

STORIA ECONOMICA

ANNO I - FASCICOLO II



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO I (1998) - N. 2

Articoli

- A. M. BERNAL, *Dalla prassi alla teoria: moneta, credito, cambi e usura nei primi tempi della Carrera de Indias (sec. XVI)* » 199
- L. DE MATTEO, *Investimento industriale e patrimonio. I grandi industriali del Mezzogiorno dal protezionismo borbonico alla crisi post-unitaria* » 243
- L. DE ROSA, *Cambiamento economico e nazionalismo in Italia nel XX secolo* » 273
- P. PECORARI, *La riforma monetaria tedesca del 1871-73. Aspetti e problemi controversi* » 297

Ricerche

- A. DI VITTORIO, *Il mercato delle imbarcazioni in Puglia in età napoleonica (1801-1815)* » 317
- F. SCARSO, *Una gestione attiva: il servizio postale del Granducato di Toscana (1681-1740)* » 337

Interviste

- J.-F. Bergier *e la storia economica della Svizzera* » 369

Recensioni

- C. ÁLVAREZ NOGAL, *El crédito de la Monarquía Hispánica en el reinado de Felipe IV* (Gaetano Sabatini) » 385
- O. CAPITANI (a cura di), *Morire di peste: testimonianze antiche e interpretazioni moderne della "peste nera" del 1348* (Idamaria Fusco) » 390
- C.J. DE CARLOS MORALES, *El Consejo de Hacienda de Castilla, 1523-1602. Patronazgo y clientelismo en el gobierno de las finanzas reales durante el siglo XVI* (Marco Ostoni) » 393
- G. SABATINI, *Il controllo fiscale sul territorio nel Mezzogiorno spagnolo e il caso delle province abruzzesi* (Idamaria Fusco) » 396

IL MERCATO DELLE IMBARCAZIONI IN PUGLIA IN ETÀ NAPOLEONICA 1801-1815

Com'è noto, proprio con il periodo napoleonico si allarga oltremodo l'ampiezza delle fonti documentarie disponibili, incluse quelle di natura quantitativa, come le Statistiche¹.

Questa disponibilità di fonti, in uno con la spiccata identità del periodo in questione², ha canalizzato la ricerca storica prevalentemente verso il settore pubblico, lasciando in ombra il vasto ambito privatistico, specialmente per quanto riguarda la vita economica³. Quanto segue è dedicato ad un segmento di questa vita economica nel Mezzogiorno napoleonico, al mercato delle imbarcazioni in Puglia nei primi quindici anni dell'800.

È da rilevare a questo punto che la Storia della Marina mercantile delle Due Sicilie di L. Radogna⁴ dedica solo poco più di due pagine alla marineria del Regno in età napoleonica, consacrate per altro alla normativa che regolamentava il delicato settore⁵.

Per mercato delle imbarcazioni si è inteso la compravendita di barche – o di quote di barche –; il noleggio di imbarcazioni; la costitu-

¹ Cfr. la *Statistica del Regno di Napoli nel 1811*, a cura di D. Demarco, Roma, Accademia Nazionale dei Lincei, 1988, voll. I-IV.

² Su tale identità, si è soffermato a lungo P. VILLANI, *Italia napoleonica*, Napoli, Guida, 1979, pp. 117-133 in specie e, dello stesso, *Prolusione* al 2° Convegno di Studi sul Risorgimento in Puglia su *Il Decennio francese (1806-1815)*, Atti relativi, Bari, Bracciodieta, 1981, pp. 29-46.

³ Cfr., in merito, anche l'opera di E. V. TARLE, *La vita economica dell'Italia napoleonica*, Torino, Einaudi, 1950, un classico sul tema, in cui però anche i pochi cenni di natura "privatistica" sulla vita economica nel periodo napoleonico sono ancorati a documentazione "pubblica" (in specie cp. 2).

⁴ Milano, Mursia, 1982.

⁵ *Ibidem*, pp. 25-27. Un saggio di pregio, come quello di B. Salvemini dedicato ai pescatori pugliesi tra metà '700 e inizio '900, salta pressoché a piè pari il periodo napoleonico (cfr. B. SALVEMINI, *Comunità "separate" e trasformazioni strutturali. I pescatori pugliesi fra metà Settecento e gli anni trenta del Novecento*, in "Mélanges de l'École française de Rome", 1985, 1, pp. 441-488).

zione di “società di barche” e di trasporto marittimo. Il tutto per i comuni di Manfredonia, Barletta, Trani, Bari, Mola, Brindisi, Taranto, vale a dire per una serie assai significativa di comuni costieri pugliesi. La fonte utilizzata è quella notarile⁶, la più dispersiva, ma anche l'unica che consenta di penetrare con efficacia nel minuto mondo degli affari e gettare luce su un mercato per molti versi particolare, come quello delle imbarcazioni. Basti pensare che il totale degli atti che riflette il mercato delle imbarcazioni in Puglia tra 1801 e 1815, nei comuni considerati, 410 unità, è estrapolato da un insieme di atti notarili globale, per gli stessi comuni e lo stesso periodo, di ben 45.911 unità⁷. In pratica, circa l'1%⁸ del totale degli atti rogati tra 1801 e 1815 nei sette comuni considerati è utilizzabile ai fini della ricerca in questione.

La *tabella 1* mostra la distribuzione degli atti di compravendita di barche – o di quote di barche – nel periodo esaminato. Pur tenendo presente che la ricerca per Bari per gli anni 1801-1807 è tuttora in corso, non si può fare a meno di rilevare la relativa ricchezza di atti per quanto riguarda Barletta, Trani e Mola. Un solo anno, il 1808, primo anno di rafforzamento del blocco continentale, registra un totale di più di trenta atti rogati (31) su un totale di 278, pari all'11%.

Nel complesso, i primi anni dell'800 sembrano registrare annualmente un maggior numero di atti di compravendita di barche rogati rispetto agli anni dal 1809 in poi, segno probabile dell'influsso del blocco continentale, inasprito a fine 1807, come si rilevava. Non a caso il 1814 e 1815, alla fine dell'avventura napoleonica e della rimozione del blocco a fine 1813⁹, segnano una ripresa degli atti di compravendita nel settore, rispettivamente con 25 e 19 unità.

La *tabella 1.1* dà il quadro della tipologia delle imbarcazioni interessate da contratti di compravendita. Da essa balza in evidenza come un numero cospicuo di tali imbarcazioni sia costituito da barche di paranza: paranza completa (65) e barche a un albero (barche di paranza) (55). Queste rappresentano il 43% del totale. Se vi aggiungiamo le altre barche da pesca (13), quella mista (1) e le barche a remi per la pe-

⁶ Hanno partecipato all'indagine notarile, svolta negli Archivi di Stato di Bari (d'ora in poi A.S.B.) – sezioni di Bari e Trani; di Foggia (A.S.F.) – sezioni di Foggia e di Lucera; di Brindisi (A.S.Br.); di Taranto (A.S.T.), D. Alicino, M. R. M. Riccheo, S. Alicino, D. Armenise, C. Calabrese, A. Corvino, G. Pavese. L'indagine è tuttora in corso e si sta ultimando il segmento relativo a Bari, 1801-1807.

⁷ La presenza di “repertori” avrebbe agevolato la ricerca, ma questi, almeno nel Mezzogiorno, sono introdotti solo nel 1828.

⁸ Esattamente lo 0,89%.

⁹ Decreto dell'11 novembre 1813, n. 1957.

Tab. 1 – *Atti di compravendita di barche - o quote di barche - in Puglia (1801-1815)*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Totale	Tot. c/vend.	Tot. atti
Manfredonia					2							1		1		4	340	2.303
Barletta	9	7	6	7	3	3	6	8	2	2	4	6	5	10	6	84	2.457	12.855
Trani	7	8	4	4	5	3	6	6	2		4		4	4	3	60	1.183	7.077
Bari	/	/	/	/	/	/	/	6		3	1	7	8	5	7	37	715	4.800
Mola	5	8	9	6	8	4	3	6	1	3	1	1		4	2	61	1.916	5.872
Brindisi				2	2	1	1	4		1	2		1		1	15	768	2.442
Taranto	1	1			4	1		1	1	1	3	2		2		17	1.172	10.562
Totale	22	24	21	19	22	12	16	31	6	10	15	17	18	25	19	278	8.557	45.911

Totale compravendite (278) + noleggio (70) + società (62) = 410 (0,89%)

Fonte: A.S.B., sez. Bari, Protocolli Notarili, Bari, aa. 1808-1815; Mola, aa. 1801-1815, sez. Trani, Protocolli Notarili, Trani, aa. 1801-1815; Barletta, aa. 1801-1815; A.S.F., sez. di Foggia e Lucera, Protocolli Notarili, Manfredonia, aa. 1801-1815; A.S.Br., Protocolli Notarili, Brindisi, aa. 1801-1815; A.S.T., Protocolli Notarili, Taranto, aa. 1801-1815.

Tab. 1.1 - *Tipologia delle imbarcazioni interessate da atti di compravendita in Puglia 1801-1815*

Porti	Manfredonia	Barletta	Trani	Bari (A)	Mola	Brindisi	Taranto	Totale
Paranza - Paranzella - Paranzanella	2	10	22	10	14	3	4	65
Barca a un albero		43		12 (B)				55
Barca a due alberi		7						7
Barca a remi - Barchetta	1	3		4	17	2	2	29
Barca da pesca		1	11				1	13
Barca da viaggio		1	11				1	13
Barca da nolo							1	1
Barca mista (pesca + viaggio)			1					1
Trabaccolo		6	5		20	3	2	36
Pielago - Pielagotto				9	9	2	1	21
Polacca	1					2		3
Brigantino		1				2 (C)	1	4
Pinco		1						1
Sciabecco							2	2
Feluca		1						1
Piparo				2	1			3
Tartanone		3	2					5
(A) Libbo		5						5
Bastimento						1		1
Legno		1					2 (D)	3
Leuto		1						1
Barca non precisata			8					8
Totale	4	84	60	37	61	15	17	278

A) Per Bari sono considerati solo gli anni 1808-15; B) Barche di paranza; C) Delle due unità, una è rappresentata dal solo scafo; D) Dei due legni, uno è turco.

Fonte: crf. tabella 1.

sca sottocosta (29), arriviamo ad un totale di 163 e ad una percentuale del 59% circa sul totale. Il resto delle imbarcazioni si può ascrivere al mondo del trasporto marittimo – di cose e di persone –, con esclusione delle otto non precisate. Si tratta di 107 imbarcazioni, pari al 39% circa del totale, dalla tipologia assai variegata, ben rappresentativa dell'articolato mondo marittimo adriatico. Trabaccoli e pielaghi (e pielagotti), rispettivamente 36 e 21 (pari al 20% del totale) prevalgono nettamente sul resto dei legni, il cui numero abbraccia anche polacche (3), brigantini (4), pinchi (1), sciabecchi (2), feluche (1), pipari (3), tartanoni (5), (a)libbi (5), leuti (1), bastimenti (1). Tredici barche da viaggio ed una da nolo contrattate complessivamente denotano un certo ruolo dei trasporti via mare di breve-medio raggio per le persone. La prevalenza di trabaccoli e pielaghi nella contrattazione di compravendita lascia intravedere come essi siano, anche per la Puglia¹⁰, il nerbo della locale flotta mercantile.

Sul fronte dei prezzi il discorso è reso complicato dalla mancanza dell'indicazione del tonnello nella maggior parte dei casi registrati, oltre che delle condizioni dell'imbarcazione. I dati riportati nella *tabella 1.2* non tendono quindi a ricostruire un trend dei prezzi, quanto a rilevare prezzi minimi e massimi per tipologia d'imbarcazione e per mercato locale, ponendo a raffronto i rispettivi dati. A giudicare dai prezzi delle paranze, ad esempio, si può ragionevolmente affermare che il tonnello medio delle paranze contrattate a Mola doveva essere più basso di quelle contrattate a Barletta o a Trani. Non così per i trabaccoli e i pielaghi. Per questi ultimi, i prezzi sono più o meno allineati con quelli di Bari, mentre per i trabaccoli, parte sono allineati con quelli di Barletta e Trani, parte riflettono con tutta probabilità un minore tonnello medio, in linea con la limitata ampiezza del porto ed il connotato di centro peschereccio, più che mercantile, per Mola. Le imbarcazioni più costose sono le polacche (tra 4.500 e 6.000 ducati) e i brigantini (tra 4.000 e 10.500 ducati): le contrattazioni che le riguardano sono poche e ciò si ricollega alla modestia dei traffici generati dalla flotta mercantile locale.

Il volume globale degli affari che scaturisce dalla compravendita delle imbarcazioni – o di parti di esse – è registrato nella *tabella 1.3*. È da tener presente che, mentre i prezzi della *tabella 1.2* sono rilevati dalla vendita delle imbarcazioni per intero, o ricostruiti se le vendite sono state di quote di imbarcazioni, la *tabella 1.3* riporta i pagamenti effet-

¹⁰ Cfr. M. MARZARI, *Trabaccoli e pielaghi nella Marineria tradizionale dell'Adriatico*, Milano, Mursia, 1988.

Tab. 1.2 – *Prezzi delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815*

	Manfredonia Ducati/anno	Barletta Ducati/anno	Trani Ducati/anno	Bari Ducati/anno	Mola Ducati/anno	Brindisi Ducati/anno	Taranto Ducati/anno
Paranza	400/1805	1.600/1801	1.600/1801	1.200/1814	386/1804	365/1810	380/1809
		1.260/1802	1.800/1801	1.936/1815	600/1805	125/1811	144/1810
		640/1803	2.660/1801		560/1805		
		400/1805	948/1802		508/1806		
		1.000/1814	1.625/1808		800/1807		
		1.000/1814	2.690/1811		896/1808		
		1.000/1814	3.820/1814		440/1808		
		850/1815			440/1808		
		850/1815			438/1808		
					424/1810		
Paranzella		916/1815			172/1801	200col/1807	200/1811
							200/1811
Barchetta di paranza		200/1802					
		200/1802					
Barca di paranza		400/1802					
		342/1801		325/1810			
		700/1807		288/1810			
		580/1807		200/1812			
		306/1807		200/1812			
		590/1808		200/1812			
		350/1808		1.320/1813			
		660/1808		1.822/1813			
		1.050/1808		1.024/1813			
		1.400/1811		1.000/1813			
		1.200/1812		1.000/1814			
		1.370/1812					
		1.118/1812					
		1.000/1813					
	1.474/1813						
	1.400/1814						
	1.000/1814						
	1.320/1815						
Barca peschereccia		666/1801	750/1802				
		460/1801	271/1803				
		150/1801	552/1803				
		171/1802	1.981/1808				
		270/1803	1.200/1811				
		1.200/1805	1.225/1814				
		360/1806	1.730/1814				
		1.400/1810	960/1815				
Barca a un albero		360/1801					
		250/1802					
		200/1802					
		148/1804					

Segue: Tab. 1.2 – Prezzi delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815

	Manfredonia Ducati/anno	Barletta Ducati/anno	Trani Ducati/anno	Bari Ducati/anno	Mola Ducati/anno	Brindisi Ducati/anno	Taranto Ducati/anno
		100/1804					
		300/1804					
		219/1804					
		360/1806					
		600/1811					
		600/1813					
Barca a due alberi		1.350/1804					880/1814
		1.590/1807					
		700/1807					
		580/1807					
		1.040/1808					
		1.900/1810					
		600/1814					
Barchetta a due alberi		210/1808					
Barca a tre alberetti						250/1815	
Barca		180/1803			240/1801	400/1811	
					155/1803		
					450/1810		
Barchetta		89/1809		45/1808	148/1802		100/1802
		80/1810		150/1812	122/1803		
				102/1813	138/1803		
					164/1803		
					146/1804		
					160/1805		
					105/1806		
					65/1806		
					80/1814		
					336/1814		
					140/1815		
					161/1815		
Barca da viaggio		1.320/1812	410/1801				205/1805
			1.816/1802				600/1814
			539/1803				
			650/1805				
			100/1806				
			260/1807				
			392/1808				
			969/1801				
Barca da pesca/da viaggio							
Pielago				3.370/1808	4.500/1802	3.150/1808	
				3.000/1808	1.983/1804	3.600/1808	
				1.397/1808	2.115/1805		
				1.087/1810	1.331/1807		
				1.200/1811	1.200/1808		
				1.626/1815			
Pielagotto				600/1814	900/1802		
				600/1814	700/1814		

Segue: Tab. 1.2 – *Prezzi delle imbarcazioni in Puglia 1801-1815*

	Manfredonia Ducati/anno	Barletta Ducati/anno	Trani Ducati/anno	Bari Ducati/anno	Mola Ducati/anno	Brindisi Ducati/anno	Taranto Ducati/anno
Trabaccolo		1.200/1802 1.600/1803 3.200/1803	696/1801 1.000/1804 1.300/1805		250/1801 700/1802 1.800/1803 1.280/1803 1.400/1803 1.600/1803 1.500/1804 2.115/1804 1.360/1805 960/1805 1.620/1805 1.320/1804 700/1806 900/1807 1.728/1808 2.400/1811	2.955col./1803 5.000/1804 5.000/1804	200/1812 300/1812
Trabaccolletto		302/1806 440/1806 972/1808					
Tartanone		1.800/1814 600/1815 1.500/1815	560/1801 2.196/1813				
Leuto (a due alberi)		700/1803					
Libbo (a due alberi)		960/1801 1.020/1801 1.050/1805 1.350/1807 1.380/1807					
Bracciera		85/1814					
Polacca	4.500/1805					4.500/1806 6.000/1808	
Brigantino		10.450/1809				4.000/1808	900/1805
Pinco		1.500col./1809					
Bastimento (a due alberi)						977/1803	
Legno turco							466/1808
Sciabecco							400/1805 400/1806
Piparo				1.000/1813 1.000/1815			
Feluca		50/1813					

Fonte: cfr. tabella 1.

Tab. 1.3 – *Importi (in ducati) degli atti di compravendita di barche - o quote di barche - in Puglia: 1801-1815**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Totale Tot. c/vend.
Manfredonia					5.584							15		150		5.749 172.596
Barletta	2.470	2.506	6.050	11.677	1.050	1.102	2.153	4.368	89	2.500	2.130	4.398	1.870	4.685	2.573	{ 49.621 (596.733
colonnate								1.500								{ 1.500 (1.500
Trani	2.916	3.727	1.229	1.971	2.989	411	1.996	4.298	1.546		1.907		1.216	3.045	996	28.247 522.127
Bari	/	/	/	/	/	/	/	6.949		1.700	600	1.600	3.976	3.400	18.664	36.889 342.658
Mola	862	6.454	4.055	4.005	4.950	997	1.831	2.293	374	352	800			908	301	{ 28.232 (429.941
lire												1.188		528		{ 1.716 (179.604
Brindisi				977	10.000	4.500	16.750			730	525		450		250	{ 34.182 (164.816
colonnate			2.955			200										{ 3.155 (3.155
Taranto	120	100			2.456	400	466	380	144	410	410	550		1.030		{ 6.056 (566.837
lire																{ 440.887

* Importi arrotondati.

Fonte: cfr. tabella 1.

tivamente corrisposti nella stipula di atti di compravendita. Gli importi sono registrati in ducati, con qualche eccezione per le lire e le colonate. Stando ai dati della *tabella 1.3*, la piazza più importante per la compravendita di imbarcazioni tra quelle considerate è Barletta, con circa 50.000 ducati, seguita da Bari e Brindisi, con 35.000 ducati all'incirca ciascuna (sempre con le consuete riserve per Bari, che comprende solo gli anni 1808-1815). Quindi Trani e Mola, con 28.000 ducati all'incirca ciascuna.

Quanto alle condizioni di pagamento, il prezzo è generalmente corrisposto in contanti. Più raramente, parte in contanti e parte dilazionato. In questo caso generalmente ad un anno, con o senza interessi; più raramente a due anni. Gli interessi oscillano fra il 6% e l'8% in genere¹¹.

Ma chi sono i compratori e i venditori? Generalmente elementi locali, ma non mancano gli stranieri tra gli acquirenti, come Alfonso Augusto Keynhard Piquet, francese, che compra da Paolo Foti per 400 ducati uno sciabecco il 27 ottobre 1806 a Taranto¹². O tra i venditori, come il negoziante greco Papagiorgio, che vende a Barletta nel 1803, ad un altro negoziante greco, Elefante, mezza paranza ad un albero a vela per 320 ducati¹³. Sono presenti a Barletta anche ragusei, sia in veste di compratori che di venditori, esponenti della "Nazione Imperiale" e di Malta¹⁴. La piazza più cosmopolita sembra Brindisi, dove sono presenti nelle contrattazioni, sia come compratori che venditori, ragusei, greci di Corfù, veneziani e triestini¹⁵.

La serie di contrattazioni considerate permette di gettare uno sguardo anche all'onomastica nautica presente in questo mercato delle imbarcazioni e rilevare come essa si ispirasse quasi esclusivamente al sentimento religioso e alla devozione locale. Su 81 diverse denominazioni di imbarcazioni, solo 14 riflettono motivazioni "laiche" nella scelta del nome della barca (v. *tabella 1.4*), vale a dire il 17%.

Si diceva di Brindisi quale piazza cosmopolita. Non è comunque Brindisi la sede principale del mercato dei noli, ma piuttosto Barletta e, in parte, Bari che, registrando rispettivamente 25 e 20 atti di noli nel

¹¹ Cfr. le fonti indicate in margine alla *tabella 1*.

¹² A.S.T., *Protocolli Notarili*, Taranto, notaio Tommaso Valentini, 27/10/1806.

¹³ A.S.B., sez. TRANI, *Protocolli notarili*, Barletta, notaio Giacomo Lupoli, 2/7/1803.

¹⁴ *Ibidem*, notaio F. Barracchia (nov. 1803), G. Lupoli (sett. 1804, maggio 1808, febbraio 1809).

¹⁵ A.S.Br., *Protocolli notarili*, Brindisi, notaio Francesco Giaconelli, 17/6/1804, 29/6/1807; notaio Vito D'Aprile, 3/5/1803; notaio Giuseppe Pasquale Mazzotta, 12/7/1808; notaio Oronzo Nisi, 20/6/1808, 15/7/1808.

Tab. 1.4 – *L'onomastica nautica in Puglia, 1801-1815**MANFREDONIA*

- Paranza: L'anima del Purgatorio
- Polacca: *L'abbondanza*

BRINDISI

- Paranza-Paranzella: *Speranza*
Le anime del Purgatorio
- Barca: L'anima del Purgatorio
La Madonna dei Vernesi
- Trabaccolo: La Divina Provvidenza
S. Spiridione e la Madonna di Casoppo
- Pielago: L'Arcangelo Raffaele
- Brigantino: *Stefano*
- Polacca: *Unione*
Dalmazia

TARANTO

- Paranza-Paranzella: L'anima del Purgatorio
Le anime del Purgatorio
Le anime sante del Purgatorio
L'Addolorata
- Barca (a due alberi): L'anima del Purgatorio e la Madonna di Costantinopoli
- Barca (tarantina): S. Maria di Costantinopoli
- Barca (da nolo): *La Felice*
- Trabaccolo: *Buon Padre*
Bel Fiore
- Brigantino: La Madonna di Costantinopoli
- Legno (turco): *Bombarda*

BARLETTA

- Paranza: S. Maria del Carmine
Madonna dello Sterpeto
S. Maria dello Sterpeto
S. Nicola
La Caviara
- Barca di paranza: Madonna dello Sterpeto
Madonna del Carmine
Madonna dei Martiri
Madonna della Concezione
Madonna Addolorata
S. Maria dello Sterpeto
Anime del Purgatorio
S. Nicola
S. Michele
La bella Lucia

Segue: Tab. 1.4 – L'onomastica nautica in Puglia, 1801-1815

-
- Barca peschereccia: Madonna del Carmine
Madonna dell'Incoronata
Madonna dello Sterpeto
S. Maria dello Sterpeto
Madonna della Neve
Vergine Santissima dello Sterpeto
Anime del Purgatorio
 - Barca per viaggi: Madonna dello Sterpeto
 - Barca-Barchetta: Madonna del Carmine
S. Maria del Carmine
Madonna di Costantinopoli
Madonna dello Sterpeto
Vergine dello Sterpeto
Madonna Addolorata
Immacolata Concezione
Anime del Purgatorio
S. Nicola
 - (A)libbo: Madonna Addolorata
Immacolata Concezione
Anime del Purgatorio
 - Trabaccolo: Madonna Addolorata
S. Nicola
 - Brigantino: S. Giovanni Battista
 - Feluca: Madonna dello Sterpeto
 - Tartanone: Madonna dello Sterpeto
S. Michele

MOLA

- Paranza-Paranzella: Anime del Purgatorio
S. Nicola e Anime del Purgatorio
Immacolata Concezione e Anime del Purgatorio
Vergine dell'Addolorata e Anime del Purgatorio
- Barchetta: S. Giuseppe
Anime del Purgatorio
- Trabaccolo: Immacolata Concezione e Anime del Purgatorio
Immacolata Concezione, Arcangelo Michele e Anime del Purgatorio
Angelo Raffaele, Immacolata Concezione e Anime del Purgatorio
Madonna Addolorata e Anime del Purgatorio
Maria Santissima, S. Giuseppe e Anime del Purgatorio
Madonna dei Dolori
Immacolata Concezione, S. Martino e Anime del Purgatorio

Segue: Tab. 1.4 – L'onomastica nautica in Puglia, 1801-1815

	Madonna della Concezione, S. Michele e Anime del Purgatorio
	Vergine dei Dolori
	Immacolata Concezione e S. Giuseppe
	Santissima Vergine delle Grazie e Anime del Purgatorio
	Immacolata Concezione
	Anime del Purgatorio
– Pielago-Pielagotto:	S. Giuseppe
	S. Antonio
	Divina Provvidenza
	Madonna delle Grazie e Anime del Purgatorio
	<i>Stella Volante</i>
	<i>Maria Giovanna</i>
	<i>Il Giusto</i>

Fonte: cfr. tabella 1.

periodo esaminato, su 70, assorbono il 36% ed il 29% del totale di atti (v. *tabella 2*). È da rilevare però che parte dei noli stipulati in Barletta nel corso del 1802 e del 1805 riguarda trasporto di ufficiali e truppe francesi rispettivamente da Barletta a Marsiglia ed Ancona, come pure trasporto di “ospedali e generi” per quest’ultima destinazione. Tranne questa circostanza i noli riguardano generalmente trasporto di merci e più raramente trasporto di persone.

Circa la tipologia delle imbarcazioni abbiamo al primo posto paranze e barche di paranze: rispettivamente 10 e 25 unità per un totale di 35, pari al 50% delle imbarcazioni oggetto di noleggio (v. *tabella 2.1*). Il dato sottolinea non solo l’ambivalenza di queste imbarcazioni, ma anche, forse, l’insufficienza delle imbarcazioni oggetto di nolo per il trasporto di merci. La tipologia dell’altro 50% di imbarcazioni è costituito da naviglio tipico del trasporto adriatico. In primo luogo trabaccoli (8) e pielaghi (4), ma anche dalle più capaci polacche (6), brigantini (2) e pinchi (2). La tartana, tipica imbarcazione da carico del versante tirrenico, è quasi del tutto assente sul versante adriatico. Figura una sola tartana noleggiata a Barletta nel 1805 e un solo tartanone a Trani nel 1815.

Quanto ai generi trasportati – l’imbarcazione può essere noleggiata anche vuota – troviamo grano da Manfredonia, Barletta, Taranto; olio da Manfredonia, Trani, Bari; vino da Trani e Taranto; acquavite e carube da Manfredonia; orzo da Barletta e Trani; sale ovviamente da Bar-

Tab. 2 - *Atti di noleggio di barche in Puglia, 1801-1815*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Totale	Totale atti
Manfredonia	1								2					3	1	7	2.303
Barietta	4	3		1	11		1	2					1		1	25	12.855
Trani				1						3	3	1			1	9	7.077
Bari	/	/	/	/	/	/	/	/		5	15					20	4.800
Mola																1	5.872
Brindisi								2								2	2.442
Taranto	3	1		1								1				6	10.562
Totale	8	4		3	11		4	2		10	18	2	1	3	4	70	45.911

Fonte: cfr. tabella 1.

Tab. 2.1 – *Tipologia delle imbarcazioni noleggate in Puglia, 1801-1815*

– Paranza:	10
– Barca di paranza:	} 25
– Barca a un albero:	
– Barchetta a un albero:	3
– Barca peschereccia:	1
– Barca a due alberi:	1
– Barca da viaggio:	1
– Tartana:	1
– Tartanone:	1
– Trabaccolo:	8
– Pielago:	4
– Feluca:	1
– Brigantino:	2
– Polacca:	6
– Pinco:	2
– Neve:	1
– Non precisato:	3
TOTALE	70

Fonte: cfr. tabella 1.

letta¹⁶. Non mancano gli agrumi e le fave da Trani, galle e saccarie da Bari (v. *tabella 2.2*)¹⁷.

Le destinazioni più frequenti sono Trieste e Napoli da Manfredonia; Pescara ed Ancona da Barletta; Venezia da Bari e Messina da Taranto. La *tabella 2.2* dà l'intero ventaglio delle destinazioni e la loro frequenza.

Quanto agli importi derivanti dai noleggi, le modalità di pagamento assai differenziate non consentono di comporre un quadro degli stessi. Bari e Barletta si collocano, con importi tra i 10.000 e i 12.000 ducati, tra le piazze di nolo più importanti, seguite da Brindisi e Manfredonia, con 5-6.000 ducati ciascuna, e Taranto con poco più di 1.000 ducati¹⁸.

Il terzo segmento del mercato delle imbarcazioni è rappresentato dalle “società di barche” e di trasporto marittimo. Per i primi quindici

¹⁶ Cfr. le fonti in margine alla *tabella 1*.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*.

Tab. 2.2 – *Destinazione delle imbarcazioni noleggiate in Puglia e prodotti trasportati, 1801-1815*

Luogo del noleggio	Destinazione	Frequenza	Prodotti trasportati
Manfredonia	Napoli	2	grano
	Trieste	4	acquavite
	Venezia	1	carrube olio
Barletta	Pesaro	5	paglia
	Ancona	5	orzo
	Rimini	1	sale
	Monopoli	1	grano
	S. Cataldo	2	polvere e cannoni
	Otranto	1	
	Taranto	1	ufficiali (1805)
	Corfù	1	“ospedali” (1805)
	Ragusa	1	truppe (1805)
Trani	Marsiglia (1805)	1	
	Venezia		orzo
	Ancona		olio
	Ferrara		fave
	Trieste		agrumi
	Pescara		vino
Bari	Brindisi		
	Ponte di Lagoscuro	3	olio
	Venezia	13	olio e saccarie
	Ferrara	2	olio e galle
Taranto	Ancona	1	
	Messina	3	grano
	Corfù	1	vino
	Gallipoli	1	

Fonte: cfr. tabella 1.

anni del 1800 ne abbiamo 62 (v. *tabella 3*), su un totale di 197 costituzioni di società, vale a dire circa il 32%.

Prima di addentrarci più nello specifico di questo segmento del mercato delle imbarcazioni, è da dire che durante l'intera età moderna del Mezzogiorno quasi si perde il senso della costituzione di società. È molto raro trovarne nella documentazione notarile sin quasi a tutto il '700, non solo nei comuni interni, ma anche in quelli costieri, notoriamente più vivaci economicamente. Costituzioni di società, legate prevalentemente, ma non esclusivamente, all'attività agricola, ricompaiono nelle

Tab. 3 – *Atti di costituzione di società di barche e di trasporto in Puglia, 1801-1815*

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	Totale	Tot. società	Tot. atti
Manfredonia									1	1	1				1	3	15	2.303
Barletta	1	2	4	1	1		1	1	1	1	7	4	5	6	6	38	66	12.855
Trani		2		2				2							1	7	20	7.077
Bari	/	/	/	/	/	/	/	1					2	2	2	5	15	4.800
Mola	1					1		1						1		4	7	5.872
Brindisi							1							1		2	17	2.442
Taranto										1	1	1			1	3	57	10.562
Totale	2	4	4	2	1	1	1	5	2	9	5	5	7	10	9	62	197	45.911

Fonte: cfr. tabella 1.

fonti notarili pugliesi a fine '700 – primi '800 e si intensificano poi mano a mano che ci si avvicina alla metà del secolo, senza mai comunque assumere il fenomeno dimensioni di grande rilievo¹⁹. Segnale, questo, non ultimo delle lentezze e delle difficoltà dell'economia pugliese – e meridionale in genere – in tutta la prima metà dell'800, sino all'Unità.

Un fattore importante in tale contesto è l'approvazione del codice di commercio napoleonico, effettuata, com'è noto, nel 1807, in vigore il 1° gennaio 1808 nel Regno (ma la traduzione del testo francese avvenne nel corso del 1808, fu approvata il 10 novembre di quell'anno ed andò in vigore il 1° gennaio 1809)²⁰.

Il Codice Napoleonico prevedeva tre tipi di società: in nome collettivo; in accomandita; anonima²¹. Le società di barche sono società prevalentemente in nome collettivo e tali erano anche prima che la normativa napoleonica disciplinasse la materia societaria. Si tratta, infatti, del tipo più semplice di società, quella che “viene formata da due o più persone e che ha per oggetto di fare il commercio sotto una ragione sociale”²². Di tale ragione sociale entrano a far parte solo i nomi dei soci. In particolare nelle società di barche due (o più) proprietari di imbarcazioni decidevano di unirsi in società al fine di ottenere maggiori guadagni e dividere così, in parti uguali, il lucro ottenuto. Naturalmente erano disciplinati i recessi dalla società, l'estinzione della stessa e i comportamenti accessori inseriti dai soci.

Quanto al numero, laddove tali società si formano maggiormente è Barletta, che registra 38 costituzioni di società di barche (e di trasporto marittimo) su 62, vale a dire oltre il 61% del totale. La città si conferma così il centro marittimo pugliese più vivace in età napoleonica. Gli altri centri costieri pugliesi considerati risultano fortemente distanziati da Barletta quanto a costituzioni di società²³.

Circa la distribuzione di queste ultime, gli anni successivi all'introduzione del Codice di Commercio registrano più costituzioni di società di barche (e di trasporto marittimo) che non quelli immediatamente precedenti²⁴.

¹⁹ Tali elementi stanno affiorando da una vasta indagine sugli atti notarili rogati in una serie di comuni pugliesi (inclusi quelli considerati in questa sede) tra metà '700 e metà '800.

²⁰ Cfr. *Codice di Commercio dell'Impero francese adottato nel Regno di Napoli per ordine di S. M.*, Napoli, Stamperia Simoniana, 1809.

²¹ *Ibidem*, p. 6.

²² *Ibidem*.

²³ Cfr. la tabella 3.

²⁴ *Ibidem*.

Come si accennava in precedenza, pur non mancando tra le società di barche (e di trasporto marittimo) qualche società in accomandita²⁵, le società in nome collettivo erano quelle più utilizzate, anche prima dell'entrata in vigore del Codice di Commercio napoleonico. Questo però venne a dare certezza giuridica e garanzie maggiori al settore societario, al punto che, passate le turbolenze napoleoniche, il numero di atti relativi alla costituzione di società in generale tenderà ad intensificarsi, già nel periodo della Restaurazione. Il Codice Civile del Regno delle Due Sicilie del 1819 recepirà del resto dal Codice di Commercio napoleonico i principi generali circa le costituzioni di società nel titolo X, intitolato appunto "Del contratto di società"²⁶.

Circa la durata delle società, essa non era precisata a Trani; così pure a Bari in alcuni casi, mentre in altri essa oscillava da due a quattro anni. A Taranto da sei mesi ad un anno. A Barletta, dove la "società di barche" compare anche come "società commerciale di mare" – ma si trattava sempre di società in nome collettivo – la durata, tranne un caso di sei mesi, variava da un anno, più frequente, a quattro e a sei anni²⁷.

La fonte sin qui utilizzata consentirebbe di dedurre altri elementi ancora circa il mercato delle imbarcazioni. Ma forse quelli sin qui esaminati sono più che sufficienti a sottolineare quanto essa sia preziosa per penetrare nell'interno di un settore di non poca importanza per l'economia pugliese – e meridionale – in età napoleonica. D'altra parte, pur mancando termini di confronto con altre realtà del Regno meridionale (o anche dell'Italia) – data la notoria difficoltà nell'avvicinarsi alla fonte notarile – la sensazione è che il mercato delle imbarcazioni esaminato, pur non assente nelle sue varie configurazioni (compravendita, noli, società), fosse però debole nel complesso. Riflesso – o causa? – delle più generali condizioni dell'economia meridionale.

ANTONIO DI VITTORIO

²⁵ A.S.T., *Protocolli notarili*, Taranto, notaio Pasquale De Quarto, 28/4/1811.

²⁶ Cfr. *Codice per il Regno delle Due Sicilie. Leggi Civili*, Napoli, Real Tipografia del Ministero di Stato, 1819, pp. 339 e segg.

²⁷ Cfr. fonti alla *tabella 1*.