

# STORIA ECONOMICA

*ANNO VII - FASCICOLO I*



**Edizioni Scientifiche Italiane**



# SOMMARIO

ANNO VII (2004) - N. 1

<i>Ricordo di Luigi De Rosa</i> di Antonio Di Vittorio	pag. 5
<i>Articoli</i>	
C. BARGELLI, <i>Dai campi alla fabbrica. La genesi del polo agro-alimentare parmense tra l'unità e il primo conflitto mondiale</i>	» 7
F. BOF, <i>Fascismo e assistenza tecnica alle Casse rurali del Friuli (1935-39)</i>	» 53
L. DE ROSA, <i>Porti e commerci mediterranei tra '400 e '500</i>	» 95
P. PECORARI, <i>In margine all'abolizione della riscontrata nel 1891: nuovi documenti d'Archivio</i>	» 113
<i>Ricerche</i>	
R. ROSSI, <i>Il mercato laniero nel Regno di Napoli nella prima metà del secolo XVII: la produzione della «paranza» di Sulmona</i>	» 141
<i>Storiografie a confronto</i>	
D. MANETTI, <i>Storiografia d'industria e d'impresa in Italia e Spagna in età moderna e contemporanea</i>	» 175
<i>Ricordo di un Maestro</i>	
L. DE ROSA, <i>Epicarmo Corbino (1890-1984)</i>	» 193
<i>Recensioni</i>	
H. BARTOLI, <i>Historie de la pensée économique en Italie</i> (L. De Rosa)	» 211
S. GARFIELD, <i>Il malva di Perki. Storia del calore che ha cambiato il mondo</i> (D. Manetti)	» 215
P. MALTESE-P. OLIVIERI-F. PROTOSPATARO, <i>Il Polipropilene: una storia italiana</i> (D. Manetti)	» 216
<i>Libri ricevuti</i>	» 219



## PORTI E COMMERCII MEDITERRANEI TRA '400 E '500

1. Il Mediterraneo ha sempre costituito nei secoli una struttura di civiltà, un canale attraverso il quale sono state trasmesse tecniche di navigazione, cognizioni di rotte marittime, tipi e forme di attività, prodotti e tecniche produttive, iniziative di popolamento e sviluppo economico, istituti, comportamenti e modelli di consumi, conoscenze, mentalità e ideali. Si è trattato di un sistema funzionale e dinamico, che ha inciso sul processo storico delle genti che vi erano coinvolte, e ha diffuso procedure e meccanismi di modernizzazione, senza cancellare del tutto le caratteristiche delle singole civiltà.

Le trasformazioni cui ciascuna di queste genti andava incontro, stimolate dal «dinamismo proprio del mare», hanno consentito, all'interno dello stesso sistema generale, una varietà di modelli o di atteggiamenti, i quali, nel loro complesso, piuttosto che negare, hanno ribadito l'unità della società mediterranea tra il V e il XV secolo, anche se non sono mancate cesure e differenze tra un secolo e l'altro. A periodi di transizione durante in quali l'attività marittima si è diffusa più lentamente sono seguiti altri in cui è stata più intensa. Ma anche nei periodi in cui è apparsa meno pervasiva, quest'attività ha assolto il suo ruolo di collegamento tra mondi e città diverse, consentendo alle conquiste civili non solo di diffondersi, ma anche di accrescersi. Il punto culminante di questa attività va collocato tra il XII e il XV secolo, perché fu in questo arco di tempo che le genti che vissero nel Mediterraneo<sup>1</sup> si avviarono verso comuni forme di vita e di pensiero.

2. Due civiltà marittime dominarono il periodo 1485-1535: la Genovese e la Veneziana. Quella genovese era stata costretta a vivere del

<sup>1</sup> J.E. RUIZ DOMENEC, *El sueño de Ulises. La actividad marítima en la cultura mediterránea como fenómeno de estructura* in AA.Vv., *Le genti del mare mediterraneo*. Introduzione di L. De Rosa, Pironti, Napoli, 1981, vol. I, pp. 49-52.

mare e sul mare dalla stessa configurazione geografica del suo territorio. I genovesi erano diventati marinai per «l'aridità e la durezza dei sassi» della loro terra: una storia – la loro – obbligatoriamente marittima. Ma, come ha ricordato Gabriella Airaldi, «potenza marittima e poi civiltà marittima non si nasce, si diventa». Se fu sul mare comunque che i genovesi costruirono la loro fortuna, questi futuri grandi marinai non trassero la loro origine da una unica componente sociale. Furono le occasioni che offriva il mare, e che non si ritrovavano a terra, a spingere coloro che esercitavano le più varie attività a imbarcarsi sulle navi, imparando il mestiere di marinaio, e acquisendo competenze tecniche di livello internazionale<sup>2</sup>, senza tuttavia escludere l'intercambialità del mestiere di marinaio con quello di mercante e di banchiere<sup>3</sup>.

Quanto a Venezia, Venezia aveva tratto dal mare le origini stesse della sua esistenza. La nave per i veneziani non era stata solo un'ancora di salvezza e, in seguito, un'impresa di navigazione, un'unità economica che associò capitale e lavoro per produrre un servizio, il trasporto marittimo, ma fu anche l'occasione per coinvolgervi tutte le famiglie della città, perché non ve n'era una – come ha ricordato Jean-Claude Hocquet – che non vi avesse più di un componente direttamente o indirettamente impegnato<sup>4</sup>.

3. Oltre a Genovesi e Veneziani che, tra la fine del Quattrocento e la prima metà del Cinquecento, signoreggiarono nei traffici del Mediterraneo, altre navi e altre nazioni occidentali non mancarono di fornire, in misura diversa, il loro apporto al sistema degli scambi mediterranei. Sulla costa meridionale della Francia, Marsiglia era un grande porto sul Mediterraneo, operante in rapporti con i porti italiani, spagnoli e africani, ma le cui relazioni con il Levante si erano andate indebolendo fino agli anni trenta del Cinquecento, tanto che a fornire prodotti orientali a gran parte del mercato francese erano, ancora nei primi lustri del Cinquecento, gli italiani. Tuttavia, dopo che la Francia firmò nel 1535 le Capitolazioni con l'Impero ottomano, Marsiglia divenne la principale beneficiaria dell'apertura del commercio orientale. Ai privilegi doganali ottenuti dai Mamelucchi, che gli Ottomani

<sup>2</sup> G. AIRALDI, *Marinai, etnie e società nel Mediterraneo medievale. Il caso di Genova*, in AA.VV., *Le genti del Mare Mediterraneo*, cit., pp. 59 sgg.

<sup>3</sup> G. PISTARINO, *Gente del mare nel Commonwealth genovese*, Ivi, pp. 226 sgg.

<sup>4</sup> J.C. HOCQUET, *Gens de Mer a Venise: diversité de statuts, conditions de vie et de travail sur les navires* in *Le genti del Mare mediterraneo*, cit., pp. 103 sgg.

confermarono all'indomani della loro conquista dell'Egitto, si aggiunsero quelli più generali compresi nelle Capitolazioni<sup>5</sup>.

Il libero accesso ai porti ottomani non significò, per Marsiglia, l'immediata acquisizione del monopolio o del quasi monopolio commerciale con l'Oriente. Venezia e Genova continuarono ad approvvigionarsi lungo le coste dell'Impero ottomano, dove Alessandria d'Egitto, Beirut, Costantinopoli, Smirne, Tripoli di Siria rappresentavano gli efficienti punti di arrivo delle carovane provenienti dalla lontana Cina o delle navi che vi giungevano dalle coste del Malabar o dell'Asia orientale. Ancora negli anni 30, 40 e 50 del Cinquecento, le spezie introdotte nel mercato francese dagli italiani costavano tra il 20% e il 25% in meno di quelle introdotte dai francesi, ed erano di qualità migliore<sup>6</sup>. Poco alla volta, però, l'organizzazione commerciale francese migliorò e crebbero i suoi traffici con l'Oriente, che toccarono il punto massimo nel 1543, declinando, poi, fino a raggiungere il minimo nel 1551, arrivando nel 1560 al livello del 1536<sup>7</sup>.

4. Sulla costa mediterranea spagnola tre erano i porti più attivi. Barcellona offriva il contributo più importante, per le connessioni con Genova e con altri porti del Mediterraneo occidentale, come Napoli e Palermo, e con alcuni altri della costa nord-africana. Seguiva Valencia, che si distingueva, anch'essa, per i traffici con Genova, mentre Malaga risultava preziosa come punto di appoggio della flotta mediterranea spagnola, con i suoi cantieri per l'apprestamento delle flotte e per la fusione dei pezzi di artiglieria, oltre che per il concentrarsi in loco del commercio del rame e dei cereali<sup>8</sup>. E tuttavia il traffico spagnolo nel Mediterraneo era andato declinando, a misura che era ingigantito quello atlantico. Così Malaga, integrata da Cartagena, aveva via via assunto le caratteristiche della principale base logistica mediterranea del traffico atlantico; Barcellona aveva dovuto destinare, al tempo di Carlo V, i suoi cantieri alla costruzione di galere di Stato, e tutta la costa mediterranea della Spagna si era arricchita di porti for-

<sup>5</sup> L. DE ROSA, *Le capitolazioni franco-ottomane tra politica ed economia nell'età di Carlo V*, in *Nuova Rivista Storica*, anno LXXXV, fascicolo I, 2001, pp. 71-72.

<sup>6</sup> R. GASCON, *La France du mouvement: les commerces et les villes*, in P. CHAUNU-R. GASCON (eds.), *Histoire économique et sociale de la France. L'Etat et la ville*, vol. I, (1450-1660), Paris, 1977, p. 242.

<sup>7</sup> J. BILLOUD, *Histoire du commerce de Marseilles*, Paris, 1951, vol. II (Le XVI<sup>e</sup> siècle depuis 1515), p. 263.

<sup>8</sup> H. KELLENBENZ, *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, Junta de Castilla y León, Valladolid, 1999, p. 471.

tificati in grado di opporre una difesa alla minaccia dei pirati e, al tempo stesso, assicurare un appoggio alle eventuali azioni navali della Corona, come nei casi di Tunisi e di Angel<sup>9</sup>.

Francisco Sevillano Colom ha ricostruito gli attacchi che ogni anno i pirati mossero contro l'isola di Majorca nel tentativo di occuparla e depredarla; e illustrato le difese che l'isola fu costretta ad organizzare per mare e per terra per contenerli, perché, a partire dagli inizi del Cinquecento, gli attacchi pirateschi lasciarono «scarso margine per uno sviluppo pacifico del commercio e della navigazione» non solo delle Baleari ma anche delle coste orientali della Spagna<sup>10</sup>. La situazione peggiorò con la caduta di Rodi nel 1522, quando i pirati, non trattenuti più da alcun freno, si lanciarono alla conquista del Mediterraneo occidentale. La lotta contro i pirati turchi, algerini e barbareschi, oltre che contro la marina turca caratterizzò, prima e dopo Lepanto, larga parte della storia commerciale ed economica del Mediterraneo quattro-cinquecentesco, nonostante le imprese di Carlo V a Tunisi, Tripoli, La Goletta, e la stessa pace firmata con i Turchi nel 1549.

5. Pirati come il Barbarossa e il Dragut Reis taglieggiavano senza pietà le coste indifese dell'Italia e della Spagna. Ma l'Occidente si trovò a fronteggiare anche la crescente espansione della potenza ottomana, oltre che in Europa, anche nel Mediterraneo. La riorganizzazione e il potenziamento della marina ottomana erano stati intensificati durante il sultanato di Bayazet II (1481-1512), per difendere e rifornire l'Impero che si estendeva oramai al di là dell'Anatolia, ed eliminare la pirateria che infestava il bacino orientale del Mediterraneo. Ma, a mano a mano, che la flotta si ampliava e consolidava<sup>11</sup>, gli obiettivi mutarono. Il nuovo sultano, Solimano, considerò ben presto la flotta allestita come strumento utile per conquiste territoriali nell'Egeo, nel Mediterraneo, nel Mar Rosso, ed eventualmente anche nel Golfo Persico

<sup>9</sup> J.M. DELGADO BARRADO-A. GUIMÉRA RAVINA (coordinatoras), *Los puertos españoles. Historia y Futuro (siglos XVI-XX)*, Fundación Portuaria, Madrid, 2000, p. 18.

<sup>10</sup> F. SEVILLANO COLOM, «Navegaciones Mediterráneas (s. XI-XVI). Valor del puerto de Mallorca», in AA.VV., *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*. Introduzioni di M. Mollat - Ch. Verlinden, Pironti editore, Napoli, 1982, pp. 70-71.

<sup>11</sup> Sulla consistenza della flotta turca vedi, tra l'altro, V. MAGALHÃES GODINHO, *Venise: les dimensions d'une présence face à un monde tellement changé. XV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles*, in BECK-MANOUSACAS-PERTUSI (a cura di), *Venezia centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI). Aspetti e problemi*, Olschki, Firenze, 1977, pp. 32 sgg.



e nell'Oceano Indiano. Sicché, con la sconfitta dei Mamelucchi, gli Ottomani divennero la potenza navale dominante nel Mediterraneo orientale, mentre Francesi e Spagnoli si contendevano il primato in Occidente, e i Portoghesi puntavano al controllo dell'Oceano Indiano. La politica ottomana di conquiste marittime cominciò già nel 1522 con l'occupazione di Rodi<sup>12</sup>, e proseguì negli anni seguenti.

6. Fu in questo contesto che Venezia si trovò ad operare. Cominciava appena a riprendersi dalle pesanti spese sostenute nelle guerre d'Italia che, alla fine del '400, fu coinvolta in una guerra con i Turchi che si concluse con la pace del 1503. Ma non passarono molti anni che venne di nuovo a trovarsi impelagata in un'altra guerra italiana, che la vide esposta alla perdita dei domini di terraferma. Tra il 1509 e il 1517 la guerra fu costosa, sanguinosa e incerta, ma, grazie al concorso di varie circostanze, poté concludersi con la pace. Ma solo nel 1525, con la battaglia di Pavia e con il congresso di Bologna, Venezia vide definitivamente riconosciuti i suoi diritti sulla terraferma e la propria indipendenza, ch'era stata messa seriamente in pericolo nel corso delle guerre d'Italia<sup>13</sup>. Queste vicende spiegano in larga parte perché Venezia fu assente per un ventennio dal porto di Alessandria, dove dal secolo XV si concentrava la maggior parte del commercio con le Indie. I suoi traffici con il porto egiziano erano stati «completamente» sospesi; era riuscita solo due o tre volte ad appaltare, in numero di tre per viaggio, le galere per Alessandria, dove aveva fatto carichi abbondanti. Ma i cinque anni che seguirono la conquista turca dell'Egitto (1517-1522) furono disastrosi per Alessandria. Le persecuzioni e le esecuzioni cui i Turchi sottoposero i Mamelucchi sconfitti resero impossibile il mantenimento di regolari rapporti commerciali tra il Mar Rosso e i porti indiani. Alessandria, come porto delle spezie, perse ogni importanza. Cominciò a riprendersi dopo che nel 1522 i Turchi mutarono il loro atteggiamento verso i superstiti Mamelucchi, decidendo di utilizzarli per le loro capacità<sup>14</sup>. Così, di anno in anno, i traffici con l'India ricominciarono e si intensificarono, e Ales-

<sup>12</sup> P. BRUMMETT, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, State University of New York Press, Albany, 1994, pp. 89 sgg.

<sup>13</sup> Su queste vicende cfr. G. LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Centro Internazionale delle arti e del costume, Venezia, 1961, pp. 244-250.

<sup>14</sup> M. WINTER, «The re-emergence of the Mamluks following the Ottoman Conquest», in T. PHILIPP-U. HAARMANN (eds.), *The Mamluks in Egyptian politics and society*, Cambridge University Press, 1998, pp. 89 sgg.

sandria tornò agli anni migliori della sua attività di grande emporio dei prodotti orientali. Tanto che nel 1526 e 1527 i due viaggi che i Veneziani vi compirono risultarono «eccezionalmente favorevoli e nettamente superiori a quelli di Siria»<sup>15</sup>. Purtroppo la seconda guerra turco-veneziana (1537-1539)<sup>16</sup> tornò a interrompere i traffici con Alessandria, che ripresero, dopo la guerra, lentamente, e solo nel 1560 raggiunsero un consistente livello<sup>17</sup>. Venezia, però, salvo le parentesi di guerra, aveva continuato a trafficare in spezie. Quasi tutti gli anni armò e appaltò due o tre galere per Beirut o per altri porti della Siria, punti di arrivo delle carovane provenienti dal Golfo Persico con spezie, ed anche con cotone, zucchero, sete e talvolta con frumento e sale, tanto che spesso le galere non erano in grado di caricare tutta la merce accatastata sulle banchine dei porti. Impegnata in questo traffico, rifiutò la proposta di re Emanuele di Portogallo di rifornirsi di spezie a Lisbona<sup>18</sup>. Per larga parte del Cinquecento non sembrò infatti che la via marittima portoghese per le Indie avesse inciso sulla intermediazione veneziana in materia di spezie; intermediazione che segnò un forte incremento quando più tardi il Portogallo fu unito alla Spagna, e venne coinvolto nelle guerre con olandesi e inglesi.

In tutti questi anni, ostentando estrema prudenza, Venezia mantenne in Costantinopoli, presso il Sultano, un rappresentante diplomatico permanente. Dal 1507 al 1598 fu infatti rappresentata da 33 bails, e dal 1502 al 1595 vi inviò 27 volte ambasciatori straordinari<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 255.

<sup>16</sup> D. GOFFMANN, *The Ottoman Empire and Early Modern Europe*, Cambridge University Press, 2002, p. 145.

<sup>17</sup> G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 255.

<sup>18</sup> Venezia aveva rifiutato, perché aveva tenuto conto, da un lato, che Lisbona era più facilmente raggiungibile dai porti dell'Atlantico e del Mare del Nord che da Venezia e, dall'altro, perché temeva di perdere la posizione di quasi monopolio di cui godeva a quel tempo in Alessandria. Inoltre perché, per i mercati del Centro-Europa cui Venezia era interessata, la concorrenza portoghese aveva scarso peso, e perché al costo delle spezie a Lisbona si sarebbe dovuto aggiungere quelle del trasporto fino ad Anversa, e da Anversa fino al centro dell'Europa, con la conseguenza che il differenziale di prezzo, tra le importazioni dall'Oriente e quelle da Lisbona, e quindi l'utile sarebbe stato pressoché insignificante. In ultimo, perché i mercanti tedeschi che venivano a Venezia vi compravano seta e cotone e, con l'occasione, non avevano difficoltà a comprarvi anche pepe e altre spezie, lasciandovi in cambio argento e rame delle loro miniere, oltre i fustagni delle loro industrie (cfr. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 242).

<sup>19</sup> CH. VILLAIN-GANDOSSI, *Contribution à l'étude des relations diplomatiques et commerciales entre Venise et la Porte ottomane au XVI<sup>e</sup> siècle* in ID., *La Méditer-*

E il bailo non era solo un rappresentante diplomatico; era anche il capo dell'amministrazione interna della colonia; funzionava da giudice supremo in tutte le cause civili e criminali che insorgevano tra connazionali, ed anche in quelle nelle quali era coinvolto un suddito veneziano. Ma soprattutto era incaricato della difesa del commercio veneziano, vigilando sul buon funzionamento degli scali, sulla manutenzione dei magazzini, sul caricamento delle navi, sulla natura delle merci trasportate, oltre ad assicurare a tutti i connazionali «*consilium et favorem*», e a proteggerli da eventuali truffe e danni<sup>20</sup>.

L'affermarsi della potenza ottomana non era stata senza conseguenze per una grande nazione commerciale come Venezia. Qualcosa era cambiato nei suoi traffici con il Levante. Con il Trattato di pace del 1503 e con l'impegno a corrispondere al Sultano un consistente tributo annuo di 10mila ducati, aveva sì ottenuto la restituzione di varie località sulla costa dalmata e albanese, ma aveva dovuto rinunciare definitivamente a Scutari e a Negroponte, nonché alle due importanti basi navali di Corone e Modone. Inoltre, prima della caduta di Costantinopoli e Caffa, Venezia occupava nel Mar Nero, dal punto di vista commerciale, una posizione di tutto prestigio. Per il Bosforo passavano annualmente le sue galere di Romania che si dividevano nel Mar Nero per toccare, da un lato, i porti della sponda settentrionale dell'Asia minore, da Bursa a Trebisonda, dove si approvvigionavano dei prodotti dell'Oriente direttamente dalle carovane che vi arrivavano da una delle vie della seta; dall'altro, per entrare nei porti della Tana, e talvolta di Caffa, sulle coste della Crimea<sup>21</sup>, per rifornirsi di frumento, essendo Caffa un porto cerealicolo di primaria importanza<sup>22</sup>. Ma con la trasformazione, dopo il 1484, in una trentina di anni, del Mar Nero da un lago prevalentemente italiano in lago Turco, questo traffico potè dirsi pressoché concluso. I mercanti indigeni, sudditi ormai del Sultano, e da lui protetti, rimpiazzarono in parte, poco alla volta, i genovesi e i veneziani.

7. Anche Genova, come Venezia, risentì, nel breve-medio periodo,

*ranée aux XII<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècle. Relations Maritimes, diplomatiques et commerciales, Variorum Reprints, London, 1983, IV, p. 24.*

<sup>20</sup> IDEM, *Les attributions du baile de Constantinople dans le fonctionnement des échelles du Levant au XVI<sup>e</sup> siècle*, Ivi, VII, pp. 238 e sgg.

<sup>21</sup> G. LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, cit., pp. 176-177.

<sup>22</sup> J. HEERS, *Genova nel Quattrocento*, Jaca Book, Milano, 1983, p. 211.

della caduta di Costantinopoli e dell'assorbimento «dei piccoli principati slavi, greci e turcomanni sul mar Nero, sull'Egeo, sul Mar di Levante»<sup>23</sup> da parte del nuovo potente impero ottomano. Le colonie genovesi sul Mar Nero, sopravvissute alla crisi del 1453, caddero una alla volta, dopo che nel 1461 si era conclusa l'esistenza dell'Impero greco dei Grandi Comneni di Trebisonda<sup>24</sup>, e dopo che, mortificata da una lunga crisi economica, Caffa, nel 1475, era finita anch'essa sotto dominio turco. Agli inizi del XVI secolo soltanto tre isole attestavano la presenza italiana nel Levante: Rodi dei Cavalieri, che però gli Ottomani occuparono – si è detto – nel 1522; Chio, genovese, nell'Egeo, che passò nel 1566 al Sultano; e Cipro, passata nel 1498 ai Veneziani e occupata dai Turchi nel 1571<sup>25</sup>.

La perdita delle colonie orientali incise sull'economia genovese, ma la sua attività mercantile e finanziaria poté salvarsi grazie al fatto che Genova era stata pronta ad accrescere i suoi interessi e traffici in Occidente, specie in Spagna e Portogallo, dove i genovesi erano presenti da generazioni, con ditte commerciali, gruppi familiari, singoli operatori, e dove utilizzavano i porti non solo per le loro attività commerciali e finanziarie locali, ma anche per navigare e trafficare con le Fiandre e con l'Inghilterra. La «nazione» genovese era così numerosa in Spagna che Genova stessa, già nel 1473, aveva sollecitato papa Sisto IV a nominare un vescovo genovese a Siviglia perché ne tutelasse gli interessi<sup>26</sup>. Siviglia era affollata di mercanti italiani – genovesi, fiorentini, lucchesi, lombardi, piacentini – che si dividevano per quartiere a seconda dei prodotti trattati<sup>27</sup>. Anche a Cordoba, come a Cadice, a Malaga, a Granada, ed anche a Lisbona non ne mancavano<sup>28</sup>. Nel 1503 l'ambasciatore di Venezia in Francia scriveva che «un terzo

<sup>23</sup> G. PISTARINO *I signori del mare*, Civico Istituto Colombiano, Genova, 1992, p. 329.

<sup>24</sup> R.L. CARGHELLI, «Trebisonda, l'impero dimenticato», in *Il Velcro*, marzo agosto 1979, pp. 37-60; S.P. Karpov. *L'Impero di Trebisonda, Venezia, Genova e Roma 1214-1461*, Roma 1986, pp. 71 sgg, 141 sgg.

<sup>25</sup> G. PISTARINO, *op. cit.*, pp. 389-390.

<sup>26</sup> G. PISTARINO, *op. cit.*, p. 403.

<sup>27</sup> Tra le molte famiglie italiane insediate in Spagna vanno ricordati gli Spinosa, i Centurione, i Vivaldi, i Lomellini, gli Adorno, i De Mari, i Di Negro, gli Italiano, i Pinelli, i Boccanegra, i Grimaldi, i Cattaneo, i De Leone, i Doria, i Gabriele, i Gentile, i Giudice, i Lercaro, i Marchione, i Pallavicino, i Piccamiglio, ecc.

<sup>28</sup> Sulla presenza italiana in Portogallo tra fine '400 e prima metà del '500 cfr. C.M. RADULET, *La comunità italiana in Portogallo e il commercio orientale nella prima metà del Cinquecento*, in G. MOTTA (a cura di), *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, F. Angeli, Milano, 2001, p. 36 sgg.

di Genova» si trovava in Spagna e che vi erano in Spagna 300 «case di Genova», in possesso di «varie e tante ricchezze»<sup>29</sup>. Ma non meno rilevante era la presenza dei Genovesi nel Regno di Napoli e in Sicilia, dove, nei primi lustri del Cinquecento comprarono numerosi feudi, assumendo prestigiosi titoli nobiliari. E tuttavia gli acquisti non erano fatti a scopo di prestigio. Rappresentavano autentici investimenti di capitali guadagnati in Spagna e in Italia, da cui attendevano apprezzabili profitti; e costituivano anche un modo per essere presenti nella classe dirigente del Paese e per recuperare i capitali non restituiti dai sovrani debitori<sup>30</sup>.

La presenza e l'attività dei Genovesi non si limitavano alla Spagna e al Portogallo; si estendevano all'Africa nord-occidentale, in particolare al Marocco, all'Algeria e alla Tunisia<sup>31</sup>, in terre, cioè, nelle quali la loro presenza, anche se meno cospicua di quella operante nella Penisola Iberica, era attiva ancor prima che il Levante diventasse dominio turco<sup>32</sup>, sebbene il commercio con questi Paesi non fosse tutto in contanti, ma in parte anche per baratto, e anzi Elihau Ashtor ha sostenuto che il baratto vi andò assumendo, tra 4 e 500, un peso crescente<sup>33</sup>.

Anche Genova, però, pur intensificando i suoi investimenti in Spagna e Portogallo, e orientandone una parte verso iniziative atlantiche, nelle Canarie<sup>34</sup> e nelle Americhe, continuò a trafficare nei mari del Levante. A parte l'attività svolta a Chio fino al 1566, mercanti genovesi risultavano presenti a Caffa ancora nel primo Cinquecento.

<sup>29</sup> R. LOPEZ, «Il predominio economico dei Genovesi nella monarchia spagnola», in *Giornale storico e letterario della Liguria*, vol. XII, n. 2, 1936, pp. 3-18, e ora in *Su e giù per la storia di Genova*, Genova, 1975, pp. 253-276.

<sup>30</sup> G. PISTARINO, *op. cit.*, pp. 412-413.

<sup>31</sup> R. LOPEZ, «I Genovesi in Africa occidentale nel Medioevo», in *Studi sull'economia genovese nel Medio evo*, Torino, 1936, pp. 1-62; e le fonti citate in PISTARINO, *op. cit.*, pp. 413-414.

<sup>32</sup> G. PISTARINO, *op. cit.*, pp. 416 sgg.

<sup>33</sup> E. ASHTOR, *Pagamento in contanti e baratto nel commercio italiano d'Oltremare (secoli XIV-XVI)*, in E. ASHTOR, *East-West Trade in the Medieval Mediterranean*, ed. by B.Z. Kedar, Variorum Reprints, London, 1986, III, pp. 391-393.

<sup>34</sup> Nella Grande Canaria la colonia genovese si sviluppò progressivamente nella prima metà del secolo XVI. Esportavano prodotti delle Canarie e importavano prodotti manifatturati e di prima necessità; si dedicavano alla produzione e raffinazione dello zucchero, che esportavano poi in Europa. Cfr. M. LOBO CABRERA, *Los mercaderes italianos y el comercio azucarero canario en la primera mitad del siglo XVI*, in *Aspetti della vita economica medievale*. Atti del Convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Federigo Melis, Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984, Firenze, 1985, pp. 270 sgg.

Traffici genovesi fra Chio e Tiro risultano accertati per gli anni 1520-21 e 1534; traffici genovesi erano in corso a Corfù nel 1525; nel 1527 mercanti genovesi furono catturati dai Turchi nell'arcipelago Egeo. Una serie di documenti, rintracciati da G.G. Musso, attestano poi per il 1525-27 l'esistenza di traffici genovesi a Candia, Tripoli di Siria, Beirut. I genovesi erano presenti con i loro traffici a Pera nel 1531, ecc.<sup>35</sup>.

8. Se Genova era largamente presente nella vita economica iberica<sup>36</sup> Venezia lo era indirettamente in quella della Germania. Venezia ebbe intense relazioni con i tedeschi, e, in particolare, con i mercanti di Norimberga. Nel Fondaco dei tedeschi erano rappresentati tutti i grandi nomi del patriziato norimberghese, e, in più, di quelli del Sud, di Augusta, Ulm, Revensburg, Memmingen, Costanza, San Gallo, per nominare i centri più importanti.

Il commercio dei tedeschi a Venezia era rigorosamente controllato dai Veneziani. Il Fondaco serviva al tempo stesso come istituzione di controllo e di rilevamento fiscale riguardo ai tedeschi, ai quali era concesso di commerciare solo con i Paesi d'oltre Alpe, mentre «il commercio oltre l'Adriatico restava nelle mani dei Veneziani».

Al Fondaco affluivano ferramenta provenienti dalla Stiria e da Norimberga; articoli di ottone probabilmente provenienti da Aquisgrana e dal Belgio, vetriolo, argento vivo, cinabro dalla Germania; tele di lino di Costanza, ecc. Il Fondaco era un luogo di incontro tra i prodotti dell'Oriente portati dai Veneziani e quelli che vi giungevano dall'area austro-tedesca. Così, tramite il Fondaco, mentre i prodotti importati dai Veneziani si diffondevano per terre e città della Germania e dell'Austria, quelli tedeschi prendevano, attraverso l'Adriatico, la via degli scali delle coste dalmate, e da lì verso quelli della Grecia e del Mar Nero, ed anche della Siria e del Nord Africa.

Gli Asburgo, però, da Federico III (1440-1493) in poi, fin dal tardo Quattrocento, si stavano sforzando di dirottare i traffici tedeschi da Venezia a Trieste, intensificandone i rapporti con il loro retroterra. La manovra diventò più evidente al tempo di Carlo V. Del resto, tra la

<sup>35</sup> G. PISTARINO, *I Genovesi nel Levante fra il tramonto di Costantinopoli e l'Impero ottomano* in *Aspetti della vita economica medievale*. Atti del Convegno di Studi nel X Anniversario della morte di Federico Melis, *op. cit.*, pp. 122-123.

<sup>36</sup> Cfr. CH. VERLINDEN, *The Beginnings of modern colonization*. Eleven Essays with an introduction, translated by Y. Freccero, Cornell University Press, Ithaca-New York, 1970, pp. 113 sgg.

fine del Quattrocento e i primi lustri del Cinquecento, esisteva in Trieste una colonia di mercanti provenienti dalla Germania meridionale, ai quali, nel 1520, gli Asburgo concessero ciò che veniva loro rifiutato da Venezia: l'autorizzazione a caricare e a scaricare merci sulle banchine del porto. Vennero così spalancati loro l'Adriatico e le vie che da esso si dipartivano. Nel 1518, avevano, intanto, ottenuto da Giovanna di Castiglia e da suo figlio Carlo di commerciare nel Regno di Napoli, corrispondendo le stesse imposte che pagavano i veneziani, i milanesi e i fiorentini. Nel 1520, tali privilegi vennero riconfermati dal Viceré di Napoli Raimondo de Cardona. I mercanti tedeschi poterono così venire ad approvvigionarsi nei porti dell'Italia meridionale di zafferano, noci di galla, olio ed altri prodotti mediterranei.

D'altra parte, il Regno di Napoli era allora in piena fioritura economica. Risanati i danni provocati dalla discesa di Carlo VIII a Napoli, e posto via via riparo alla distruzione di gran parte della flotta, attuata nel 1494 per timore che cadesse nelle mani dei francesi, l'ingresso del Regno nell'orbita spagnola, di Ferdinando il Cattolico prima, di Carlo V poi, si era tradotto in un forte stimolo alle sue esportazioni, specie di grano, olio, vino, seta, che costituivano i principali e robusti pilastri della sua florida economia. La modica tassazione di cui fu fatto oggetto fino alla metà degli anni trenta fece il resto<sup>37</sup>. E Napoli riprese il ruolo di grande centro di commercio internazionale nel Mediterraneo ricoperto nella seconda metà del '400<sup>38</sup>, e che si era esplicato con continui scambi commerciali con il mondo musulmano. Grazie alla politica di libero scambio inaugurata da Re Ferrante di Aragona, il porto risultò frequentato largamente da mercanti stranieri: oltre che dai tedeschi, da veneziani, fiorentini, ragusei, genovesi, ecc. Uno dei prodotti che maggiormente vi si trattava erano i panni di lana. Napoli era la città dove si potevano trovare panni di ogni provenienza. Ashtor ha documentato che vi si commerciavano panni fiorentini, inglesi, fiamminghi, catalani di Majorca, francesi, di Perpignano e della Languedoc, di Valencia, ecc. sia di qualità fine che di basso prezzo<sup>39</sup>. Molti di questi panni trovavano poi il loro sbocco anche nella Fiera di Salerno, che si svolgeva due volte l'anno. Del resto, navi

<sup>37</sup> L. DE ROSA, *Il Mezzogiorno spagnolo tra crescita e decadenza*, Mondadori-Il Saggiatore, Milano, 1987, pp. 12-15.

<sup>38</sup> Cfr. E. ASHTOR, *Levant trade in the Middle Ages*, Princeton University Press, Princeton, New Jersey, 1983, p. 500.

<sup>39</sup> *Ivi*, pp. 501 sgg.

catalane, genovesi, veneziane, francesi, ecc. dirette verso Levante, o provenienti dal Levante non mancavano di entrare nel porto di Napoli per caricarvi o scaricarvi delle merci.

Altri tedeschi, tra cui i Fugger<sup>40</sup>, commerciavano intanto con Siviglia e Lisbona, trattando gioielli e pelli, ma soprattutto puntando al controllo di alcune risorse minerarie locali tra cui il mercurio, di cui i Fugger assunsero il monopolio commerciale<sup>41</sup>.

9. L'indebolimento di Venezia negli anni delle guerre con i turchi aveva favorito l'arrivo e la frequenza nel porto di Alessandria delle navi ragusee, il cui numero, già consistente nel 1484<sup>42</sup>, era continuato a crescere negli anni seguenti. Agli inizi del Cinquecento, la flotta ragusea aveva oramai raggiunto il centinaio di navi per un tonnellaggio complessivo di 12mila carri (pari a 18mila tons.). E la sua presenza in Alessandria era stata rafforzata con l'apertura, nel 1514, di un Consolato<sup>43</sup>. La flotta veniva ad approvvigionarsi di spezie che poi collocava in vari porti del Mediterraneo – dalla Sicilia all'Italia continentale, alla Francia meridionale, e a Londra – e dai quali esportava poi olio, legno, argento, piombo, tessuti. I traffici ragusei di spezie non erano andati, però, oltre gli anni venti, e cioè dopo che le navi veneziane riapparvero nel porto di Alessandria. È che, come ha ricordato lo storico turco Inalcik, «il predominio veneziano nel Levante finì solo dopo la guerra del 1570-73»<sup>44</sup>. Nell'Impero ottomano infatti il commercio veneziano era considerato qualcosa di indispensabile per le classi sociali superiori, gente del palazzo e del governo, e questo per i tessuti di panno fine, la carta, i prodotti di lusso, l'argento e l'oro che vi esportavano i Veneziani<sup>45</sup>. Per questo, quando non vi furono contrasti politici o militari gli Ottomani riconobbero a Venezia tutti i privilegi in precedenza concessi<sup>46</sup>, sicché Venezia poté così «do-

<sup>40</sup> H. KELLENBENZ, *Los Fugger en España y Portugal hasta 1560*, cit., pp. 18 sgg.

<sup>41</sup> J.M. KULISCHER, *Storia economica dell'età modenese*, Sansoni, Firenze, 1955, p. 302.

<sup>42</sup> Cfr. G. LUZZATTO, *op. cit.*, p. 185.

<sup>43</sup> A. DI VITTORIO, *Tra mare e terra. Aspetti economici e finanziari della Repubblica di Ragusa in età moderna*, Cacucci, Bari, 2001, p. 12.

<sup>44</sup> H. INALCIK, *An Outline of Ottoman-Venetian Relations*, in BECK-MANOUSSA-CAS-PERTUSI (a cura di), *op. cit.*, p. 96.

<sup>45</sup> H. INALCIK, *op. cit.*, p. 87.

<sup>46</sup> Le capitolazioni a favore di Venezia furono ampliate e rinnovate nel 1446, 1454, 1479, 1482, 1503, 1513 e 1521. In quelle del 1540 furono ulteriormente estese a tutte le terre arabe e alla Bosnia, ma non a Trebisonda e a Caffa. Cfr. H. INALCIK, *op. cit.*, p. 90.



minare il mercato delle spezie nei porti dell'Egitto e della Siria» e contro il pagamento di 25mila ducati ottenne anche il monopolio dell'allume. Aleppo, Cairo e Damasco continuarono a essere importanti centri di commercio per i Veneziani<sup>47</sup>. Tuttavia gli Ottomani erano da circa un secolo alla ricerca del modo con cui liberarsi dalla dipendenza commerciale da Venezia. La costruzione, nella seconda metà del Quattrocento, della strada tra Firenze e Ancona, l'intensificarsi della navigazione tra Ancona e Ragusa, la costruzione della strada da Ragusa a Bursa e Istanbul: tutto era stato concepito per incoraggiare il commercio di Firenze e Ragusa, rivali di Venezia. Ma solo nel Cinquecento, percorsa da un crescente numero di mercanti ottomani, greci, ebrei, armeni e turchi, con sete, spezie, zucchero e grani, quella strada cominciò a preoccupare Venezia, che cercò di contrastarne l'uso facendo circolare la voce che Ancona si accingeva ad accettare la protezione ottomana<sup>48</sup>.

10. Ragusa doveva la sua ascesa anche all'unificazione dei paesi balcanici – Serbia, Macedonia, Bulgaria, Turchia europea, ecc. – realizzata dagli Ottomani e alle agevolazioni doganali loro concesse; agevolazioni che avevano stimolato le produzioni locali e incrementato il traffico continentale e le esportazioni, specie marittime, nell'ambito delle quali i Ragusei esercitavano un ruolo determinante. Di qui era venuta un'ulteriore spinta all'accrescimento della flotta mercantile ragusea e anche una pressione sulla sua composizione. Alla metà del Cinquecento la marina ragusea risultava infatti integrata da un notevole numero di grandi velieri, fra i quali non poche unità con tonnellaggi compresi tra 400 e 600 carri. Questa crescita non si arrestò. Negli anni Settanta del '500, la flotta ammontava oramai a circa 250 navi per un totale di 50mila carri, e con oltre 6mila uomini d'equipaggio: una marina per il commercio balcanico, ma anche per il commercio internazionale. In quest'ultima attività, era stata, del resto, favorita dalla crisi attraversata dalla flotta veneziana che aveva ridotto la sua consistenza; diminuito, rispetto al secolo precedente, il numero delle grandi navi; e, come dimostravano i reiterati incentivi offerti ai costruttori, i capitali disposti a investirsi nella costruzione di grandi navi erano diventati sempre più limitati.

La marina ragusea si era anche specializzata, nel senso che le navi

<sup>47</sup> H. INALCIK, *op. cit.*, p. 88.

<sup>48</sup> H. INALCIK, pp. 85-86.

piccole collegavano i porti orientali dell'Italia con Ragusa, ed erano quasi le uniche, oltre quelle di Venezia e dei suoi possedimenti dalmati, che in genere si potevano incontrare nell'Adriatico, mentre le grandi toccavano, verso Levante, i porti della Grecia occidentale e orientale, del Mar Nero e di Alessandria d'Egitto; e, in Occidente, quelli di Sicilia, del Mar Tirreno, della Francia e della Spagna, allungandosi fino ai porti dell'Inghilterra. Durante la loro navigazione, commerciavano qualunque prodotto: traevano cereali dalla Grecia e dalle isole Ionie; vino ed uva dall'isola di Creta, ecc.<sup>49</sup>, mentre, durante le guerre ottomano-veneziane del 1463-1479, 1499-1503 e 1537-1540 agirono come intermediari per il commercio fra Venezia e l'Impero Ottomano<sup>50</sup>. Ma non era solo sul mare che i ragusei si erano affermati. Controllavano anche i mercati interni dei Balcani: 3 o 400 di essi battevano ogni anno i principali centri, con lo scopo di monopolizzarne il commercio, in concorrenza con gli Ebrei provenienti dalla Penisola iberica, da cui erano stati espulsi, e con i commercianti turchi, di religione musulmana. Carovane guidate da ragusei attraversavano la Romania, la Bulgaria, l'Ungheria, la Croazia, l'Erzegovina, la Serbia, la Bosnia, il Montenegro e l'Albania, prima di arrivare a Ragusa, e viceversa<sup>51</sup>.

È che la conquista turca aveva contribuito a formare una vasta area commerciale, con al centro Costantinopoli, diventata una città di circa 300mila abitanti, e impegnata a provvedere a un Impero che si estendeva dal Danubio al Nilo; dall'Eufrate all'Adriatico. Mamelucchi e Turchi, finché questi ultimi non presero il definitivo sopravvento, avevano incoraggiato la presenza di mercanti stranieri nei loro territori, nel convincimento che se, appartenenti a differenti nazioni, sarebbero entrati in concorrenza tra loro<sup>52</sup>. Dopo il 1496 anche i mercanti italiani riapparvero nei porti del Levante per riannodarvi i rapporti di un tempo, e i Turchi li accolsero favorevolmente, salvo che nei periodi di ostilità, purché corrispondessero la tassa del 2%, poi aumentata al 5% sul valore delle merci trasportate<sup>53</sup>. I rapporti continua-

<sup>49</sup> I. TADIC, *La côte occidentale des Balcons et ses liaisons maritimes et continentales (XI<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)*, in AA.Vv., *Navigazioni mediterranee e connessioni continentali*, op. cit., pp. 107-109.

<sup>50</sup> H. INALCIK, op. cit., p. 88.

<sup>51</sup> S. GOLDENBERG, «Contacts entre certains Pays danubiens et le monde méditerranéen de la fin du XV<sup>e</sup> siècle au début du XVII<sup>e</sup> siècle», in AA.Vv., *Navigazioni mediterranee ecc.*, cit., p. 147.

<sup>52</sup> G. PISTARINO, *I signori del mare*, op. cit., pp. 420-421.

<sup>53</sup> S. GOLDENBERG, op. cit., pp. 134-135.

rono. E continuò, nonostante l'attiva presenza ragusea, anche l'interesse dell'Oriente europeo nei confronti dell'Italia; continuò, per esempio, tra l'altro, «l'affluenza degli studenti transilvani nelle Università italiane»<sup>54</sup>. Deve ammettersi tuttavia che il cambiamento era stato profondo.

11. Dei tre Stati dell'Oriente europeo con i quali il commercio italiano si era svolto in precedenza – Transilvania, Valacchia e Moldavia – tutti finiti sotto dominio turco, la situazione migliore era apparsa quella della Transilvania, sottoposta, come l'Ungheria, a un regime di vassallaggio meno soffocante di quello cui erano costretti gli altri due Stati. Anche per essere confinante con l'Ungheria, la Transilvania poté conservare intatte le sue relazioni esterne. Nessuno di questi Stati si affacciava, però, sul mare. E, finché il Mar Nero non diventò un lago turco, le navi italiane, provenienti dal Mediterraneo, avevano frequentato il porto di Braila all'imbocco del Danubio. Ma con l'occupazione turca questa frequentazione era cessata, e nel 1520 gli statuti turchi l'avevano ufficialmente riservata alle navi provenienti dai porti del Mar Nero, tra cui Samsun, Sinop, Kilija, Caffa, Trebisonda, oltre che Istanbul. Eppure, Braila, nei suoi tempi migliori, aveva accolto nel suo porto anche 70-80 vascelli, che scaricavano merci, vendute sul posto ai mercanti venuti dalla Moldavia, dalla Valacchia e dalla Transilvania, e cioè a rumeni, greci, turchi, armeni, italiani, ecc.<sup>55</sup>. Con l'affermarsi della sovranità turca, le merci scaricate provenivano di solito da Istanbul, che fungeva perciò da principale porto di smistamento dei traffici tra il Mediterraneo e il Mar Nero.

Per sottrarsi a questa intermediazione turca occorreva far ricorso ad altra via di collegamento con l'Occidente, e qui soccorsero il Danubio e i suoi numerosi affluenti, che alimentarono una efficace rete di comunicazioni, che diventava ancora più articolata, se si collegava al reticolo di strade che attraversavano i singoli Paesi. Accadde così, per esempio, che i rumeni, abituati a rifornirsi di taluni prodotti direttamente dai genovesi, e poi dai veneziani, provvedessero, dopo l'occupazione turca, ad acquistarli in Italia, anche se il trasporto doveva poi avvenire attraverso cammini lunghi e talvolta aspri e/o tortuosi.

<sup>54</sup> G. GOLDENBERG, «Notizie del commercio italiano in Transilvania nel secolo XVI», in *Archivio Storico Italiano*, Anno CXXI (1963), Disp. II, p. 255.

<sup>55</sup> S. GOLDENBERG, «Contacts entre certains Pays danubiens et le monde méditerranéen de la fin du XV<sup>e</sup> siècle au début du XVII<sup>e</sup> siècle», in AA.Vv., *Navigazioni mediterranee ecc.*, cit., pp. 134-135.

La Moldavia, la Valacchia, la Transilvania e l'Ungheria erano solcate da grandi strade commerciali che le collegavano, da un lato, alla Polonia, all'Europa centrale e a quella occidentale; dall'altro, alla Penisola balcanica e, di qui, dopo che la strada si biforcava, verso Istanbul o verso l'Italia. Lungo queste arterie non mancavano caravanseragli e depositi commerciali, dove le carovane potevano sostare, scaricare o caricare merci<sup>56</sup>.

Se gli acquisti fatti in Occidente raggiungevano il porto di Braila o quello di Galati, entrambi sul Danubio, da Braila o da Galati le merci, attraversando la cittadina di Iasi, in Romania, raggiungevano Leopoli e Cracovia in Polonia; da Braila si poteva arrivare, inoltre, a Brasov e, di lì, a Cluj, in Transilvania, poi a Budapest, e infine a Vienna. Da Vienna si proseguiva per la Stiria, per toccare Zagabria e poi Lubiana. Oppure da Budapest si scendeva lungo il corso del Danubio fino a Pecs, per immettersi nella Drava e poi nella Sava, toccando Zagabria, Lubiana, Gorizia<sup>57</sup> e Venezia. Mercanti di Cluj fecero spesso viaggi a Venezia e a Milano per affari commerciali; e mercanti italiani passarono per Cluj, per recarsi a Sibiu, e a Brasov, in Romania, «per vendere o scambiare merci o per altri affari», spesso passando per la Valacchia<sup>58</sup>. Goldenberg ci ha fornito sufficienti esempi di questi viaggi e traffici rumeni e italiani, specie fiorentini<sup>59</sup>. Quanto alla strada balcanica, essa puntava da Budapest a Novi Sud e, da qui, a Sarajevo e a Novi Pazar. A Novi Pazar, un ramo si dirigeva su Scutari; un altro si avviava verso Skoplje, dove si dipartiva, da un lato, verso Monastir (o Bitola) e il lago di Ocrida, per concludersi a Durazzo, sull'Adriatico; dall'altro, puntava su Salonicco. Da Ragusa l'itinerario correva, invece, attraverso Prizren, Sofia, Plovdiv, Edirne, Istanbul; itinerario che costituiva l'arteria più importante del commercio balcanico e dell'Europa sud orientale. Si trattava, in sostanza, del tracciato della antica via Tracia, che, oltre a congiungersi, per mezzo di una serie di strade, al Danubio, si allungava fino a Buda, Vienna e alla Germania meridionale.

12. Questi traffici erano condizionati da una serie di fattori: taluni positivi, la concessione di privilegi da parte del sovrano del paese nel

<sup>56</sup> *Ivi*, p. 134.

<sup>57</sup> S. GOLDENBERG, *Contacts cit.*, pp. 136-137.

<sup>58</sup> G. GOLDENBERG, *Notizie cit.*, pp. 262-275.

<sup>59</sup> *Ivi*, pp. 262-275. Cfr. IDEM, *Contacts entre certains pays danubien*, cit., pp. 134 e sgg.

quale si veniva a commerciare<sup>60</sup>; stabilità politica; una positiva mentalità economica da parte della classe dirigente locale; sicurezza del viaggio e adeguata manutenzione delle strade. Altri negativi. Si allude alle guerre, alle lotte sociali o politiche, alle rivoluzioni, ma anche alle catastrofi naturali, come, per esempio la peste, che devastò parecchi paesi mediterranei tra la seconda metà del 400 e la prima metà del 500<sup>61</sup>. O come il brigantaggio, che infieriva specie sulle grandi vie di comunicazione, ed era così diffuso che a partire dagli inizi del Cinquecento fu decretata nell'Impero ottomano la pena capitale per i colpevoli<sup>62</sup>. Dell'insicurezza della navigazione mediterranea si è detto. Ma ai pirati e corsari turchi, algerini e barbareschi si aggiunsero, a turbare i traffici nell'Adriatico, a partire dagli anni venti e trenta del Cinquecento, anche gli Uscocchi di Senj, un piccolo centro che i turchi e l'emigrazione avevano quasi del tutto spopolato<sup>63</sup>. Costituiti da elementi etnici e nazionali diversi, gli Uscocchi operarono nell'Adriatico assaltando navi e saccheggiando i mercanti ottomani e le loro merci, e complicando così le relazioni di Venezia con i Turchi. Ma attacchi ai mercanti cristiani non erano rari<sup>64</sup>.

In conclusione con l'intermediazione dei Turchi o, al di fuori di essa, attraverso i fiumi, le grandi strade e il reticolo di vie esistenti l'Europa mediterranea si collegava all'Europa balcanica e centro-orientale, e così mercanti e merci delle regioni mediterranee occidentali penetravano nella Valacchia, in Transilvania, in Moldavia. Al tempo stesso, mercanti armeni, alla ricerca di prodotti orientali, si spingevano fino in Asia Minore e, utilizzando la via Istanbul-Ormuz, collegavano, a loro volta, le principali vie commerciali del Mediterraneo con quelle di Persia, alimentando traffici che coinvolgevano mercanti rumeni, ungheresi, sassoni, greci, polacchi, italiani, turchi, ragusei, armeni, ecc<sup>65</sup>.

<sup>60</sup> I Veneziani conclusero accordi commerciali con i Turchi, ottenendo particolari privilegi, nel 1516, 1521, 1534. IDEM, *Notizie ecc.*, cit., p. 140.

<sup>61</sup> Cfr. J.-N. BIRABEN, *Les hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens*, Tome I. La peste dans l'Histoire, Mouton, Paris, 1975, pp. 108-110, 121-122, 125 sgg; J.T. ALEXANDER, *Bubonic Plague in Early Modern Russia. Public Health & Urban Disaster*, The John Hopkins University Press, Baltimore-London, 1980, p. 16; L. DEL PANTA, *Le epidemie nella storia demografica italiana (secoli XIV-XIX)*, Loescher, Torino, 1980, pp. 116-137.

<sup>62</sup> S. GOLDENBERG, *Contacts cit.*, p. 141.

<sup>63</sup> Il termine Uscocchi non indicava una nazione, ma una professione. Cfr. C. WENDY BRACEWELL, *The Uskoks of Senj. Piracy, Banditry, and Holy War in the Sixteenth-Century Adriatic*, Cornell University Press, Ithaca-London, 1992, pp. XIII, 41-47.

<sup>64</sup> *Ivi*, p. 4.

<sup>65</sup> S. GOLDENBERG, *Contacts cit.*, pp. 137-138.

A questi traffici un contributo notevole recarono anche gli ebrei, concentrati, nel 1516, a Venezia nel Ghetto nuovo, che, oltre a vedere legalizzato in via permanente un insediamento fino ad allora contrastato<sup>66</sup>, immisero nel circuito economico veneziano, i loro cospicui capitali e, con la loro diaspora accrebbero in Egitto e in Asia Minore l'attività commerciale veneziana<sup>67</sup>.

LUIGI DE ROSA

<sup>66</sup> D. JACOBY, *Les juifs à Venise du XIV<sup>e</sup> siècle*, in H.-G. BECK-M. MANOUSSACAS-PERTUSI (a cura di), *Venezia centro di mediazione tra Oriente e Occidente (secoli XV-XVI)*, *op. cit.*, pp. 164-170, 184, 187, 198 sgg.

<sup>67</sup> A. DAVID, *To Come to the Land. Immigration and Settlement in Sixteenth-Century Eretz-Israel*, The University of Alabama Press, Tuscaloosa-London, 1999, pp. 12 sgg.