

MARCO MORONI

TRAFFICI E MARINERIE DELL'ALTO ADRIATICO
NEI REGISTRI DELL'UFFICIO DI SANITÀ DI ANCONA
1635-1660

1. FONTI SANITARIE E INTERSCAMBIO ADRIATICO

I rapporti interadriatici in un arco temporale di lungo periodo sono uno dei temi centrali di questa rivista. Si tratta di un tema che ovviamente può essere affrontato da molteplici punti di vista; nelle pagine che seguono si presterà attenzione soprattutto all'interscambio commerciale tra le due sponde dell'Adriatico, pur essendo consapevoli che quello economico è soltanto uno degli approcci possibili e che una visione multidisciplinare è sempre più auspicabile.

Gli studiosi di storia economica che hanno tentato di approfondire l'argomento si sono trovati a dover affrontare il difficile problema delle fonti. Nel tentativo di superare l'ottica impressionistica che spesso caratterizza molta della documentazione archivistica, sono andati alla ricerca di fonti seriali, privilegiando a lungo le fonti fiscali. Anche i registri fiscali presentano, però, non pochi limiti intrinseci, oltre a quelli tipici di tutta la documentazione di età prestatistica. Nel caso specifico qui analizzato, quello di Ancona, la principale fonte fiscale (la serie dell'Arco di Traiano) registra l'ingresso nel porto soltanto dei "bastimenti grossi", cioè delle navi di maggiore tonnellaggio, e non l'intero movimento portuale ¹.

¹ ALBERTO CARACCILO, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Parigi 1966; trad. it., a cura di Carlo Vernelli, *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Ancona, Quaderni di «Proposte e ricerche», 28 (2002), pp. 35-36.

In alcuni studi pionieristici Sergio Anselmi ha sottolineato le difficoltà che si incontrano quando ci si pone l'obiettivo di indagare il mondo oscuro delle imbarcazioni di minori dimensioni ². Il piccolo cabotaggio, infatti, in genere sfugge alle rilevazioni statistiche e soltanto negli ultimi decenni ha incominciato a essere illuminato grazie alle ricerche condotte facendo ricorso alla ricca documentazione notarile ³. Un ulteriore contributo è venuto di recente dallo studio delle fonti sanitarie che, rispetto a quelle fiscali, registrano gli arrivi di un numero di imbarcazioni ben più elevato ⁴.

Nel caso di Ancona, presso l'Archivio di Stato si conservano i registri redatti dai Provvisori alla Sanità nel periodo 1632-1660 ⁵. Pur

² SERGIO ANSELMI, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi*, in *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, a cura di Antonio Di Vittorio, Napoli 1986.

³ Ci si limita a rinviare ad alcuni degli studi degli ultimi anni: MARIA LUCIA DE NICOLÒ, *Le fonti notarili per la conoscenza dell'ambiente e della vita quotidiana della gente di mare*, in *Le marinierie adriatiche tra '800 e '900*, a cura di Pasqua Izzo, Roma 1989; MARIA CIOTTI, *Le fonti notarili per lo studio del naviglio minore a San Benedetto nel XVIII secolo*, «Studia picena», n. 64-65 (1999-2000), pp. 281-345; ANTONIO DI VITTORIO, *Marinai e barche da pesca nel Mezzogiorno del XVIII secolo*, in *La pesca nel Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, a cura di Giuseppe Doneddu - Maurizio Gangemi, Bari 2000, pp. 151-159.

⁴ Fra gli studi che hanno fatto ricorso alle fonti sanitarie si segnalano: BIAGIO SALVEMINI - MARIA ANTONIETTA VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economiche*, «Mélanges de l'École française de Rome», 103 (1991), pp. 103-163; IDD., *Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le Sud de l'Italie au XVIII^e siècle et au début de XIX^e siècle*, in *La Méditerranée, frontières et passages*, a cura di Thierry Fabre, Arles 1999, pp. 99-126; BIAGIO SALVEMINI, *The arrogance of the market. The economy of the Kingdom between the Mediterranean and Europe*, in *Naples in the eighteenth century*, a cura di Girolamo Imbruglia, Cambridge 2000, pp. 44-69; BIAGIO SALVEMINI - ANNASTELLA CARRINO, *Il territorio flessibile. Flussi mercantili e spazi meridionali nel Settecento e nel primo Ottocento*, in *Le mappe della storia. Proposte per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna*, a cura di Giuseppe Giarrizzo ed Enrico Iachello, Milano 2002, pp. 99-122; IDD., *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, «Quaderni storici», 121 (2006), pp. 209-254; JEAN PIERRE FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 voll., Napoli 1998; RENATO GHEZZI, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio di importazione*, Bari 2007.

⁵ ANCONA, *Archivio storico comunale* (conservato presso l'Archivio di Stato di Ancona), Sanità pubblica, Libri delle contumacie, Nota di vascelli et barche che capitano in questo Porto da luoghi sani o sospetti, liberi o soggetti a contumacia, et risoluzioni che sopra di esse si prendono et sopra ciascuna di loro si determinano, et ordini che per l'esecuzione si danno dalli Illustrissimi Provvisori, b. 903 (anni 1632-1633), b. 905 (1636-1638), b. 906 (1644-1650), b. 907 (1650-1655) e b. 909 (1655-1660).

presentando varie lacune (mancano gli atti relativi al biennio 1634-1635, al quinquennio 1639-1643 e al biennio 1646-1647 ⁶) e criteri di registrazione non omogenei, la serie dei *Libri delle contumacie* risulta di grande interesse in un'ottica non solo sanitaria, ma anche economica. In un precedente articolo ho concentrato la mia attenzione sul registro del 1632 e sul *Libri delle contumacie* del 1633, perché quest'ultimo è l'unico nel quale l'elenco sembra comprendere tutti gli arrivi ⁷. Queste pagine sono invece dedicate all'analisi dei registri relativi al periodo 1635-1660, ma si tenga presente che ad Ancona l'anno sanitario ha inizio il 1° novembre e si conclude il 31 ottobre dell'anno seguente: quindi in realtà i registri si riferiscono al periodo 1° novembre 1635-31 ottobre 1660; in tale periodo le imbarcazioni più piccole non vengono più rilevate, tanto che dagli oltre 1300 arrivi del 1633 negli anni seguenti si passa a una media di circa 140 arrivi.

Nonostante questi limiti e le lacune delle quali si è detto, i *Libri delle contumacie* dei Provvisori alla Sanità di Ancona offrono un contributo importante alla ricostruzione della rete di rapporti e dei flussi commerciali che univano il porto di Ancona con l'altra sponda dell'Adriatico. Oltre a sottoporre a verifica le linee evolutive ipotizzate nell'articolo precedente, i dati relativi al venticinquennio 1635-1660 permettono di cogliere l'emergere di nuove gerarchie mercantili e di più complesse articolazioni territoriali sulle quali finora poco si è indagato.

2. I DATI COMPLESSIVI

Prima di addentrarsi nell'analisi è bene richiamare il quadro generale. La tabella 1, nella quale sono riportati gli arrivi degli anni 1635-1660 distinti per aree di provenienza e confrontati con quelli relativi al biennio 1632-1633, conferma l'importanza delle marinerie di Venezia e Ragusa, sulla quale ha insistito Alberto Caracciolo ⁸, ma

⁶ Le registrazioni iniziano il 1° novembre e terminano il 31 ottobre dell'anno successivo.

⁷ MARCO MORONI, *Capitani, barche e merci della costa nord-orientale dell'Adriatico ad Ancona nei primi anni Trenta del Seicento*, «Atti e memorie della Società Dalmata di Storia patria», collana monografica n. 9 (N.S. XVIII) (2007), pp. 39-58.

⁸ A. CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, pp. 104-135.

mostra anche con chiarezza il rilievo degli scambi interadriatici e in particolare l'altissimo numero degli arrivi dalla Dalmazia. Nel periodo 1635-1660 dalla Dalmazia proviene quasi il venti per cento delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona.

Fra le rotte esterne all'Adriatico, non mancano gli arrivi dalle isole Ionie, dalla Morea, dalle isole Egee e dai principali porti di Egitto, Siria ed Anatolia, ma molto più intensi sono i rapporti con gli innumerevoli scali ed approdi dell'Istria e della Dalmazia, da Parenzo a Pola, da Zara a Sebenico, da Spalato a Traù. I registri dell'Ufficio di Sanità confermano il rapporto privilegiato di Ancona con Zara, dalla quale nel periodo qui analizzato complessivamente giungono ben 188 imbarcazioni, ma molto alto è il numero degli arrivi anche da Spalato e Sebenico.

**TABELLA 1. PROVENIENZA DELLE IMBARCAZIONI ENTRATE
NEL PORTO DI ANCONA NEL PERIODO 1632-1660.**

<i>Regioni di provenienza</i>	<i>1632-1633</i>	<i>%</i>	<i>1635-1660</i>	<i>%</i>	<i>Totale 1632-1660</i>	<i>%</i>
Litorale pontificio	195	20,8	200	7,6	395	11,1
Venezia e litorale veneto	404	43,1	219	8,3	623	17,5
Litorale austriaco	53	5,7	219	8,3	272	7,6
Istria	11	1,2	66	2,5	77	2,2
Dalmazia	109	11,6	498	18,9	607	17,0
Repubblica di Ragusa	48	5,1	539	20,5	587	16,5
Bocche di Cattaro	8	0,8	42	1,6	50	1,4
Albania	/	/	7	0,3	7	0,2
Regno di Napoli	76	8,1	365	13,9	441	12,4
Grecia e Morea	/	/	6	0,2	6	0,2
Isole Ionie	10	1,1	86	3,3	96	2,7
Isole Egee	11	1,2	30	1,1	41	1,1
Anatolia, Siria ed Egitto	1	0,1	5	0,2	6	0,1
Malta	/	/	5	0,2	5	0,1
Granducato di Toscana	/	/	1	/	1	/
Repubblica di Genova	/	/	28	1,1	28	0,8
Francia	8	0,8	148	5,6	156	4,4
Olanda	2	0,2	106	4,0	108	3,0
Amburgo	/	/	2	0,1	2	/
Inghilterra	2	0,2	58	2,2	60	1,7
Totale	938	100	2630	100	3568	100
Provenienza non indicata	561		/		561	
Totale complessivo	1499		2630		4129	

Un analogo rilievo della costa dalmata emerge anche dai dati relativi alla residenza dei capitani delle imbarcazioni entrate nel porto: come emerge dalla tabella 2, nel venticinquennio 1635-1660 i paroni dalmati sono quasi duecento, una cifra pari a più del 16 per cento dei 1111 capitani dei quali si conosce la residenza attraverso i registri di sanità.

TABELLA 2. RESIDENZA DEI CAPITANI DELLE IMBARCAZIONI ENTRATE NEL PORTO DI ANCONA NEL PERIODO 1632-1660.

<i>Regioni di provenienza</i>	<i>1632-1633</i>	<i>%</i>	<i>1635-1660</i>	<i>%</i>	<i>Totale 1632-1660</i>	<i>%</i>
Litorale pontificio	151	25,0	103	9,3	254	14,8
Venezia e litorale veneto	195	32,3	96	8,6	291	17,0
Litorale austriaco	32	5,3	62	5,6	94	5,5
Istria	13	2,1	55	4,9	68	4,0
Dalmazia	75	12,4	184	16,5	259	15,1
Repubblica di Ragusa	48	7,9	150	13,5	198	11,5
Bocche di Cattaro	12	2,1	49	4,4	61	3,6
Albania	/	/	4	0,4	4	0,2
Regno di Napoli	52	8,6	71	6,4	123	7,2
Grecia e Morea	/	/	6	0,5	6	0,3
Isole Ionie	5	0,8	59	5,3	64	3,7
Isole Egee	10	1,6	25	2,2	35	2,0
Anatolia, Siria ed Egitto	2	0,3	1	0,1	3	0,2
Malta	1	0,2	6	0,5	7	0,4
Granducato di Toscana	/	/	2	0,2	2	0,1
Repubblica di Genova	1	0,2	24	2,2	25	1,5
Francia	2	0,3	88	7,9	90	5,2
Catalogna	/	/	1	0,1	1	0,1
Olanda	4	0,7	86	7,7	90	5,2
Amburgo	/	/	1	0,1	1	0,1
Inghilterra	1	0,2	38	2,3	39	2,3
Totale	604	100	1111	100	1715	100
Provenienza non indicata	281		97		378	
Totale complessivo	885		1208		2093	

Tra la fine degli anni Quaranta e la prima metà degli anni Cinquanta gli scambi risentono negativamente della grave carestia che nel 1648 colpisce l'intera penisola e delle vicende belliche che in-

vestono anche la Dalmazia dopo lo scoppio della guerra di Candia ⁹. Ne approfittano le marinerie ponentine: i francesi in primo luogo, ma poi anche i “fiamminghi” e gli inglesi, in particolare dopo che nel 1654 ha termine il conflitto anglo-olandese, esploso all’indomani del primo Atto di navigazione (1651). Intanto sta crescendo il peso della mariniera austriaca che ha le sue basi principali a Fiume ed a Trieste.

3. LE MARINERIE DELL’ADRIATICO NORD-ORIENTALE

Volendo approfondire l’analisi, con i dati tratti dai registri di sanità è possibile elencare sia i porti di partenza che le località di residenza dei capitani entrati con le loro imbarcazioni nel porto di Ancona. Lo si è fatto nella tabella 3, che va letta tenendo conto di due avvertenze: 1) anche per il venticinquennio 1635-1660 il numero dei

TABELLA 3. IMBARCAZIONI PROVENIENTI DALLA COSTA NORDORIENTALE DELL’ADRIATICO E LOCALITÀ DI RESIDENZA DEI CAPITANI 1632-1660.

	1632-33 imbarcazioni	1632-33 capitani	1635-60 imbarcazioni	1635-60 capitani	totale imbarcazioni	totale cap.ni
<i>Dalmazia</i>						
Almissa	2	2	1	1	3	3
Arbe			13	6	13	6
Brazza	3	4	3	10	6	14
Cherso	5	4	10	2	15	6
Curzola	2	1	12	2	14	3
Isto			1	3	1	3
Lagosta			6		6	/
Larino			1	1	1	1
Lesina	4	4	11	6	15	10
Lissa				1	/	1
Lussino	3	3	1	15	4	18
Macarsca			1		1	/
Melada	5	5	22	12	27	17
Nona			4		4	/

⁹ GIUSEPPE PRAGA, *Storia di Dalmazia*, Varese 1981, pp. 198-202; CIRO PAOLETTI, *Le operazioni venete in Dalmazia nel biennio 1647-1648 in una fonte dell’Archivio di Stato di Roma*, «Atti e memorie della Società Dalmata di Storia patria», collana monografica n. 9 (N.S. XVIII) (2007), pp. 59-83.

TRAFFICI E MARINERIE DELL'ALTO ADRIATICO

87

Ossero	6	4	11	1	17	5
Pago	1	1	/		1	1
Premuda			6	6	6	6
Primi Scogli			5		5	/
Salona			1	2	1	2
San Pietro di Nembo			10	2	10	2
Santo Stefano			62		62	/
Sebenico	12	8	26	8	38	16
Selve	4	8	2	27	6	35
Spalato	8	5	41	27	49	32
Traù			17	11	17	11
Veglia	2	2	3	1	5	3
Zara	42	16	146	30	188	46
Località imprecisata	6	5	70	9	76	14
Totale Dalmazia	105	72	486	183	591	255
<i>Istria</i>						
Albona	/	1	3		3	1
Capodistria				1		1
Cittanova	4	3	12	1	16	4
Fasana	1	2	1	3	2	5
Isola d'Istria				1		1
Parenzo	/	1	1		1	1
Pirano	5	5	8	15	13	20
Pola	3	1	4		7	1
Rovigno	2	2	39	36	41	38
Umago	/	/	2		2	/
Località imprecisata		1	8		8	3
Totale Istria	15	16	78	56	93	72
<i>Litorale austriaco</i>						
Buccari	1	2	23	/	24	2
Fiume	26	18	69	21	95	39
Laurana	/	/	1	/	1	/
Porto Re	/	/	1	/	1	/
Segna	3	2	14	6	17	8
Trieste	23	10	111	35	134	45
Totale Litorale A.	53	32	219	62	272	94

capitani registrati nei *Libri delle contumacie* è inferiore a quello degli arrivi, perché in genere i capitani erano soliti percorrere per più anni la stessa rotta; 2) come è già avvenuto per la tabella 1, i dati rela-

tivi al biennio 1632-1633 presentano piccole differenze rispetto a quelli riportati nell'articolo precedente ¹⁰, perché qui si è voluto far risaltare la provenienza "ponentina" di alcune navi che avevano toccato Venezia, Milo o Alessandria soltanto come porti di transito.

Anche la tabella 3 mostra con evidenza il ruolo di primo piano svolto in Dalmazia da Zara; prima dello scoppio della guerra di Candia partono annualmente da Zara in direzione di Ancona decine e decine di imbarcazioni; poi, con l'inizio delle ostilità e con il territorio percorso dagli eserciti contrapposti, l'economia zaratina entra in una fase involutiva dalla quale riesce a riprendersi soltanto nella seconda metà degli anni Cinquanta. A quel punto, però, sono già emersi altri protagonisti, da una parte Trieste e dall'altra i "ponentini", e per Zara sarà sempre più difficile tornare al suo precedente primato.

Un'ultima osservazione: le rotte tra la Dalmazia e Ancona spesso sono percorse anche da altre marinerie: dai ragusei in primo luogo, ma anche dai cattarini e dai pontifici. Ecco perché il numero dei capitani dalmati è molto più basso di quello delle imbarcazioni provenienti dalla sponda orientale dell'Adriatico.

4. L'INTERSCAMBIO

Dal punto di vista merceologico, non si notano sostanziali novità rispetto a quanto emerso dall'analisi dei registri del biennio 1632-1633. Mentre i capitani ragusei continuano a sbarcare grandi quantitativi di cuoio, pellame, lana e cera e da Venezia giungono, oltre a spezie e materie prime, anche manufatti rari e di lusso come vetri, mobili e oggetti di oreficeria, le tre regioni qui analizzate mantengono le loro tradizionali specializzazioni.

Il Litorale austriaco invia ancora prevalentemente legname (da ardere e da opera) e ferrarecce; in questo flusso si rafforza Trieste che, grazie al sostegno delle autorità asburgiche, lentamente erode il ruolo di Fiume. Nel traffico delle ferrarecce si consolida anche la marineria locale, tanto che dopo la metà del secolo i capitani triestini superano di numero quelli fiumani.

¹⁰ M. MORONI, *Capitani, barche e merci*, tab. 1.

Meno consistente risulta l'interscambio con l'Istria, in gran parte limitato ai tradizionali prodotti della regione (legname, olio, vino, pesce conservato e pietre da costruzione)¹¹, mentre quasi tutto il sale di Pirano sembra prendere la via di Venezia¹². Fra le marinerie locali sorprende la debole presenza di Pola, Capodistria e Parenzo; più attiva risulta Pirano, ma ad emergere è soprattutto Rovigno, nel cui porto tra 1632 e 1660 operano ben 38 capitani; si stanno già ponendo le basi della forte crescita della marineria di Rovigno, che si consoliderà nel secolo seguente con la definitiva affermazione del settore della pesca: nel 1746 verranno registrate 112 barche da pesca, con un numero complessivo di quasi seicento addetti¹³.

Anche la Dalmazia, infine, conferma le sue tradizionali correnti di traffico: cuoio, pellami, lana, legname, cera, bestiame, cereali, olio, formaggi. Non mancano i tessuti di rascia e le tele "schiavine", ma a crescere sono soprattutto il pesce salato e la foglia di mortella. L'unico prodotto che per secoli aveva dato vita a una importante corrente di traffico e che ormai non figura più fra i flussi in entrata dalla Dalmazia è il sale; anche da Pago nel Seicento si esportano ovini, mentre lo Stato pontificio ormai utilizza le proprie saline, in particolare quelle di Cervia, oppure, facendo ricorso a navi ragusee o ponentine, si rifornisce di sale a Trapani e soprattutto a Barletta.

Nonostante gli intralci al commercio e alla navigazione provocati dalla guerra di Candia, il porto di gran lunga più dinamico resta Zara, da cui provengono la maggior parte delle imbarcazioni e il maggior numero dei capitani. Delle difficoltà di Zara sembra approfittare Spalato; l'aumento degli scambi tra Ancona e Spalato, già segnalato da Renzo Paci¹⁴ e confermato dai registri della sanità anconitana, attesta che con gli anni Trenta matura il sostanziale fallimen-

¹¹ EGIDIO IVETIC, *Oltremare. L'Istria nell'ultimo dominio veneto*, Venezia 2000, pp. 206-209.

¹² DARKO DAROVEC, *La realtà economico-sociale in Istria alla fine dell'antico regime*, in *Veneto, Istria e Dalmazia tra Sette e Ottocento. Aspetti economici, sociali ed ecclesiastici*, a cura di Filiberto Agostini, Venezia 1999, pp. 47-48.

¹³ *Ibid.*, p. 51.

¹⁴ RENZO PACI, *La concorrenza Ragusa-Spalato tra fine Cinquecento e primo Seicento*, in *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed età moderna*, a cura di Antonio Di Vittorio, Bari 1990, p. 285.

to del tentativo di creare, attraverso la scala di Spalato, una rotta alternativa al “ponte” Ancona-Ragusa ¹⁵; è vero che spesso prevalgono i carichi di cavalli, ma negli anni Cinquanta crescono anche gli arrivi di grano e pesce salato, oltre che di passeggeri e pellegrini.

L’interscambio tra le due sponde è ovviamente molto più ricco e articolato, ma la fonte qui utilizzata, registrando soltanto il traffico in entrata, permette di cogliere unicamente il commercio di importazione. Nella tabella 4 viene riepilogato per l’intero periodo 1632-1660 il movimento commerciale che dalla costa nordorientale dell’Adriatico muove in direzione di Ancona.

TABELLA 4. MERCI DI DALMAZIA, ISTRIA E LITORALE AUSTRIACO ENTRATE NEL PORTO DI ANCONA DISTINTE PER PORTO DI PROVENIENZA (1632-1660).

<i>Provenienza</i>	<i>N.</i>	<i>Tipologia delle merci esportate e numero dei carichi imbarcazioni</i>
<i>Dalmazia</i>		
Almissa	3	Cuoio 1, formaggio 1, ovini 2, pesce salato 2
Arbe	13	Cuoio 3, gelatina 1, legname 2, olio 1, ovini 2, pellegrini 1, pesce salato 3, tessuto di rascia 1, vallonea 1
Brazza	6	Cenere 1, formaggio 1, lana 2, legna da ardere 1, ovini 1, pellame 1, scotano 1, tessuto di rascia 1
Cherso	15	Cenere 1, equini 3, formaggio 1, grano 1, legna da ardere 3, mortella 2, ovini 1, passeggeri 1, pellegrini 1, pesce salato 1, tavole 1
Curzola	14	legna da ardere 7, mortella 1, passeggeri 1, pellame 1, pesce salato 4, scotano 2
Lagosta	6	Legna da ardere 1, pesce salato 6
Lesina	15	Animali 1, carrube 1, grano 2, legna da ardere 4, mortella 1, olio 2, pesce salato 3, vallonea 1, vino 1
Lussino	4	Animali 1, gelatina 1, mortella 2
Macarsca	1	Formaggio 1, legname 1
Melada	27	Animali 5, cenere 4, formaggio 4, gelatina 2, legna da ardere 6, legname 4, mortella 4, ovini 2, suini 1, pesce fresco 2, pesce salato 6
Nona	4	Grano 1, legna da ardere 3, orzo 1

¹⁵ Su questo tentativo si veda RENZO PACI, *La “scala” di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Venezia 1971.

Ossero	17	Cordovani 1, cuoio 1, gelatina 1, lana 2, legna da ardere 6, mortella 5, passeggeri 1, pellegrini 1, pesce salato 3, scotano 1
Pago	1	Ovini 1
Premuda	6	Cenere 1, legna da ardere 2, mortella 2, pesce salato 2
Primi Scogli	5	Bovini 1, formaggio 1, legname 2, mortella 1, ovini 1
Salona	1	Formaggio 1, legname 1
San Pietro di Nembo	10	Gelatina 1, grano 1, legna da ardere 4, legname 4, mortella 2, passeggeri 1,
Santo Stefano	62	Legna da ardere 57, mortella 1,
Sebenico	38	Bovini 3, cordovani 1, cuoio 4, doghe 2, equini 8, fichi secchi 1, formaggio 1, gelatina 1, grano 1, lana 2, legna da ardere 6, legname 1, mobili 1, mortella 4, olive 1, ovini 7, pegola 1, passeggeri 1, pesce salato 6
Selve	6	Bovini 1, legna da ardere 2, mortella 1, olio 1, passeggeri 1,
Spalato	49	Cuoio 2, equini 35, formaggio 1, grano 3, legname 1, passeggeri 5, pellegrini 2, pesce salato 3, soldati 2, tessuti 1
Traù	17	Bovini 1, equini 11, gelatina 1, legna da ardere 1, legname 1, orzo 1, passeggeri 1, pesce salato 2
Veglia	5	Equini 3, legna da ardere 1, maioliche 1, ovini 1, vino 1
Zara	188	Bovini 8, candele 1, cenere 3, cera 1, cordovani 1, cuoio 3, doghe 1, equini 47, formaggio 6, frutta 3, gelatina 10, grano 6, lana 4, legna da ardere 26, legname 15, mortella 39, orzo 1, ovini 12, panni 1, passeggeri 6, pellame 2, pellegrini 3, pesce salato 34, soldati 2, tessuti 1, vallonea 1
Località imprecisate	75	Cenere 2, doghe 1, equini 4, gelatina 5, grano 1, formaggio 2, legna da ardere 13, legname 8, mortella 8, olio 2, orzo 1, ovini 4, pesce salato 12, soldati 5, rame 1
<i>Istria</i>		
Albona	3	Legna da ardere 3, pesce salato 1
Cittanova	16	Animali 1, cenere 1, cuoio 1, doghe 1, equini 1, formaggio 1, lana 2, legna da ardere 5, legname 1, orzo 1, ovini 6
Fasana	2	Legna da ardere 1, munizioni 1
Parenzo	1	Legna da ardere 1
Pirano	13	Barca nuova 1, legna da ardere 4, legname 2, mortella 1, sale 1, passeggeri 3, tavole 1,
Pola	7	Equini 1, formaggio 1, legna da ardere 5, legname 2, pesce salato 2, pietre 1, tavole 1
Rovigno	41	Bovini 1, camelotti 1, cornici 1, cuoio 1, doghe 1, grano 1, legna da ardere 20, mortella 1, ovini 1, passeggeri 1, pietre 11, pesce salato 2

Umago	2	Legna da ardere 2
Località imprecisate	8	Frutta 1, legna da ardere 5, mortella 1, pietre 1, passeggeri 1
<i>Litorale austriaco</i>		
Buccari	24	Bovini 2, chiodi, 1, doghe 4, grano 4, legna da ardere 6, legname 8, passeggeri 2, pesce salato 6, remi 1, travi 2
Fiume	95	Acciaio 1, carbone 2, castagne 1, chiodi 4, doghe 5, frutti 1, grano 5, lana 1, legna da ardere 13, legname 59, miele 11, orzo 1, passeggeri 1, pellegrini 1, pesce salato 6, sapone 1, tavole 14, travi 4, vino 1
Segna	17	Legna da ardere 8, legname 7, pesce salato 1, scotano 1, tavole 1, travi 1
Trieste	134	Acciaio 22, badili 1, chiodi 9, corazze 3, cuoio 2, equini 2, ferrarecce 90, gomiere 2, grano 4, lana 2, legna da ardere 4, legname 2, martelli 1, passeggeri 3, pellegrini 3, rame 5, robbia 1, soldati 8, tavole 2, vomeri 2.

5. ALCUNE CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

L'analisi condotta conferma in gran parte le linee evolutive già individuate nel saggio dedicato al biennio 1632-1633. Il grande flusso di cuoio di provenienza ungherese che nei secoli precedenti veniva imbarcato a Fiume per essere esportato a Pesaro, a Fano e ad Ancona ¹⁶, dal Cinquecento è ormai sotto il controllo dei mercanti ragusei. Altrettanto avviene per il commercio della cera ¹⁷ e soprattutto per quello della lana, che tende a gravitare sempre più su Ancona ¹⁸; nella prima metà del Seicento il netto aumento delle esportazioni di lana che dalle regioni balcaniche i ragusei fanno giungere

¹⁶ FERDO GESTRIN, *Il commercio dei pellami nelle Marche del XV e della prima metà del XVI secolo*, «Atti e Memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche», a. 82 (1977), pp. 257-262; ID., *Rapporti commerciali tra le terre slovene e l'Italia tra XIII e XVII secolo*, in *Atti del Terzo Congresso internazionale sulle relazioni economiche e commerciali tra le due sponde dell'Adriatico*, Roma 1982, pp. 61-84.

¹⁷ MARCO MORONI, *Alcune note su produzione e commercio della cera in area adriatica tra basso Medioevo ed età moderna*, «Proposte e ricerche», 62 (2009), pp. 7-22.

¹⁸ SERGIO ANSELMi, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento: un momento della storia mercantile del medio Adriatico*, Ancona 1969, pp. 69-70.

nella piazza anconitana suscita crescenti preoccupazioni fra le autorità veneziane ¹⁹.

A fine Cinquecento, come è noto, Venezia aveva tentato di interrompere questi flussi dando vita alla scala di Spalato, che temporaneamente era riuscita a intercettare parte dei traffici dell'entroterra balcanico dirottandoli lungo la direttrice Sarajevo-Spalato. Il movimento della scala spalatina, pur tra alti e bassi (soprattutto al tempo della guerra contro gli uscocchi) si era mantenuto elevato, superando i 25.000 colli nel 1626 ²⁰. Il progetto, quindi, aveva avuto successo, ma solo per alcuni decenni, e senza riuscire a interrompere l'interscambio Ancona-Ragusa. Lo dimostra il fatto che alla fine degli anni Venti Venezia aveva deciso di far ricorso anche alla forza e nel 1628 aveva temporaneamente bloccato le navi ragusee dirette ad Ancona ²¹; tuttavia la sua sovranità nel Golfo, che continuava ad essere proclamata, era ormai apertamente contrastata sia dagli Asburgo che dai pontefici e non solo nelle diatribe dottrinarie ma nel concreto degli scambi adriatici. Di lì a poco era sopraggiunta la peste che, con i suoi terribili effetti sugli uomini e sui sistemi economici, aveva quasi interrotto ogni rapporto con le regioni balcaniche, e le autorità veneziane avevano avuto altro a cui pensare.

Dopo il 1630, il fallimento del progetto che poggiava sulla valorizzazione della scala di Spalato trova anche altre conferme. Già alla fine degli anni Trenta il Provveditore generale della Dalmazia e dell'Albania veneta, Alvise Mocenigo, propone di aprire un'altra scala privilegiata a Cattaro, in modo da attirare il traffico carovaniero che dal Montenegro, dalla Macedonia e dall'Albania continuava a dirigersi a Ragusa; la nuova scala non verrà istituita perché di lì a poco si apriranno le ostilità con i Turchi, ma la vicenda appare comunque significativa. Ulteriori conferme vengono poi dalla crescita degli scambi tra Spalato e Ancona, alla quale si è già fatto riferimento, e dalla nascita nella piazza anconitana di alcune case di commercio impegnate espressamente nei traffici con l'area germanica e con

¹⁹ VENEZIA, *Archivio di Stato*, Cinque Savi alla mercanzia, b. 141, n. 239, 30 agosto 1633.

²⁰ DOMENICO SELLA, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma 1961, p. 55.

²¹ R. PACI, *La rivalità commerciale tra Ancona e Spalato*, p. 283.

il Levante ²². Dopo la metà del Seicento, clamoroso sarà il caso dei bergamaschi Arizzi, sudditi veneziani, che nel 1675 decidono di mettersi in società con il bosniaco Giacomo Bernacovich per vendere «robbe di Bergamo, rasi di Firenze, pannine d'Olanda» a mercanti greci e turchi in cambio di grossi quantitativi di cuoio e lana di Bosnia e di Levante ²³. Di fronte alle minacce dei rappresentanti della Serenissima, Arizzi chiude la sua casa di commercio e si trasferisce a Venezia, ma non si piega un altro suddito veneto, Giovan Pietro Nembrini, che da Ancona, in società con Diego Giovanelli, negli anni Ottanta continua ad acquistare dai Burlamacchi di Amsterdam pannine di Fiandra da esportare nel Levante ²⁴.

Fiumani e triestini, come si è già detto, nel frattempo hanno incominciato a erodere il primato veneziano nel commercio delle ferrarecce ²⁵. Gli stretti rapporti che fin dal basso Medioevo Venezia ha mantenuto con le fiere di Sottovento si indeboliscono nel corso del Seicento, quando il sistema fieristico del medio Adriatico manifesta i primi segni del suo declino ²⁶. I registri dell'Ufficio di Sanità non si limitano ad attestare la lenta crescita delle esportazioni di ferro, acciaio e di manufatti in ferro dai porti del litorale austriaco, ma dimostrano anche la progressiva concentrazione di tale traffico nel porto di Trieste. Se all'inizio del periodo qui considerato la mariniera fiumana ancora supera quella triestina, nel corso degli anni Cin-

²² MARIO NATALUCCI, *Ancona attraverso i secoli*, Città di Castello 1961, vol. II, pp. 146-150. Natalucci fa ampio riferimento alla *Relazione* del console veneto Michele Oberti, 1632.

²³ VENEZIA, *Archivio di Stato*, Cinque Savi alla mercanzia, Nuova serie, b. 3, Memoria mercantile, seconda metà del Seicento.

²⁴ A. CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, p. 39n.

²⁵ Su questo tema, oltre al libro di PAOLA LANARO, *I mercati nella repubblica veneta. Economie cittadine e stato territoriale (secoli XV-XVIII)*, Venezia 1999 (pp. 74-77), ci si limita a rinviare agli studi di MASSIMO COSTANTINI: "Sottovento". *L'Abruzzo e i traffici veneziani*, in *Abruzzo. Economia e territorio in una prospettiva storica*, a cura di Massimo Costantini - Costantino Felice, Vasto 1998, pp. 9-76; ID., "Sottovento". *I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio-basso Adriatico*, «Proposte e ricerche», 49 (2002), pp. 7-22.

²⁶ MARCO MORONI, *Mercanti e fiere tra le due sponde dell'Adriatico nel basso Medioevo e in età moderna*, in *La pratica dello scambio. Sistemi di fiere, mercanti e città in Europa (1400-1700)*, a cura di Paola Lanaro, Venezia 2003, pp. 62-76.

quanta i rapporti di forza si sono ormai rovesciati. L'istituzione del porto franco, benché decisa dalle autorità asburgiche per entrambe le città, porterà alla definitiva sanzione della supremazia di Trieste ²⁷.

Infine i ponentini. Delle difficoltà di Venezia, impegnata nella guerra di Candia, saranno proprio loro ad approfittare in modo decisivo, prima affacciandosi nel Mediterraneo per vendere grano, pesce conservato, generi coloniali, pannine d'Olanda e carisee inglesi e poi riuscendo a sostituirsi a ragusei e veneziani nei traffici del Levante ²⁸. D'altra parte la ripresa dell'economia anconitana che si manifesta negli anni Trenta del Seicento si rivelerà di breve durata; nella seconda metà del secolo si afferma progressivamente una fase nuova, caratterizzata da crescenti difficoltà, dalla quale, nonostante i rapporti di complementarità tra Ancona e la vivace fiera di Senigallia ²⁹, si uscirà in modo definitivo soltanto nei primi anni Trenta del Settecento, con la decisione di papa Clemente XIV di trasformare anche Ancona, come Livorno e Trieste, in porto franco ³⁰.

²⁷ GIOVANNI PANJEK, *Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra*, in *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, a cura di Roberto Finzi - Loredana Panariti - Giovanni Panjek, Trieste 2003, pp. 235-348.

²⁸ PAUL MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVII siècle*, Paris 1896; GIGLIOLA PAGANO DE DIVITIIS, *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, Napoli 1984; EAD., *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990; EAD., *Porti italiani e traffici mediterranei nel Seicento*, in *SIDES, La popolazione italiana nel Seicento*, Bologna 1999, pp. 357-385.

²⁹ Per la fiera di Senigallia si rimanda agli studi di RENZO PACI (*La fiera di Senigallia negli anni della riforma doganale di Pio VI, 1785-1788*, «Nuova rivista storica», n. 2-3, 1963, pp. 307-343) e di SERGIO ANSELMi (*Trieste e altre piazze mercantili nella fiera franca di Senigallia ai primi dell'Ottocento, 1802-1815*, «Quaderni storici», 13 (1970), pp. 188-232).

³⁰ A. CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, pp. 66-94.

