una posizione strategica e privilegiata nel Mediterraneo⁷. I primi governi postunitari optarono dunque per una strategia di apertura negli scambi internazionali, sostenuta dalla dottrina liberista condivisa, peraltro, dalle principali potenze europee⁸. Il libero scambio, infatti, veniva concepito come strumento per garantire mercati di sbocco alla produzione interna e attrarre capitali stranieri, indispensabili per stimolare lo sviluppo economico nazionale. Questa scelta rispondeva agli interessi dei grandi proprietari terrieri e degli imprenditori agricoli, ma anche alle pressioni di Francia e Gran

⁷ G. Romanato, *L'Italia dopo l'unificazione: problemi e limiti di una "potenza minore"* in «História: Debates e Tendências», vol. 7, n. 1, 2008, pp. 105-121.

⁸ F.J. Coppa, *Commercio estero e politica doganale nell'Italia liberale* in G. Mori, (a cura di), *L'industrializzazione in Italia (1861-1900)*, Bologna, il Mulino, 1977, pp. 221-230.

Bretagna, che avevano sostenuto il processo di unificazione⁹. L'adozione di tale politica commerciale presupponeva la definizione di un progetto economico coerente che necessitava di trovare un equilibrio tra industrializzazione del paese e consolidamento del settore agricolo. I trattati internazionali stipulati con realtà extraeuropee assunsero così un ruolo cruciale non solo per favorire le esportazioni agricole e l'importazione di materie prime, ma anche per sostenere, indirettamente, lo sviluppo di settori industriali considerati strategici.

L'apertura dell'Italia verso il mercato internazionale si manifestò proprio quando le economie extraeuropee, nella seconda metà dell'Ottocento, iniziarono a inserirsi progressivamente nei circuiti commerciali del Vecchio Continente, trasformandolo in un "grande mercato" nel quale si inserì gradualmente anche l'economia del resto del mondo¹⁰. I protagonisti di questa integrazione furono i Paesi europei industrializzati, che, almeno nella fase iniziale, provarono a escludere l'Italia, ancora acerba nel suo processo di industrializzazione nazionale, avviatosi solo intorno al 1896¹¹. Tuttavia, come osserva Paul Bairoch, sebbene la rapida crescita degli scambi coinvolse i diversi Stati in modo differente, in funzione della proiezione delle rispettive economie e del peso del loro commercio internazionale, l'Italia riuscì a collegarsi a tale circuito, ovviamente con ritmi e intensità inferiori rispetto alle economie più avanzate¹². In particolare, i prodotti agricoli costituivano la voce principale delle esportazioni, mentre la limitata dotazione di materie prime condizionava la capacità di competere sul piano industriale¹³. Si trattava per l'Italia, in definitiva, di una tipologia di export che rifletteva l'eco-

⁹ V. Castronovo, *Storia economica d'Italia. Dall'Ottocento ai giorni nostri*, Torino, Einaudi, 1995, pp. 41-45.

¹⁰ P. Bairoch, *Storia economica e sociale del mondo. Vittorie e insuccessi dal XVI secolo a oggi*, vol. II, Torino, Einaudi, 1999, pp. 371- 384.

¹¹ Ivi, vol. I, pp. 450-500.

¹² P. Bairoch, *Rivoluzione industriale e sottosviluppo*, Torino, Einaudi, 1967, pp. 300-340.

¹³ B. Stringher, *Gli scambi commerciali con l'estero e la politica commerciale italiana dal 1860 al 1910*, Milano, Hoepli, 1911, pp. 7-19. Le riflessioni di Bonaldo Stringher confermano il quadro generale: nel periodo compreso tra il 1860 e il 1876 il commercio internazionale italiano, sebbene di dimensioni contenute, veniva considerato complessivamente favorevole. Le politiche commerciali promosse dalla Destra storica, in sintonia con l'orientamento liberista europeo, determinarono flussi di importazione ed esportazione di entità significativa, con una netta prevalenza delle prime. Il volume complessivo delle transazioni raggiunse circa 13.920 milioni di lire per le importazioni e 6.580 milioni per le esportazioni, caratterizzate da un andamento regolare nel primo caso e più discontinuo nel secondo, in ragione di fattori congiunturali. Nell'analisi dei flussi, Stringher attribuiva le oscillazioni a cause di natura politica, economica e naturale: le annessioni territoriali del Veneto e del Lazio, le ripercussioni della guerra franco-prussiana, la crisi della bachicoltura che ridusse le esportazioni seriche, nonché la stipula di nuovi trattati con Francia, Germania e Austria.

nomia di un paese arretrato, come si presentava, del resto, negli anni successivi all'Unità¹⁴.

La partecipazione italiana al commercio estero fu influenzata anche da variabili monetarie e demografiche. Il corso forzoso della lira, introdotto nel 1866, determinò una rarefazione della moneta metallica, un aumento dei prezzi e una crescita della circolazione delle banconote, che passò da 335 milioni prima della sua applicazione a 915 milioni tre anni dopo¹⁵. Questo contribuì ad accrescere le esportazioni e ridurre le importazioni, soprattutto negli anni 1866-1867 e 1871-1873¹⁶. La legge bancaria del 1874 e il miglioramento della situazione economica portarono all'abolizione del corso forzoso nel 1881¹⁷. Parallelamente, l'incremento demografico influi sull'andamento del commercio estero, incrementando consumi, manodopera e produzione agricola e industriale, fattori che condizionarono il volume complessivo degli scambi¹⁸.

È necessario sottolineare tuttavia che la ricostruzione dell'import-export italiano durante gli anni della Destra storica si basava prevalentemente su due fonti statistiche curate dal Ministero delle Finanze: il Movimento commerciale del Regno d'Italia e la Statistica del commercio speciale di importazione e di esportazione¹⁹. Tali fonti, però, non erano considerate pienamente attendibili a causa delle inesattezze presenti soprattutto, come osservava Ottavio Messori, nelle dichiarazioni relative alle merci esenti da

¹⁴ S. Fenoaltea, *Lo sviluppo economico dell'Italia nel lungo periodo* in (a cura di), P. Ciocca, G. Toniolo, *Storia economica d'Italia*, vol. I, Roma-Bari, Laterza, 1999, p. 30

¹⁵ Il corso forzoso fu introdotto con il Regio decreto del 1° maggio 1866, n. 2873, *Prestito al Governo del Re fatto dalla Banca Nazionale, i cui biglietti acquistano corso forzato, e disposizioni concernenti la Banca stessa, il Banco di Napoli, di Sicilia, la Banca Nazionale Toscana e la Banca Toscana di Credito per il Commercio d'Italia*, pubblicato in «Gazzetta Ufficiale», 2 maggio 1866, n. 121.

¹⁶ In particolare, nel 1871 le importazioni ammontarono a 961 milioni di lire, mentre le esportazioni a 1.075 milioni. G. Tagliacarne, *La bilancia internazionale dei pagamenti dell'Italia nel primo centenario dell'Unità* in «L'Economia italiana dal 1861 al 1961», Milano, Giuffrè, 1961, p. 314.

¹⁷ A. Capanna, O. Messori, *Gli scambi commerciali dell'Italia con l'estero dalla costituzione del Regno ad oggi*, Roma, Casa Editrice d'Italia, 1940, pp. 51-52 e V. Castronovo, *Storia d'Italia. Dall'unità ad oggi*, vol. I, Torino, Einaudi, 1975, pp. 78-79.

¹⁸ Per gli anni 1871-1876, si veda B. Stringher, *Gli scambi con l'estero*, cit., pp. 60-61 e Tabella B (valori in lire con potere d'acquisto 1938).

¹⁹ Per quanto concerne le carenze strutturali del movimento commerciale, si rinvia a: G. Federico, *Per una analisi del ruolo dell'agricoltura nello sviluppo economico italiano: note sull'esportazione di prodotti primari (1863-1913)*, in «Società e storia», 1979, n. 5, p. 387. Tale contributo va integrato con le osservazioni puntuali dello stesso autore in *Per una valutazione critica delle statistiche della produzione agraria italiana dopo l'Unità (1860-1913)*, in «Società e storia», 1982, n. 15, in particolare alle pp. 100-106.

dazio, frequentemente riferite in modo irregolare dai venditori²⁰. Del medesimo avviso era anche Bonaldo Stringher che rilevava imprecisioni proprio nel periodo dei governi della Destra storica: “il nostro commercio si venne progressivamente svolgendo, come risulta dalle statistiche delle dogane italiane, statistiche non omogenee per tutto il tempo che seguì il 1860 e precedette il 1877, a cagione dei successivi ingrandimenti territoriali”²¹. In realtà, questi constatava la presenza di errori anche dopo il 1877 sia nelle quantità sia nella qualità delle merci, ma più in generale nella strutturale confusione tra commercio generale, commercio speciale e commercio di transito²².

Tuttavia, seppure imperfetti, tali dati, se da una parte non fornirono una fotografia coerente dell’andamento import-export della nazione, dall’altra non impedirono comunque la costruzione di una rete di relazioni funzionali orientate al rafforzamento della posizione italiana nei traffici internazionali²³.

2. I trattati di commercio e navigazione extracontinentali: le nuove reti di scambio

La politica commerciale extraeuropea della Destra storica, come già accennato, si fondava sul modello del libero scambio, considerato il miglior sistema in grado di assicurare sia i mercati di sbocco per la produzione interna sia quello per attrarre capitali stranieri, stimolo essenziale allo sviluppo economico del Paese. Tali accordi, concepiti in un’ottica di medio-lungo termine, miravano ad ampliare la rete mondiale degli scambi, garantendo al Regno d’Italia una pluralità di partner all’interno del contesto internazionale e stimolando relazioni con popoli e culture diverse, che offrivano opportunità e conoscenze.

I trattati internazionali tendono sempre più ad accentuare il loro carattere originario e la loro organica funzione di gangli vitali della società dei popoli, di centri di

²⁰ A. Capanna, O. Messori, *Gli scambi commerciali dell’Italia con l’estero*, cit., p. 110. Si veda anche Ministero dell’Interno, *Annuario statistico italiano 1900*, Roma, Tip. Elzeviriana, 1900, p. 568.

²¹ B. Stringher, *Gli scambi commerciali con l’estero*, cit., p. 12.

²² B. Stringher, *Note sulle statistiche commerciali*, in *Biblioteca dell’economista*, serie IV, vol. I, parte I, Torino, Utet, 1896, p. 84.

²³ Le strategie economiche poste in essere durante il periodo della Destra storica, volte a sostenere sovranità e sicurezza commerciale, furono oggetto del successivo passaggio dal liberismo al protezionismo di fine Ottocento. G. Federico, *Per una analisi del ruolo dell’agricoltura*, cit., pp. 386-387; M. Gomellini, *Breve storia delle barriere agli scambi in Italia* in «Quaderni di Storia Economica», n. 46, 2020, pp. 8-9.

raccolta, e di distribuzione delle infinite forze pullulanti dalla vita delle nazioni, perni attorno ai quali muove e ruota quell'esistenza comune²⁴.

Tuttavia, la politica commerciale extraeuropea non si fondò su un piano organico: i trattati furono spesso il risultato di esigenze contingenti, condizionate da fattori economici e diplomatici, oltre che dal delicato equilibrio tra commercio e sovranità²⁵. Lo sguardo della Destra storica nella costruzione di tali reti andò oltre il Vecchio continente, spingendosi sia verso Occidente sia verso Oriente. In questa direzione si mossero dunque i trattati internazionali della giovane nazione post-unitaria.

Tra i Paesi oltre l'Atlantico, nel novembre 1871 l'Italia stipulò un trattato di commercio e navigazione con gli Stati Uniti, che rinnovava in parte quello del 1838²⁶. L'accordo, basato sul principio di reciprocità degli scambi, non andò a soddisfare tutte le richieste italiane, quali libera navigazione fluviale, la riduzione dei dazi e il libero cabotaggio. Rispetto alla prima istanza gli USA, pur negando la navigazione interna, consentirono invece l'accesso nei tratti di mare prospicienti i grandi porti, come ad esempio quello di Philadelphia e New Orleans, mentre per quanto concerneva le tariffe doganali, a partire dal 1870 gli Stati Uniti introdussero dazi sulle merci importate, destinate a ridurre il disavanzo finanziario determinato dalla guerra civile²⁷. Si provvide, tuttavia, a una parziale riduzione tariffaria per alcune merci italiane, tra cui vino, agrumi, marmi e zolfo (15,9% delle importazioni e 17,2% delle esportazioni con quota prevalente di agrumi e marmi)²⁸. L'approvazione del trattato non trovò immediato accordo in ambito parlamentare, incontrando alcune resistenze superate grazie agli interventi del Ministero per l'Agricoltura, Industria e Commercio, delle Camere di Commercio ed Arti e della Corte dei Conti del Regno d'Italia. Dopo il parere positivo del Consiglio

²⁴ R. Mosca, *Appunti intorno alla storia dei trattati internazionali* in «Annali di Scienze Politiche», vol. 2, n. 4, 1929, pp. 323-324.

²⁵ Per una panoramica dei trattati commerciali internazionali, si veda: Ministero delle Finanze, *I trattati di commercio, dogana e navigazione fra l'Italia e gli altri Stati in vigore al 1° settembre 1911*, Roma, Tipografia G. Civelli, 1911.

²⁶ Il trattato di commercio e di navigazione con gli Stati Uniti d'America fu firmato a Firenze il 26 febbraio 1871 e ratificato a Washington il 17 novembre 1871. La durata era di cinque anni. Legge del 14 dicembre 1871 n. 565.

²⁷ B. Stringher, *La politica doganale negli ultimi trent'anni* in «Giornale degli economisti», vol. 4, nn. 2/3, 1889, pp. 146-147.

²⁸ B. Stringher, *Note sulle statistiche commerciali*, cit., p. 12. Stringher utilizzò i dati di un'accurata analisi di Luigi Bodio, *Saggio del commercio esterno terrestre e marittimo del Regno Italia*, Firenze, Barbera, 1865. Le merci esportate e importate nel corso del 1862 erano molto diversificate. Si può ipotizzare che l'Italia abbia esportato negli USA olio d'oliva, zolfo, vino e marmi e abbia importato ferro di prima lavorazione, filati di cotone e tabacchi.

Superiore dell'Agricoltura, Industria e Commercio, l'accordo fu ratificato il 27 marzo 1871²⁹.

Il trattato con il Regno delle Hawaii³⁰, stipulato nel 1863, alcuni anni prima rispetto a quello con gli Stati Uniti, seguì un iter di negoziazione più semplice che contemplò l'apertura di un consolato a Honolulu e clausole ispirate al Congresso di Parigi del 1856³¹. Quest'ultimo, in particolare, stabiliva principi giuridici nei conflitti in mare, ma soprattutto regole per la tutela del commercio internazionale anche in aree di guerra³². Il Congresso, convocato al termine della guerra di Crimea, costituì un momento di svolta nella codificazione del diritto marittimo internazionale, introducendo regole innovative destinate a orientare la condotta delle potenze in materia di guerra navale e neutralità³³.

L'Italia ampliò la sua rete commerciale stringendo relazioni anche con Paesi dell'America Centrale. Tra il 1861 e il 1872 furono stipulati alcuni trattati volti a consolidare i rapporti economici e a favorire nuove opportunità di scambio. Il primo accordo fu concluso con la Repubblica del Salvador nel 1861 che, riaffermando quanto già stabilito tra il Regno di Sardegna e la nazione salvadoregna³⁴, garantiva all'Italia la libertà di commercio lungo le sue coste, ma soprattutto recava una clausola "segreta" volta ad accordare al neo Stato i medesimi vantaggi concessi alle altre nazioni spaniche³⁵.

Nel 1863 fu stipulato il trattato con la Costa Rica, che oltre a garantire diritti civili alle rispettive popolazioni, contemplava "parificazione delle bandiere nei trasporti diretti e indiretti, facilità di esercitare lo scalo, regime della nazione più favorita per il cabotaggio, parità dei diritti marittimi coi nazionali, trattamento nazionale nei casi di approdo forzato o volontario, assistenza

²⁹ Senato del Regno, *Discussione del progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio e di navigazione cogli Stati Uniti d'America*, Sessione 1870-71, tornata del 28 giugno 1871; ID., *Relazione dell'Ufficio centrale sul progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio e di navigazione cogli Stati Uniti d'America*, Sessione 1870-71, n. 72 A.

³⁰ Il trattato di amicizia, commercio e navigazione stipulato con il Regno delle Isole Avajane fu firmato a Parigi il 22 luglio 1863 e ratificato a Londra il 3 maggio 1867, con una durata decennale (Legge del 3 novembre 1867, n. 4034).

³¹ Per maggiori approfondimenti circa le Dichiarazioni del Congresso di Parigi del 1856 si rimanda a C.I. Hamilton, *Anglo-French Seapower and the Declaration of Paris* in «The International History Review», vol. 4, n. 2, 1982, pp. 166-190, in particolare pp. 178-179.

³² G.P. Stefani, *La guerra corsara. Forma estrema del libero commercio*, Milano, Editore Jaca Book, 2002, pp. 63-64.

³³ E.G. Faraci, G. Astuto (a cura di), *Napoleone III e il secondo impero. L'unificazione italiana e la politica europea*, Roma, Società editrice Dante Alighieri, 2021, pp. 277-279.

³⁴ L. Palma, *Nuova raccolta dei trattati e delle convenzioni in vigore fra il Regno d'Italia ed i governi esteri (anni 1881-1890)*, vol. 3, Torino, Unione tipografica editrice, 1890, p. 298.

³⁵ L'accordo relativo al trattato con la Repubblica del Salvador fu stipulato nell'ottobre 1860 e ratificato a Torino nel 1861.

nei casi di naufragio, trattamento nazionale per il collocamento delle navi, per il loro caricamento o scaricamento, e per l'uso di ogni genere d'impianti destinati al movimento delle merci nei porti, infine trattamento della nazione più favorita per gli agenti diplomatici e consolari, per i sudditi, per le merci e le mercanzie, accordato gratuitamente o verso compenso a seconda che la concessione fatta a terzi fosse a titolo gratuito o oneroso"³⁶.

Nel 1868 l'Italia firmò un accordo con l'Honduras, ritenuto di particolare rilevanza strategica in quanto in quel momento il Paese stava valutando la costruzione di una rete ferroviaria interna, un'infrastruttura destinata ad avere un impatto significativo sullo smercio dei prodotti italiani³⁷. Il trattato commerciale fu completato "il 15 giugno 1869 da quello per le estradizioni, della durata di cinque anni"³⁸.

Sempre nell'America centrale, nel 1868 l'Italia concluse un trattato con il Guatemala, ratificato nel 1871, avente validità di dieci anni³⁹. Nell'autunno del 1876 la sua applicazione, dopo uno scambio di note ufficiali tra i due Paesi, recò un'ulteriore puntualizzazione ovvero se fossero venuti meno i vantaggi concessi dalle parti ad altre nazioni e poi estesi al Guatemala e all'Italia⁴⁰, le merci introdotte nei rispettivi territori sotto bandiera dell'altra parte sarebbero state assoggettate al trattamento previsto per le importazioni effettuate con bandiera nazionale⁴¹.

Nel 1872 l'Italia siglò l'accordo con il Nicaragua, considerato un Paese emergente nel panorama commerciale internazionale⁴². Il trattato, ispirato ai

³⁶ Il trattato d'amicizia, di commercio e di navigazione con la Repubblica di Costa Rica fu firmato a San Josè di Costa Rica il 14 aprile 1863 e ratificato a Washington il 13 aprile 1864. La durata era di cinque anni. Legge del 18 marzo 1865 n. 2204; Ministero delle Finanze, *I trattati di commercio, dogana e navigazione fra l'Italia e gli altri Stati in vigore al 1° settembre 1911*, Roma, Stabilimento tipografico G. Civelli, 1911, p. XI.

³⁷ Il trattato di commercio e di navigazione con l'Honduras fu sottoscritto a Guatemala il 31 dicembre 1868 e fu adottato dall'Italia il 24 agosto 1870. La durata era di dieci anni. Legge del 24 agosto 1870 n. 2893.

³⁸ Il trattato di commercio e navigazione tra Italia e Honduras divenne esecutivo con la Legge del 26 dicembre 1875, n. 2893. Per maggiori approfondimenti circa le relazioni dell'Italia con l'Honduras si rimanda a G. Severino, *Italia-Honduras: 170 anni di rapporti diplomatici* in «Report Difesa», n. 53, 2025, pp. 6-14.

³⁹ Camera dei Deputati, *Approvazione dei trattati di commercio e di navigazione tra il Regno d'Italia e le Repubbliche del Guatemala e di Honduras*, Sessione 1869-70, n. 92; Legge dell'11 aprile 1872 n. 775.

⁴⁰ Ministero dell'Economia nazionale, *I trattati di commercio fra l'Italia e gli altri Stati*, vol. I, Roma, Provveditorato generale dello Stato, 1927, p. 657.

⁴¹ Ministero delle Finanze, *I trattati di commercio, dogana e navigazione fra l'Italia e gli altri Stati in vigore al 1° settembre 1911*, Roma, Stabilimento tipografico G. Civelli, 1911, p. XII.

⁴² Il Progetto di legge relativo al trattato di commercio e di navigazione concluso a Managua

principi di libertà economica e reciprocità internazionale, riprendeva, per quanto concerneva la navigazione, le disposizioni già adottate da quest'ultimo nei trattati con Francia, Gran Bretagna e Belgio. Tuttavia, l'accordo con l'Italia introduceva ulteriori clausole, come ad esempio, il riconoscimento della nazionalità italiana ai figli dei coloni nati in Nicaragua.

Parallelamente, l'Italia intensificò anche i rapporti con l'America Meridionale, dove i trattati offrivano la possibilità di esportare prodotti alimentari e manufatti in cambio di pelli, lana e caffè. Il primo accordo fu firmato con il Venezuela nel 1861 e garantiva agli operatori commerciali ampie libertà di movimento e di attività⁴³, in virtù di consolidati rapporti già con il precedente Regno di Sardegna⁴⁴.

Nel 1863 seguì la convenzione consolare con il Brasile⁴⁵ “per regolare i diritti, privilegi e immunità reciproche di Consoli, Viceconsoli, Delegati Consolari e Cancellieri, nonché le funzioni e gli obblighi a cui sono rispettivamente soggetti in entrambi i Paesi”⁴⁶, mentre nel 1867 iniziarono le trattative con l'Uruguay. Queste furono però interrotte in quanto il Paese era stato coinvolto nel progetto di realizzazione di un'unione doganale tra gli Stati sudamericani. L'iniziativa fallì e l'Italia riprese i negoziati che, tra l'altro, oltre ad avere obiettivi economico-commerciali, includevano anche garanzie volte a tutelare gli interessi di una numerosa comunità italiana presente nella zona di Rio della Plata⁴⁷. È importante sottolineare che nei trattati extra continentali della Destra storica un'attenzione particolare è dedicata proprio agli italiani all'estero, verso i quali si formalizzavano ufficiali richieste di tutela:

il 6 marzo 1868 tra l'Italia e il Nicaragua fu presentato alla Camera dei Deputati nella sessione del 1867 (Tornata del 10 dicembre 1868, n. 235), con Relazione della Commissione (Tornata dell'8 giugno 1869, n. 235 A). Il Rapporto della Giunta per l'approvazione dei trattati di commercio e di navigazione con le Repubbliche del Perù, Guatemala, Honduras e Nicaragua fu discussa nella Tornata del 18 giugno 1870 (Sessione 1869-70, nn. 90-91-92 A).

⁴³ Il trattato di amicizia, di commercio e di navigazione tra Italia e Repubblica del Venezuela fu sottoscritto a Madrid il 19 giugno 1861 e ratificato a Parigi il 20 settembre 1862. Esso aveva la durata di cinque anni.

⁴⁴ Per maggiori approfondimenti circa le relazioni dell'Italia con il Venezuela si veda: G. Severino, *Relazioni Italia-Venezuela: storia di venti anni di rapporti diplomatici (1842 - 1862)* in «Report Difesa», n. 60, 2025, p. 14.

⁴⁵ La convenzione fu stipulata a Rio de Janeiro il 4 febbraio 1863 e ratificata il 24 aprile del 1863. Regio decreto del 12 luglio 1863 n. 1377.

⁴⁶ Decreto n. 3.085 - Promulga a Convenção Consular entre o Império do Brasil e o Reino da Itália, 28 aprile 1863.

⁴⁷ Il trattato con l'Uruguay fu stipulato in sostituzione di quello del 1840, prorogato sino al 1851. Senato del Regno, *Progetto di legge per l'esecuzione dei trattati di commercio e navigazione tra l'Italia e la Repubblica orientale dell'Uruguay*, Sessione 1867, n. 94; Senato del Regno, *Relazione dell'Ufficio Centrale sul progetto di legge per un trattato di amicizia, di commercio e navigazione tra l'Italia e la Repubblica orientale dell'Uruguay*, Sessione 1867, n. 94 A.

È veramente una caratteristica di questi trattati il contenere, più che clausole per regolare materia economica, delle convenzioni per regolare le posizioni, le libertà e così via dei cittadini all'estero; in molti vi si legge la preoccupazione di vedere i sudditi essere trattati in tutto con principi di libertà, di perfetta uguaglianza⁴⁸.

Nel 1869 fu rinnovato il trattato con l'Argentina⁴⁹, anche in questo caso, già sottoscritto dal Regno di Sardegna nel 1855 e tra il 1869 e il 1870 il Regno d'Italia concluse anche un accordo con il Perù, che le garantì una posizione privilegiata nelle vivaci attività commerciali dei porti di Callao, Paita e Arico. Le esportazioni italiane verso il Perù comprendevano marmi, zolfo, olio, vino e prodotti tessili, mentre le importazioni peruviane erano limitate a guano e lana⁵⁰.

La politica estera della Destra storica si interessò anche del continente africano, stipulando due trattati di amicizia, commercio e navigazione: il primo fu concluso con la Liberia nel 1862⁵¹ che, oltre ad avere una rilevanza economica-commerciale, offriva allo Stato africano un *modus* per affermare la sua "sovranità" nel contesto internazionale:

As far as we are concerned, a Treaty of Commerce and Navigation has the double advantage not only of reciprocal exchange and international Commerce and Navigation, but also, that of raising us politically, and bringing our State into notice, and establishing more thoroughly our existence⁵².

⁴⁸ G. Bassani, *op. cit.*, p. 38; Commissariato Generale dell'Emigrazione, *Annuario statistico dell'emigrazione italiana dal 1876 al 1925, con notizie sull'emigrazione negli anni 1869-1875*, Roma, l'Universale, 1926, pp. 1533-1537.

⁴⁹ Il trattato di commercio e di navigazione con la Repubblica Argentina fu sottoscritto a Buenos Aires il 30 settembre 1869, in virtù di quello precedente sottoscritto il 21 settembre 1855. Regio decreto del 5 novembre 1868, n. 4675 e n. 5357.

⁵⁰ Il trattato di amicizia, navigazione e commercio tra l'Italia e il Perù, originariamente stipulato nel 1853 con il Regno di Sardegna, si concluse nel 1866, cessando di avere effetti a partire dal 1867. Un nuovo accordo commerciale venne firmato a Lima il 27 luglio 1869, con una durata decennale, in vigore dal 13 marzo 1870. La questione fu oggetto di discussione alla Camera dei Deputati, come attestano la Relazione della Giunta per l'approvazione dei trattati di commercio e di navigazione con le Repubbliche del Perù, Guatemala, Honduras e Nicaragua (Tornata del 18 giugno 1870, Sessione 1869-70, nn. 90-91-92) e il Progetto di legge per l'approvazione del trattato con il Perù (Sessione 1869-70, n. 90); B. Stringher, *Note sulle statistiche commerciali*, cit., p. 12.

⁵¹ Il trattato tra l'Italia e la Repubblica della Liberia fu sottoscritto a Londra il 23 ottobre 1862 e ratificato il 6 maggio 1863. Esso aveva durata di dieci anni. Regio decreto del 6 giugno 1863 n. 1315.

⁵² American Colonization Society, *Treaty with Italy*, in «The African Repository and Colonial Journal», vol. 39, n. 10, 1863, pp. 289-293.

Il secondo accordo fu concluso con il Regno di Tunisi nel 1868⁵³. Esso contemplava una certa libertà di commercio che rafforzò il legame e l'entità dei traffici tra i due Paesi. Nei porti di Genova e Livorno, infatti, giungevano consistenti quantitativi di lane e olio provenienti da Tunisi, a testimonianza di un legame economico sempre più stretto. Tuttavia, il progressivo calo del prezzo dell'olio sui mercati internazionali indebolì tale dinamica, contribuendo al declino economico tunisino e preparando il terreno alla conquista francese del 1881⁵⁴. Il trattato con la Tunisia oltre ad agevolare gli scambi, per l'Italia assumeva un significato notevole: rafforzava la proiezione italiana nel Mediterraneo, collocandola tra le maggiori potenze europee, come Francia e Gran Bretagna, assicurandole così uguali diritti e concessioni⁵⁵.

Il Regno d'Italia avviò importanti relazioni commerciali anche con diversi Paesi asiatici. Il primo accordo fu concluso nel 1861 con uno Stato transcontinentale, la Turchia, inserendosi nel processo di riforme dell'Impero ottomano (Tanzimat)⁵⁶. Il trattato garantiva all'Italia libertà di commercio in tutto il territorio ottomano e assicurava il rifornimento di grano e riso per quantità del valore di circa 50 milioni di lire l'anno⁵⁷. Nel 1862 seguì il trattato con la Persia, volto a sostenere l'industria serica italiana colpita dalla malattia dei bachi da seta: la Persia si impegnava a fornire semi e bozzoli per un periodo di quattro anni. L'accordo prevedeva anche l'istituzione di consolati italiani che avevano lo scopo di agevolare i traffici tra le due nazioni⁵⁸.

⁵³ Il trattato di amicizia, commercio e navigazione con il Regno di Tunisi fu firmato a Goletta di Tunisi l'8 settembre 1868 e ratificato il 29 settembre 1868. Legge del 30 dicembre 1868 n. 4768; Camera dei Deputati, *Progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio tra l'Italia e il governo di Tunisi*, Sessione 1867, Tornata del 2 dicembre 1868, n. 230; ID., *Camera dei Deputati, Relazione della commissione per l'approvazione del trattato di commercio tra l'Italia e il governo di Tunisi*, Sessione 1867, Tornata del 11 dicembre 1868, n. 230 A.

⁵⁴ P. Bairoch, *Storia economica e sociale*, cit., p. 843.

⁵⁵ Ivi, p. 541.

⁵⁶ Gli accordi relativi al trattato italo-turco furono conclusi a Costantinopoli nel mese di luglio 1861 con ratifiche scambiate il 9 settembre dello stesso anno. Il trattato fu firmato il 29 dicembre 1861, mentre gli effetti dello stesso si ebbero a partire dal 13 marzo 1862 con una durata di sette anni. Regio decreto del 29 dicembre 1861 n. 405.

⁵⁷ *Commercio estero e politica commerciale*, in G. Rasi (a cura di), *Annali dell'Economia Italiana 1861-1870*, vol. 1, Milano, Ipsoa, 1981, p. 135 e B. Stringher, *Gli scambi con l'estero*, cit., p. 13.

⁵⁸ Il trattato di amicizia, navigazione e commercio tra l'Italia e la Persia fu sottoscritto a Teheran il 24 settembre 1862, mentre i quattro articoli aggiuntivi vennero approvati il 29 settembre dello stesso anno e ratificati a Parigi il 15 dicembre 1862. Il primo articolo sanciva il principio di relazioni cordiali e stabili tra i due Paesi, affermando: «Ci sarà amicizia sincera e una costante buona intelligenza tra il Regno d'Italia e tutti i soggetti italiani e l'Impero di Persia e tutti i soggetti persiani».

Nel 1866 l'Italia stipulò anche un trattato con il Giappone, grazie al quale fu possibile l'accesso ai porti di Kanagawa, Nagasaki e Hakodate. L'accordo, perfezionato nel 1868, precedette la rivoluzione Meiji e stabiliva tariffe doganali fino al 1872⁵⁹. L'Italia importava grandi quantità di semi di baco (oltre mezzo milione di cartoni nel 1867) e modeste quantità di seta, esportando invece in quelle aree vino e altri prodotti. L'accordo si rivelò cruciale per lo Stato italiano, poiché consentiva infatti, anche in questo caso, di compensare la drastica riduzione della produzione serica nazionale, compromessa dall'epidemia di pebrina. In tale contesto, l'importazione di materie prime dall'estero divenne una condizione imprescindibile per sostenere l'industria tessile e preservare la competitività economica del Paese. Ciò intensificò i traffici marittimi a lungo raggio, favoriti anche dall'apertura del Canale di Suez che dal 1869 contribuì a definire le nuove rotte commerciali, soprattutto verso quei Paesi dell'Estremo Oriente come il Giappone⁶⁰.

Sempre nel 1866 fu stipulato un trattato con la Cina, che prevedeva l'apertura di numerosi scali commerciali e la definizione di tariffe dettagliate. L'accordo si inseriva nel contesto delle guerre dell'oppio, che avevano imposto l'apertura del Paese al commercio internazionale⁶¹. La scelta politica di consolidare la presenza italiana in quella lontana area geografica rispondeva a una pluralità di fattori strategici. In primo luogo, si intendeva salvaguardare e, ove possibile, potenziare le attività già avviate, strettamente correlate alle esigenze dell'industria serica nazionale. A ciò si aggiungeva l'attrattiva di un mercato ampio e dinamico che, secondo parte della pubblicistica coeva, in seguito all'apertura del canale di Suez⁶², sarebbe stato destinato a gravitare nell'orbita economica europea. Infine, non andava trascurata la spinta, più

⁵⁹ Il trattato di amicizia, commercio e navigazione con il Giappone fu firmato a Yeddo il 25 agosto 1866 (Legge del 24 maggio 1868, n. 4395). Il documento fu redatto in sette copie: due in giapponese, tre in francese e due in italiano. La versione francese era considerata ufficiale e vincolante, poiché, in caso di divergenze interpretative tra il testo italiano e quello giapponese, si sarebbe fatto riferimento al testo francese. Il trattato autorizzava i mercanti italiani a operare da Kanagawa fino al fiume Logo, che sfocia nella baia di Yeddo tra Nawasaki e Sinagawa, e in ogni altra direzione entro un raggio di 10 ris (circa 40 km); da Hakodate, entro la stessa distanza. Il ris corrispondeva a 3.910 metri. A Nagasaki, invece, gli italiani godevano di libertà di movimento nell'intero territorio imperiale circostante.

⁶⁰ Ministero Agricoltura, Industria e Commercio, *Annali di Statistica. L'industria della seta in Italia*, fasc. XXXVII, Roma, Tipografia nazionale G. Bertero, 1891, p. 6.

⁶¹ Il trattato di amicizia, commercio e navigazione con l'Impero cinese fu firmato a Pechino il 26 ottobre 1866 e aveva una durata di dieci anni. Legge del 24 maggio 1868 n. 4406.

⁶² Per maggiori approfondimenti circa il ruolo del Canale di Suez nel Mediterraneo si veda P. Nardone, D. Dell'Osa, *Gli interessi economici europei e la Compagnia del Canale di Suez* in A. La Macchia (a cura di), *Migrazioni e sviluppo economico nell'Europa mediterranea in età moderna e contemporanea*, Milano, FrancoAngeli, 2023, pp. 121-136.

generale, verso l'estensione del raggio operativo delle imprese commerciali italiane, percepita come condizione necessaria per accrescere la competitività del sistema produttivo nazionale⁶³.

Nel 1868 l'Italia stipulò un accordo con il Regno di Siam (Thailandia), basato su tariffe doganali ridotte e condizioni simili a quelle concesse a Francia e Gran Bretagna. Il Siam, desideroso di occidentalizzarsi, offriva ampie opportunità di export⁶⁴. Infine, nel 1873 l'Italia concluse un trattato con la Birmania, che oltre ai prodotti manifatturieri, prevedeva la fornitura di armi e piroscafi, segnando un ulteriore rafforzamento della presenza nazionale in Estremo Oriente⁶⁵. A conferma di questa vocazione strategica, l'Italia inviò tecnici e ufficiali che contribuirono alla modernizzazione birmana, rafforzando la sua influenza nel territorio⁶⁶.

3. La navigazione tra sovranità politica e integrazione dei mercati

Nel periodo postunitario la navigazione assunse un ruolo cruciale nella politica commerciale italiana. I trattati stipulati tra il 1861 e il 1876 non si limitarono a regolare gli scambi di merci, ma definirono diritti di accesso ai porti, libertà di cabotaggio e condizioni di transito fluviale, elementi essenziali per garantire la presenza italiana nei traffici internazionali. In un contesto dominato dalle potenze marittime europee, l'Italia cercò di inserirsi nei circuiti globali attraverso clausole che assicuravano alle imbarcazioni italiane la possibilità di operare in scali strategici, come Kanagawa e Nagasaki in Giappone, o i porti del Rio della Plata in Sud America. La classe politica dell'epoca considerava il mare, e quindi la navigazione, "lo

⁶³ Per maggiori approfondimenti sul trattato dell'Italia con la Cina si rimanda a: A. Francioni, *Il trattato italocinese del 1866 nelle carte dell'ammiraglio Arminjon*, Working Paper 46, 2003, Dipartimento di Scienze Storiche, Giuridiche, Politiche e Sociali dell'Università degli Studi di Siena.

⁶⁴ Il trattato di amicizia, commercio e navigazione con il Regno di Siam fu stipulato a Londra il 3 ottobre 1868 e ratificato a Bangkok il 1 gennaio 1871. La durata era di dieci anni. Legge del 22 ottobre 1871 n. 553; Camera dei Deputati, *Relazione della Giunta per l'approvazione dei trattati di commercio tra l'Italia e il Regno di Siam*, Tornata 20 gennaio 1869, Sessione 1867-68, n. 228 A; Senato del Regno, *Relazione dell'Ufficio centrale sul progetto di legge per l'approvazione del trattato di commercio col Regno di Siam*, Sessione 1867-68, n. 168-A. Prima della stipulazione del trattato, nel 1864, sbarcarono 457 navi italiane con riso, zucchero, legname, seta e altre merci.

⁶⁵ Il trattato di amicizia e di commercio con l'Impero birmano fu firmato a Mandalay il 3 marzo 1871 e ratificato il 26 dicembre 1872. Regio decreto del 16 febbraio 1873 n. 1262.

⁶⁶ S. Pelaggi, *I tecnici italiani nel Regno di Birmania. L'esportazione di emigrazione qualificata e le tentazioni coloniali del Regno d'Italia nel sud est Asiatico* in «Studi Emigrazione», vol. 56, n. 214, 2019, pp. 319-334.

spazio prioritario dell'intervento statale, in quanto agente costitutivo del *nation building* e del protagonismo dell'Italia nello scenario del *naval power* internazionale”⁶⁷.

La stipulazione dei trattati extraeuropei rappresentò un passo decisivo per la proiezione marittima del Regno d'Italia, anticipando il dibattito sulla realizzazione di una flotta commerciale e militare capace di sostenere le ambizioni nazionali, peraltro ampiamente legittimate in quanto, come asseriva il savonese Paolo Boselli, deputato dal 1870, negli ultimi anni di governo della Destra storica “l'Italia nostra ha fibra marinara ed essa, o sarà una grande nazione marittima, o non sarà affatto una grande nazione”⁶⁸.

Era infatti innegabile il ritardo tecnico delle imbarcazioni nazionali che faticavano nell'essere motorizzate: la navigazione a vela prevaleva su quella a vapore, e le cause erano da ricondurre sia agli elevati costi di realizzazione, ma anche all'acerbo sviluppo dell'industria navale, non ancora in grado di effettuare quegli investimenti necessari per tentare un timido avvio di take off tecnologico. Difficoltà, senza dubbio, significativa, era rappresentata poi da quella congenita avversione verso il cambiamento che caratterizzava, comunque, gli armatori italiani, orientati a “tener dietro al piccolo, lasciando agli altri i migliori affari”⁶⁹. I relativi effetti sul movimento commerciale marittimo risultavano evidenti nella Tabella 2.

Tab 2 - Movimento commerciale marittimo italiano (1862-1864).

Anni	Navi a vela		Navi a vapore		Totale	
	numero	tonn.	numero	tonn.	numero	tonn.
1862	9.356	643.946	57	10.228	9.413	654.174
1863	12.186	642.371	80	17.812	12.266	660.183
1864	13.809	573.242	90	19.837	13.899	593.079

Fonte: A. Petino, Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione, in «L'Economia italiana dal 1861 al 1961» cit., p. 278.

Nel triennio 1862-1864, infatti, l'Italia nei primi anni di governo della Destra storica si presentava ancora con una navigazione nazionale “a due velocità”: le navi a vela che, da una parte aumentarono di unità, diminuendo in capacità di stazza, sempre più orientate verso la navigazione costiera della penisola e il cabotaggio; le navi a vapore, invece, pur trascurabili in termini

⁶⁷ E. Tonizzi, *L'Italia e il mare. I porti e la politica portuale 1861-1913* in «Contemporanea», n. 1, 2018, pp. 27-49.

⁶⁸ C. Delfino, *La marina mercantile italiana. Il suo passato e il suo avvenire*, Campobasso, Casa Tipografico-editrice Cav. Uff. Giov. Colitti e Figlio, 1916, p. 7.

⁶⁹ A. Petino, *Il problema marittimo in Italia all'alba dell'unificazione*, in «L'Economia italiana dal 1861 al 1961», cit., pp. 278-279.

numerici, incrementarono il tonnellaggio, rimanendo però una presenza marginale nel panorama marittimo nazionale⁷⁰.

Lo sviluppo della navigazione per l'Italia si coniugava anche alla primaria necessità di affermare la sovranità del giovane Regno nel contesto internazionale, poiché una nazione poteva essere considerata pienamente indipendente solo se in grado di garantire la propria sicurezza e il proprio sviluppo economico⁷¹. Nel XIX secolo, ciò significava possedere, dunque, una marina mercantile e militare capace di proteggere le rotte commerciali e assicurare l'accesso ai mercati internazionali. Il controllo e la presenza nei circuiti marittimi non era soltanto una questione di prestigio, ma una condizione essenziale per affermare una sovranità effettiva, espressione di libere politiche economiche e industriali nel contesto dei traffici extraeuropei.

4. Alcune considerazioni conclusive

L'analisi dei trattati di commercio e navigazione stipulati dalla Destra storica con Paesi extraeuropei tra il 1861 e il 1876 evidenzia come essi abbiano rappresentato non solo strumenti diplomatici, ma leve fondamentali per sostenere l'espansione commerciale del giovane Regno d'Italia. In un contesto di arretratezza economica e di dipendenza dalle grandi potenze europee, tali accordi rispondevano alla duplice esigenza di garantire sbocchi per le esportazioni agricole e approvvigionamenti strategici, ma anche di proiettare l'Italia nei circuiti globali, rafforzando la sua visibilità internazionale. La navigazione, elemento cardine di questi trattati, si configurò come condizione imprescindibile per assicurare accesso ai porti, libertà di cabotaggio e protezione delle merci, consolidando reti di scambio che avrebbero favorito la competitività del sistema produttivo nazionale. Sebbene tali iniziative fossero spesso frammentarie e prive di un piano organico, segnarono comunque il primo tentativo di coniugare apertura economica e affermazione della sovranità, anticipando il dibattito sulla modernizzazione navale e sul protezionismo di fine Ottocento. In questo senso, i trattati extraeuropei non furono meri atti commerciali, ma strumenti di politica economica e di sovranità nazionale, attraverso i quali l'Italia cercò di tradurre in pratica la propria aspirazione di "potenza" a una presenza attiva nei traffici mondiali.

⁷⁰ L'arretratezza delle imbarcazioni italiane coinvolgeva anche quelle della marina militare nazionale. Per maggiori approfondimenti si rimanda a: P.P. Ramoino, *Una storia «Strategica» della Marina Militare Italiana*, in «Rivista Marittima», 2018, s.n., pp. 9-21.

⁷¹ D. Bonamico, *Il problema marittimo dell'Italia*, Roma, Tipografia della Lega Navale, 1899, p. 22.

Questo LIBRO



ti è piaciuto?

Comunicaci il tuo giudizio su:

www.francoangeli.it/opinione



**VUOI RICEVERE GLI AGGIORNAMENTI
SULLE NOSTRE NOVITÀ
NELLE AREE CHE TI INTERESSANO?**



ISCRIVITI ALLE NOSTRE NEWSLETTER

SEGUICI SU:



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Vi aspettiamo su:

www.francoangeli.it

per scaricare (gratuitamente) i cataloghi delle nostre pubblicazioni

DIVISI PER ARGOMENTI E CENTINAIA DI VOCI: PER FACILITARE
LE VOSTRE RICERCHE.



Management, finanza,
marketing, operations, HR

Psicologia e psicoterapia:
teorie e tecniche

Didattica, scienze
della formazione

Economia,
economia aziendale

Sociologia

Antropologia

Comunicazione e media

Medicina, sanità



Architettura, design,
arte, territorio

Informatica, ingegneria
Scienze

Filosofia, letteratura,
linguistica, storia

Politica, diritto

Psicologia, benessere,
autoaiuto

Efficacia personale

Politiche
e servizi sociali



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze

Il commercio marittimo, tra età moderna e contemporanea, costituisce un osservatorio privilegiato per comprendere le modalità attraverso le quali si sono strutturate le reti di scambio, le pratiche operative e gli equilibri istituzionali che hanno definito, nel lungo periodo, la storia economica europea. In questa prospettiva, i saggi raccolti in questo volume ricostruiscono, a partire da fonti e casi di studio differenziati, le forme concrete dell'attività mercantile per mare, intesa come un sistema complesso e dinamico di relazioni economiche, sociali e politiche nel quale la circolazione delle merci risulta inseparabile da quella degli uomini, delle informazioni e dei capitali.

Al centro dell'indagine si collocano, da un lato, le reti commerciali e le rotte dei traffici, modellate dagli attori economici attraverso relazioni fiduciarie e strategie di adattamento capaci di oltrepassare i confini politici e di ridefinire gli spazi economici; dall'altro, gli strumenti operativi della navigazione, dai contratti di società e di assicurazione ai dispositivi amministrativi, sanitari e diplomatici che regolavano l'accesso ai mercati e la mobilità delle navi. Tali strumenti sono analizzati non solo nella loro dimensione formale, ma come pratiche volte a ridurre il rischio, distribuire l'incertezza e rendere prevedibile l'attività commerciale.

Nel suo insieme il volume restituisce l'immagine di un commercio marittimo "inquieto", segnato da un equilibrio costantemente instabile e negoziato tra iniziativa privata e regolazione pubblica, tra opportunità di profitto e vincoli istituzionali. I contributi in esso presenti offrono una pluralità di sguardi su luoghi e periodi differenti, mettendo in luce continuità e discontinuità nei meccanismi che hanno sostenuto, nel lungo periodo, la costruzione degli spazi economici mediterranei ed europei.

Paola Nardone è professore ordinario di Storia economica presso il Dipartimento di Studi Socio-Economici, Gestionali e Statistici dell'Università degli Studi "G. d'Annunzio" di Chieti-Pescara e collabora col Centro "Ud'A TEMA" for Land and Sea. La sua attività di ricerca è incentrata in prevalenza sulle dinamiche di sviluppo economico e sociale in Italia, in età moderna e contemporanea.

Luisa Piccinno è professore ordinario di Storia economica presso il Dipartimento di Economia dell'Università degli Studi di Genova. La sua attività di ricerca si concentra principalmente sulla gestione del rischio nel commercio marittimo e sull'economia portuale, con particolare riferimento alla Repubblica di Genova in età preindustriale.



FrancoAngeli

La passione per le conoscenze