

STORIA ECONOMICA

ANNO XI (2008) - n. 2-3



Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO XI (2008) - n. 2-3

ARTICOLI E RICERCHE

- M. ACERRA, *Gli imprenditori dell'industria conserviera napoletana dalla fine dell'Ottocento alla metà del Novecento* p. 143
- F. BOF, *L'imprenditorialità degli essiccatoi cooperativi bozzoli friulani tra le due guerre mondiali* » 171
- M. MORONI, *Movimento portuale e commercio di importazione ad Ancona nella prima metà del Seicento* » 211
- P. PECORARI, *L. Luzzatti, J.M. Keynes e la ricostruzione economica dell'Europa (1920-22)* » 237
- D. STRANGIO, *Imprese italiane in Africa e sviluppo economico. Dalla federazione Etiopia-Eritrea alla guerra per l'indipendenza (1952-1975)* » 255

NOTE E INTERVENTI

- F. DANDOLO, *Sudindustria e i piani di sviluppo del Mezzogiorno nel secondo dopoguerra* » 285
- F. SBRANA, *L'industria italiana nello scenario internazionale degli anni Cinquanta: circuiti di scambio e intervento pubblico* » 299

STORICI E STORIOGRAFIA

- M. FORNASARI, *Storia dell'industrializzazione, storia dell'industria e storia d'Italia* » 313
- P. PECORARI, *Amintore Fanfani, Giuseppe Toniolo e lo spirito del capitalismo* » 321
- G. SABATINI, *Luigi De Rosa, Editor di «The Journal of European economic History»* » 351

RECENSIONI E SCHEDE

- A. BARLUCCHI, *La mercanzia ad Arezzo nel primo Trecento. Statuti e riforme (1341-1347)*, Carocci, Roma 2008 (M.P. Zanoboni) » 363
- R. BOTTONI (a cura di), *L'Impero fascista. Italia ed Etiopia (1935-1941)*, il Mulino, Bologna 2008 (D. Strangio) » 364
- D. BAVIELLO, *I commercianti e i primi anni della Repubblica (1946-1951)*, Prefazione di M.G. Rossi, Franco Angeli, Milano 2009 (G. Farese) » 366
- M. FRANZINELLI, M. MAGNANI, *Beneduce. Il finanziere di Mussolini*, Mondadori, Milano 2009 (F. Dandolo) » 369
- G. GALASSO, *Storici italiani del Novecento*, il Mulino, Bologna 2008 (F. Dandolo) » 373
- G. FARESE, *Dare credito all'autarchia. L'Imi di Azzolini e il governo dell'economia negli anni Trenta*, Editoriale Scientifica, Napoli 2009 (F. Dandolo) » 378

MOVIMENTO PORTUALE E COMMERCIO DI IMPORTAZIONE AD ANCONA NELLA PRIMA METÀ DEL SEICENTO

1. *La fonte*

Nell'archivio storico del Comune di Ancona si conservano dodici grossi registri contenenti gli elenchi delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona negli anni 1632-1660; fanno parte della documentazione prodotta dall'Ufficio di Sanità che ad Ancona incomincia a operare nel 1632, per iniziativa della Congregazione di Sanità istituita da papa Urbano VIII nel novembre 1630¹.

La serie dei *Libri delle contumacie* non è completa: mancano i registri relativi al biennio 1634-1635, al quinquennio 1639-1643 e al biennio 1646-1647²; in genere ciascun *Libro* contiene gli arrivi di più anni, ma le registrazioni hanno inizio il primo novembre dell'anno precedente e terminano il 31 ottobre; per l'anno 1632, oltre alle registrazioni di novembre e dicembre, si conserva anche un fascicolo di «contumacie», ma relativo soltanto a Venezia e limitato al periodo 29 aprile – 30 ottobre, perciò in queste pagine, pur avendolo richiamato nella tabella 1, è stato escluso dall'analisi³. I criteri di registrazione non ap-

¹ L. DURANTI, *Le carte dell'Archivio della Congregazione di sanità nell'Archivio di Stato di Roma*, in *Studi in onore di Leopoldo Sandri*, Roma 1983, pp. 459-460. Per l'attività dell'Ufficio di Sanità di Ancona si rimanda a G. ORLANDI, *La gelosa materia. I Provvisori alla sanità di Ancona (1430-1810)*, Ancona, Archivio di Stato, 1991.

² ARCHIVIO STORICO DEL COMUNE DI ANCONA, conservato presso l'Archivio di Stato di Ancona (d'ora in poi ACAN), *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, buste n. 903 (29 aprile 1632 - 31 ottobre 1633), n. 905 (1 novembre 1635 - 31 ottobre 1638), n. 906 (1 novembre 1643 - 31 ottobre 1645 e 1 novembre 1647 - 31 ottobre 1650), b. 907 (1 novembre 1650 - 31 ottobre 1655) e b. 909 (1 novembre 1655 - 31 ottobre 1660).

³ ACAN, *Sanità pubblica*, Libri delle contumacie, b. 903, Contumacie di Vene-

paiono omogenei; solamente nell'anno «sanitario» 1633 gli elenchi sembrano comprendere tutti gli arrivi, mentre dalla metà degli anni Trenta si tende ad escludere le imbarcazioni di minori dimensioni⁴.

Nonostante questi limiti, i registri dell'Ufficio di Sanità permettono di approfondire un momento significativo della storia adriatica⁵: appena un trentennio, ma un trentennio che risulta cruciale per la storia degli scambi commerciali dell'intero Mediterraneo, non solo perché collocato dopo la crisi dell'economia europea dei primi anni Venti⁶, aggravata dalla guerra dei Trent'anni, e la destrutturazione economica

zia, 1632. Il fascicolo è stato analizzato, insieme con il Libro delle contumacie del 1633, in M. 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», n.s., 9 (2007), pp. 39-58.

⁴ Per le norme che regolavano la Sanità marittima nel Regno di Napoli si veda R. SALVEMINI, *Le pratiche di sanità marittima nel Regno dei Napoli nella seconda metà del Settecento*, in *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secoli XIII-XVIII*, a cura di S. Cavaciocchi, Firenze 2006, pp. 1201-1217. Per il caso di Venezia: N. E. VANZAN MARCHINI, *Le leggi della Sanità della Repubblica di Venezia*, Vicenza 1994. Sulle Isole Ionie: K. KONSTANTINIDOU, *Gli Uffici di Sanità delle Isole Ionie durante il Seicento e il Settecento*, «Studi veneziani», n.s., XLIX (2005), pp. 379-391.

⁵ Per l'impiego delle fonti sanitarie ai fini della ricostruzione dei flussi commerciali si rimanda a: B. SALVEMINI e M.A. VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarietà economiche*, «Mélanges de l'École française de Rome», 103 (1991), pp. 103-163; IDEM, *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 T. Fabre, Arles 1999, pp. 99-126; B. 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 G. Imbruglia, Cambridge 2000, pp. 44-69; B. SALVEMINI e A. 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 G. Giarrizzo ed E. Iachello, Milano 2002, pp. 99-122; IDEM, *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; J.P. FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 voll., Napoli 1998; R. GHEZZI, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. Naviglio e commercio di importazione*, Bari 2007.

⁶ Oltre al noto articolo di R. ROMANO, *Tra XVI e XVII secolo. Una crisi economica: 1619-1622*, «Rivista storica italiana», LXXIV (1962), pp. 480-531, ripubblicato in ID., *Tra due crisi: l'Italia del Rinascimento*, Torino 1971, ci si limita a rinviare a D. SELLA, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma 1961; ID., *L'Italia del Seicento*, Roma-Bari 2000; P. MALANIMA, *La decadenza di un'economia cittadina. L'industria di Firenze nei secoli XVI-XVIII*, Bologna 1982; ID., *La fine del primato. Crisi e riconversione nell'Italia del Seicento*, Milano 1998; G. VIGO, *Nel cuore della crisi. Politica economica e metamorfosi industriale nella Lombardia del Seicento*, Pavia 2000.

di vaste aree della penisola italiana provocata dalle epidemie di peste del 1630 e del 1656, ma anche perché profondamente segnato (almeno nel Mediterraneo centro-orientale) dall'esplosione della guerra di Candia, nella quale molti vedono l'inizio del definitivo tramonto di Venezia⁷.

2. Il contesto

Forte della sua posizione geografica, che la rende snodo e cerniera fra diverse aree geografiche ed economiche⁸, Ancona vive il suo periodo migliore nei secoli del basso Medioevo. Tra Quattro e Cinquecento, utilizzata dai fiorentini come luogo di imbarco per il Levante, Ancona diviene partner privilegiato di Ragusa nell'Adriatico occidentale⁹. Il salto di qualità nei rapporti fra le due città adriatiche si delinea nell'ultimo quarto del Quattrocento, ma si manifesta con forza nei primi decenni del nuovo secolo quando sia Ancona che Ragusa approfittano delle difficoltà incontrate da Venezia dopo la sconfitta di Agnadello e dopo la caduta dell'intera penisola balcanica sotto il dominio turco¹⁰.

I nuovi scenari mediterranei non lasciano più spazio alle singole città-stato, soprattutto nel caso di un porto strategico per lo Stato del Chiesa, come quello di Ancona. Nel 1532, perciò, la città viene occupata dalle truppe pontificie e posta sotto il diretto controllo della Santa Sede. La storiografia tradizionale (di derivazione risorgimentale, ma in auge ancora nei primi decenni del secondo dopoguerra), oltre

⁷ Oltre a G. COZZI, M. KNAPTON e G. SCARABELLO, *La Repubblica di Venezia nell'età moderna. Dal 1517 alla fine della Repubblica*, Torino 1992, si rinvia a D. SELLA, *L'economia*, in *Storia di Venezia dalle origini alla caduta della Serenissima*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma 1992-2002, VI, pp. 651-711.

⁸ E. SORI, *Popolazione, economia e società dal Medioevo all'età contemporanea*, in *Ancona*, a cura di R. Pavia ed E. Sori, Roma-Bari 1990, pp. 153-157.

⁹ P. EARLE, *The Commercial Development of Ancona, 1479-1551*, «The Economic History Review», XXII (1969); E. ASTHOR, *Il commercio levantino di Ancona nel basso Medioevo*, «Rivista storica italiana», 88 (1976), pp. 213-253; ID., *Il commercio anconetano con il Mediterraneo occidentale nel basso Medioevo*, «Atti e memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche», 87 (1982), pp. 9-71; J.F. LEONHARD, *Ancona nel basso Medioevo*, ed. it. Ancona 1992, pp. 249-280.

¹⁰ S. ANSELMINI, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento: un momento della storia mercantile del medio Adriatico*, Ancona 1969; J. DELUMEAU, *Un ponte fra Oriente e Occidente: Ancona nel Cinquecento*, «Quaderni storici», 13 (1970), pp. 26-47.

a enfatizzare il ruolo di Ancona come «repubblica marinara», ha visto nell'occupazione del 1532 non solo la perdita delle libertà cittadine, ma anche la fine di una sorta di età dell'oro¹¹. In realtà, come ha sottolineato la storiografia più recente, con il passaggio sotto il diretto controllo della Santa Sede (che comunque non significa fine dell'autogoverno a livello locale, come prima non significava piena autonomia dallo Stato della Chiesa), inizia un periodo di consistenti investimenti: prevalentemente in strutture militari, ma anche in infrastrutture portuali e viarie¹². In tal modo, oltre a divenire il porto di Roma in Adriatico, la città si rafforza anche come luogo di imbarco delle merci fiorentine dirette in Levante. Grazie alla presenza ragusea e fiorentina, Ancona accentua la sua funzione emporiale: diviene infatti centro di raccolta e di smistamento di merci che provengono da una parte dall'area balcanica e dal Levante e, dall'altra, prevalentemente dalla Toscana e dall'area padana, ma anche dalle Fiandre¹³.

La forte complementarità degli scambi che si realizzano tra Firenze e Ragusa e la forza economica degli operatori fiorentini e ragusei rischiano di trasformare la città pontificia in un semplice porto di transito; invece Ancona riesce a trarre ancora una volta vantaggio dalla sua felice posizione geografica e dalla funzionalità del suo porto naturale, sicché nella prima metà del Cinquecento la città si impone come la più vivace piazza commerciale del medio Adriatico, con ricadute positive anche per le sue manifatture¹⁴. Per questo Ancona si riempie non solo di fiorentini e ragusei, ma anche di ebrei sefarditi e levantini, di bergamaschi e veneti, di schiavoni e albanesi, di greci e armeni. La presenza di sudditi ottomani è favorita dagli accordi stretti con Solimano fin dagli anni Venti¹⁵. La colonia ebraica, a sua volta, dai primi anni Trenta del Cinquecento si arricchisce di mercanti sefarditi che emigrano dal Portogallo per evitare i battesimi forzati imposti dalla corona portoghese¹⁶. Oltre che ad Ancona, gli ebrei sefar-

¹¹ M. NATALUCCI, *Ancona attraverso i secoli*, Città di Castello 1961.

¹² Per un primo approccio a questi temi si rimanda a M. MORONI, *Ancona città mercantile*, in *La Loggia dei mercanti in Ancona e l'opera di Giorgio di Matteo da Sebenico*, a cura di F. Mariano, Ancona 2003, pp. 89-110.

¹³ DELUMEAU, *Un ponte fra Oriente e Occidente*, pp. 26-27.

¹⁴ SORI, *Popolazione, economia e società*, pp. 157-159.

¹⁵ DELUMEAU, *Un ponte fra Oriente e Occidente*, pp. 34-35; M. 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 P. Lanaro, Venezia 2003, pp. 68-69.

¹⁶ V. BONAZZOLI, *Ebrei italiani, levantini, portoghesi sulla piazza commerciale di*

diti si stabiliscono nelle Fiandre e nel Levante (in particolare ad Anversa ed a Salonicco), contribuendo a fare di Ancona un importante punto di raccordo del lungo asse commerciale che nel Cinquecento collega le Fiandre al Levante¹⁷.

Questo ruolo viene temporaneamente interrotto prima dalla sanguinosa persecuzione antiebraica del 1556, che determinò la dispersione della colonia degli ebrei portoghesi¹⁸, e poi dalla crisi di fine Cinquecento, innescata dalla gravissima carestia del 1591. La concessione di ampie franchigie, in risposta ai privilegi fiscali concessi nel 1590 da Venezia alla «scala» di Spalato¹⁹, e gli altri provvedimenti presi dalle autorità pontificie tra il 1593 (istituzione del Consolato dei mercanti) e il 1609 (ulteriore riduzione dei dazi portuali), permettono un primo rilancio²⁰; poi anche Ancona risente negativamente della fase depressiva innescata a livello europeo dallo scoppio della Guerra dei Trent'anni e dalla crisi degli anni 1619-1622, aggravata localmente proprio nel 1622 da una diffusa epidemia di tifo petecchiale²¹. Già alla fine del decennio, tuttavia, l'economia anconitana sembra approfittare delle difficoltà di Venezia, bloccata dalla pestilenza esplosa in tutta l'Italia settentrionale nel 1630, e, in apparente controtendenza con quanto sta avvenendo a livello europeo²², manifesta nuovi segnali di ripresa, trainata ancora una volta dal positivo rapporto con Ragusa e con i commerci balcanici. Nei primi anni Trenta, all'inizio del periodo qui considerato, anche Venezia si preoccupa per «i progressi grandi che fa la scala di Ancona»²³; in realtà la ripresa è solo temporanea perché

Ancona intorno alla metà del Cinquecento, in *Gli Ebrei e Venezia. Secoli XIV-XVIII*, a cura di G. Cozzi, Milano 1987, pp. 727-770.

¹⁷ W. BRULEZ, *L'exportation des Pays Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVIIe siècle*, «Annales, E.S.C.», 1959, pp. 461-489; ID., *Les routes commerciales d'Angleterre en Italie au XVIIe siècle*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, IV, Milano 1962, pp. 123-184.

¹⁸ V. BONAZZOLI, *Le comunità israelitiche*, in *La Provincia di Ancona. Storia di un territorio*, a cura di S. Anselmi, Roma-Bari 1987, pp. 127-143.

¹⁹ R. PACI, *La «scala» di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Venezia 1971.

²⁰ M. NATALUCCI, *Ancona attraverso i secoli*, II, p. 148; R. PACI, *La rivalità commerciale tra Ancona e Spalato (1590-1645)*, «Atti e memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche», 82 (1977), pp. 281-283.

²¹ C. M. CIPOLLA e M. MORONI, *Le Marche e la Romagna nell'epidemia di tifo petecchiale del 1622 secondo fonti toscane*, «Proposte e ricerche», 28 (1992), pp. 188-202.

²² M. AYMARD, *La fragilità di un'economia avanzata: l'Italia e le trasformazioni dell'economia europea*, in *Storia dell'economia italiana*, II, Torino 1991, pp. 82-86.

²³ Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASV), *Cinque Savi alla mercanzia*, b. 141, n. 239, 15 settembre 1633.

nuove difficoltà emergeranno alla fine degli anni Quaranta e soprattutto nel corso della seconda metà del secolo. Soltanto nel Settecento si riuscirà a tornare ai volumi di traffico cinquecenteschi.

3. *Il movimento del porto*

Da quanto si è detto si comprende perché Ancona, come altri fra i maggiori centri portuali del Mediterraneo, si trovi a svolgere una tripla funzione²⁴. Oltre ad essere il primo scalo dello Stato della Chiesa, è uno dei principali porti dell'Adriatico, ma è anche una piazza mercantile aperta agli scambi mediterranei. Come è stato scritto con riferimento a Marsiglia, anche Ancona, fin dal Cinquecento, è «un centro di gravitazione ed irradiazione mercantile di un entroterra regionale, nazionale e, in qualche misura, internazionale, che in parte si sovrappone e che va continuamente difeso e riconquistato contro i porti concorrenti»²⁵.

Ad Ancona non convergono soltanto i prodotti dell'entroterra umbro-marchigiano: accanto alla carta di Fabriano e Pioraco (Camerino), al guado e allo zafferano dei territori appenninici, alle eccedenze dell'agricoltura locale ed ai molteplici manufatti realizzati nei vari centri urbani della regione, vi giungono i tessuti di maggior pregio provenienti da Firenze e da Bergamo e da Verona, lo zafferano dell'Abruzzo, il cuoio, la lana e i metalli dei Balcani, le ferrarecce della Slovenia e della Carinzia, le armi del Bresciano. Il valore complessivo delle esportazioni è costantemente inferiore a quello delle merci importate, ma il riequilibrio è reso possibile dalle riesportazioni: di cuoio e pellame, innanzitutto, ma anche di lana, di cotone, di spezie e di materie concianti²⁶.

Pur essendo il «porto di Roma» in Adriatico, Ancona non riuscirà

²⁴ FILIPPINI, *Il porto di Livorno e la Toscana*, I, pp. 48-63.

²⁵ SALVEMINI e VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia*, p. 131.

²⁶ Per uno schema del commercio di importazione e di esportazione di Ancona tra basso Medioevo e prima età moderna si veda SORI, *Popolazione, economia e società*, pp. 153-162. Per alcuni aspetti specifici, oltre agli studi di Earle e Asthor citati nelle note precedenti, si rinvia a: (per il guado) V. BONAZZOLI, *Guado e scotano, nell'economia del Pesarese tra basso Medioevo ed età moderna*, «Proposte e ricerche», 28 (1992), pp. 123-133; M. MORONI, *Tra Romagna e Marche. Le campagne fere-trano-romagnole in età moderna*, San Marino 1997, pp. 25-29; (per la carta) E. DI STEFANO, *Uomini, risorse, imprese nell'economia camerte fra XIII e XVI secolo*, Camerino 2007.

mai a monopolizzare i flussi di esportazione provenienti dai territori pontifici. Per fare soltanto alcuni esempi, lo zolfo dell'Appennino romagnolo e del Montefeltro, la cui esportazione è documentata fin dal Cinquecento, anche nei due secoli seguenti continuerà ad essere imbarcato nei porti di Rimini e Pesaro e nell'approdo «del Cesenatico»²⁷; la seta di Fossombrone e dell'entroterra pesarese utilizza il porto di Pesaro, dove nel Settecento verrà incettata non più dai bolognesi ma dagli inglesi²⁸; i cereali dell'intero territorio marchigiano, a loro volta, si muovono in direzione dei numerosi «caricatoï» (spesso semplici approdi) realizzati alla foce dei principali corsi d'acqua: Foglia, Metauro, Misa, Esino, Potenza, Chienti, Tenna, Ete, Tesino e Tronto. Altrettanto avviene per l'olio, il cui rilievo fra le esportazioni marchigiane, prima della terribile gelata del 1709, è emerso con evidenza da alcuni recenti studi²⁹.

Più importante il ruolo che Ancona svolge nelle corpose correnti di traffico che dalla costa orientale dell'Adriatico muovono verso la penisola italiana. La storiografia degli ultimi decenni ha insistito sul ruolo di ponte svolto dagli scambi con Ragusa, ma c'è un altro ponte sul quale non si è riflettuto abbastanza: quello con Zara. Accanto a questi legami, prima della grande affermazione di Trieste, esistono poi continui scambi con gli innumerevoli centri portuali non solo dell'Istria e della Dalmazia, ma anche del basso Adriatico e dello Ionio.

Infine i traffici con le Isole Egee e con il Levante. A fine Cinquecento i mercanti anconitani hanno ancora consistenti interessi nel Levante; Ancona continua a mantenere un suo console a Costantinopoli: dopo Paolo Mariani, del quale si conservano alcune lettere de-

²⁷ M. BATTISTELLI, *L'appalto degli zolfi di Urbino nei secoli XVII e XVIII*, «Quaderni storici delle Marche», 2 (1968); M. MORONI, *Il porto e la fiera di Rimini in età moderna*, in F. PIRANI, M. MORONI, L. ROSSI e T. BERNARDI, *Tra San Marino e Rimini. Secoli XIII-XX*, San Marino 2001, pp. 43-93.

²⁸ L. DAL PANE, *Benedetto XIV e la questione della libertà di commercio*, in ID., *Lo Stato pontificio e il movimento riformatore del Settecento*, Milano 1959, pp. 245-251; si veda anche M. MORONI, *Commerci e manifatture in una «città di gran passo»: Pesaro in età moderna*, in *Pesaro dalla devoluzione all'illuminismo*, Venezia 2005, pp. 89-124.

²⁹ L. ROSSI, *Merci e mercanti dell'area fermana all'inizio dell'età moderna*, in *Civiltà contadina e civiltà marinara nella Marca meridionale e nei rapporti fra le due sponde dell'Adriatico*, Cupramarittima 1998, pp. 317-326; M. MORONI, *La fiera di Fermo (secoli XIV-XVIII)*, «Proposte e ricerche», 49 (2002), pp. 23-59; O. GOBBI, *Porti e commercio marittimo a Marano e Grottammare nei secoli XVI e XVII*, in *Fermo e la sua costa. Mercè, monete, fiere e porti fra tardo Medioevo e fine dell'età moderna*, Grottammare 2004, pp. 101-132.

gli anni 1588-1594³⁰, nel 1597 viene nominato Costantino Poppi³¹. Tuttavia si ha l'impressione che fin dai primi decenni del Seicento la marineria anconitana, preso atto di non poter competere nel Levante, dove è conveniente utilizzare navi francesi o «nordiche», stia progressivamente limitando il suo raggio d'azione all'interno dell'Adriatico e dello Ionio. Un fatto è certo: nei registri dell'Ufficio di Sanità non si ha notizia di navi anconitane provenienti dai maggiori porti del Levante.

I dati relativi alla provenienza delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona negli anni 1632-1660 (tab. 1) confermano gli stretti legami della città dorica con l'area veneta e ragusea, ma sorprendentemente alto risulta il numero delle imbarcazioni provenienti dalla Dalmazia, dagli altri porti dello Stato pontificio e dalle regioni meridionali della Penisola.

Gli arrivi dal Levante, dalle isole dell'Egeo ed anche da alcuni porti del Mediterraneo occidentale appaiono poco numerosi perché nella tabella 1 si è voluto far risaltare il primo porto di partenza; il quadro cambia se, soprattutto per le navi impegnate nel commercio su lunghe distanze, si considera anche il porto di transito toccato prima di giungere ad Ancona. Le marinerie esterne all'Adriatico (in particolare Francia, Genova, Olanda e Inghilterra) entrano nel porto di Ancona dopo aver fatto scalo in altri porti, non solo a Livorno ed a Messina, ma spesso, come si è detto, anche ad Alessandria, a Smirne, a Costantinopoli o nelle Isole dell'Egeo.

Mentre all'interno dell'Adriatico il loro ruolo è ancora poco significativo, anche se in crescita, la tabella 2 mostra con chiarezza che, nel caso di Ancona, pur essendo ancora limitate nel numero, le navi francesi e nordiche operanti nel Mediterraneo stanno già coprendo una quota consistente degli arrivi da alcuni dei maggiori porti del Mediterraneo e in particolare da quelli del Levante.

Nel movimento del porto di Ancona si possono distinguere almeno due fasi. Negli anni Trenta e nella prima metà degli anni Quaranta si nota ancora una struttura in gran parte cinquecentesca. Prevvalgono gli scambi con altri porti adriatici, in un quadro più generale in cui dominano i rapporti con il Levante; la marineria locale ha ormai un raggio di azione limitato all'Adriatico, anche se talvolta tocca le Isole Ionie e la Morea; le merci del Mediterraneo orientale spesso

³⁰ ACAN, b. 660, Lettere dell'ambasciatore Paolo Mariani da Pera e Costantinopoli, 1588-1594.

³¹ ACAN, b. 2776, Patente di console concessa a Costantino Poppi di Ancona, «stante la morte di ms. Paulo Mariani», 30 giugno 1597.

Tab. 1 – *Provenienza delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1632-1660 (numero degli arrivi per anno sanitario*)*

	1632**	1633	1636-1645	1648-1649	1650-1660	totali	%
Litorale pontificio	1	194	41	4	155	395	11,1
Venezia e litorale veneto	200	204	54	13	152	623	17,5
Litorale austriaco	11	42	113	10	96	272	7,6
Istria	3	8	14	10	42	77	2,2
Dalmazia	11	98	333	17	148	607	17,0
Repubblica di Ragusa	7	41	235	67	237	587	16,5
Bocche di Cattaro	2	6	38	3	1	50	1,4
Albania			5	/	2	7	0,2
Regno di Napoli	3	73	44	29	292	441	12,4
Grecia e Morea			4	/	2	6	0,2
Isole Ionie	1	9	46	8	32	96	2,7
Isole Egee		11	23	2	5	41	1,1
Anatolia, Siria ed Egitto		1	3	/	2	6	0,1
Malta			3	1	1	5	0,1
Granducato di Toscana				/	1	1	
Repubblica di Genova			4	2	22	28	0,8
Francia		8	26	7	115	156	4,4
Olanda		2	28	18	60	108	3,0
Amburgo					2	2	
Inghilterra		2	15	15	28	60	1,7
<i>Totali</i>	239	699	1029	206	1395	3568	100
provenienza non indicata	1	560				561	
<i>Totali</i>	240	1259	1029	206	1395	4129	

* Ad Ancona l'anno sanitario va dal primo novembre dell'anno precedente al 31 ottobre.

** I dati del 1632 sono limitati al periodo 29 aprile – 31 ottobre e si riferiscono quasi soltanto alle «contumacie di Venezia».

giungono ancora su navi veneziane e ragusee. Gli anni 1647-1649, caratterizzati da difficoltà nell'economia adriatica provocate da una grave carestia (che determina «la più grave crisi di sussistenza, dopo quella del 1591-92»³²) e sconvolti dalla guerra di Candia, combattuta aspramente nei territori di varie città della Dalmazia³³, sembrano segnare il

³² L. DEL PANTA, *Le epidemie nella storia demografica italiana (secoli XIV-XIX)*, Torino 1980, pp. 151-152 e pp. 163-166.

³³ G. PRAGA, *Storia di Dalmazia*, Varese 1981, pp. 198-202; C. 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», n. s., 9 (2007), pp. 59-83.

passaggio a una fase diversa, nella quale, oltre a crescere in modo consistente il numero degli arrivi dalle regioni meridionali della Penisola, si consolida progressivamente la presenza ponentina. È quanto emerge con maggiore chiarezza nel corso degli anni Cinquanta, come si vedrà dai dati analizzati nelle pagine che seguono.

Tab. 2 – *Porti di transito delle imbarcazioni impegnate nel commercio mediterraneo entrate nel porto di Ancona: numero degli arrivi (1633-1660)*

Marinerie Porti di transito	Venezia	Ragusa	Genova	Francia	Olanda	Inghilterra	Amburgo	Isole Egee
Alicante					1			
Cartagena							1	
Maiorca					1			
Genova					6		2	
Livorno		1			9	10	1	
Civitavecchia				1	4	3		
Napoli		1	4		6	1		
Messina			2	1	13	4		
Palermo						1		
Trapani					1			
Augusta	2	1			1	1		
Malta						1		
Barberia				1				
Alessandria	2			32	2	1		
S. Giovanni d'Acri				1				
Siria				2				
Cipro				3				
Rodi	1							
Chio					1			
Smirne			2	13	5	2		
Mitilene				1				9
Costantinopoli				15				
Negroponte				5				
Zea		2		1	1			1
Serfanto				3	2	1		
Milo				2				
Candia	1			2				
Cerigo				2				

Segue

Segue: Tab. 2 – Porti di transito delle imbarcazioni impegnate nel commercio mediterraneo entrate nel porto di Ancona: numero degli arrivi (1633-1660)

Marinerie Porti di transito	Venezia	Ragusa	Genova	Francia	Olanda	Inghilterra	Amburgo	Isole Egee
Nauplia				3				
Morea			1	6				1
Zante		1	1	3	3	2		3
Cefalonia				1				
Santa Maura								1
Corfù	5	1	2	8	1			1
Valona			3		2			
Brindisi								1
Trani			1					
Barletta		67	7	1	2			
Ragusa				19	1			
Fiume			1	2		1		
Goro					1			
Ariano					2			
Venezia		1	2	8	21	8		1
Totale	11	75	26	126	85	36	4	18

4. Le marinerie

I dati contenuti nei *Libri delle contumacie*, anche se incompleti, permettono di analizzare il peso e il ruolo delle varie marinerie. Sulla base di tali dati, in generale si può concordare con Alberto Caracciolo sull'importanza delle marinerie veneziana e ragusea, ma il quadro che emerge dalle fonti sanitarie è più mosso e dinamico di quello che Caracciolo aveva tratto da una fonte fiscale come i registri della tassa dell'Arco di Traiano, alla quale erano tenuti soltanto i bastimenti di maggiori dimensioni³⁴.

Poiché i *Libri delle contumacie* non riportano genericamente le bandiere di appartenenza, ma indicano con precisione i luoghi di

³⁴ A. CARACCILO, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Parigi 1966; trad. it., a cura di C. Vernelli, con il titolo *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Ancona, Quaderni di «Proposte e ricerche», 28 (2002).

residenza dei capitani, è possibile costruire una tabella più articolata dalla quale emergano le principali regioni di provenienza. Oltre all'ovvia consistenza delle marinerie di Venezia e Ragusa, dalla tabella balza subito agli occhi, il rilievo (in termini sia assoluti che percentuali) di regioni come la Dalmazia, l'Istria, le Bocche di Cattaro e le Isole Ionie: è la conferma della fitta rete di interscambi che collega le due sponde dell'Adriatico. Ugualmente elevata risulta la quota dei capitani pontifici, fra i quali, accanto agli anconitani, si segnalano i riminesi, i pesaresi e soprattutto i piceni; invece, rispetto alla percentuale delle imbarcazioni provenienti dalle regioni adriatiche del Regno di Napoli (12,4%), la quota dei capitani è considerevolmente meno alta (7,6%): ciò significa che molti dei viaggi dai porti abruzzesi, molisani e pugliesi sono effettuati da altre marinerie.

Escludendo i dati del 1632 e mantenendo distinti i dati del 1633 in quanto non omogenei con quelli degli anni seguenti, l'analisi delle località di residenza dei capitani suggerisce altre considerazioni. Nei primi anni Trenta, oltre a mantenersi elevate sia la quota veneziana che quella ragusea, è ancora vivace il ruolo delle marinerie dell'Adriatico orientale e delle Isole Egee; negli anni Quaranta e Cinquanta, invece, resta stabile la presenza ragusea, ma cresce progressivamente il peso delle marinerie nordiche che, nonostante la prima guerra anglo-olandese (1652-1654), approfittano delle difficoltà di Venezia, impegnata nella guerra di Candia, e degli ostacoli al commercio creati dalle offensive ottomane in alcune aree della costa dalmata.

I dati tratti dai registri sanitari di Ancona mostrano quindi che il processo di «ponentizzazione» (questo termine, usato da Caracciolo per il Settecento³⁵, permette di aggiungere ai nordici propriamente detti anche i francesi) incomincia a manifestarsi con maggiore chiarezza soltanto dopo la metà del secolo. Secondo quanto emerge dalla tabella 2, utilizzando come basi soprattutto Livorno e Messina, ma anche Civitavecchia e Napoli, gli olandesi sono più attivi nei collegamenti tra il Tirreno e l'Adriatico; nel Levante sono poco presenti, a parte qualche contatto con Smirne, e quando entrano in Adriatico, puntano direttamente su Venezia³⁶. I francesi, a loro volta, saltano completamente i porti tirrenici, ma egemonizzano la rotta che collega Alessandria ad Ancona e, dopo il 1650, sono i maggiori protagonisti del commercio

³⁵ Ivi, p. 187.

³⁶ A. BICCI, *Gli Olandesi nel Mediterraneo: Amsterdam e l'Italia (sec. XVII)*, in *Economies méditerranéennes*, Atene 1985, pp. 39-76.

con il Levante³⁷. Non si vedono ancora, invece, almeno fino agli anni Sessanta del Seicento, gli effetti degli accordi fatti con il sultano che avrebbero permesso agli inglesi e in particolare alla Levant Company di acquisire «quote crescenti dell'interscambio Levante-Occidente in regime di monopolio garantito dalla Porta»³⁸.

Tab. 3 – *Residenza dei capitani delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1633-1660*

Regioni	1633	% 1633	1636-1660	% 1636-1660	totale 1633-1660	% 1633-1660
Litorale pontificio	146	28,2	103	9,3	249	15,3
Venezia e litorale veneto	136	26,3	96	8,6	232	14,3
Litorale austriaco	23	4,5	62	5,6	85	5,2
Istria	12	2,3	55	4,9	67	4,1
Dalmazia	72	13,9	184	16,5	256	15,7
Repubblica di Ragusa	43	8,3	150	13,5	193	11,8
Bocche di Cattaro	12	2,3	49	4,4	61	3,7
Albania	/	/	4	0,4	4	0,2
Regno di Napoli	52	10,0	71	6,4	123	7,6
Grecia e Morea	/	/	6	0,5	6	0,4
Isole Ionie	5	0,9	59	5,3	64	3,9
Isole Egee	9	1,7	25	2,2	34	2,1
Anatolia, Siria ed Egitto	2	0,4	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	1	0,2	88	7,9	89	5,5
Catalogna	/	/	1	0,1	1	0,1
Olanda	2	0,4	86	7,7	88	5,4
Amburgo	/	/	1	0,1	1	0,1
Inghilterra	1	0,2	38	2,3	39	2,4
Totale	518	100	1111	100	1629	100
Provenienza non indicata	168		97		265	
Totale complessivo	686		1208		1894	

³⁷ P. MASSON, *Histoire du commerce français dans le Levant au XVIIe siècle*, Paris 1896.

³⁸ V. BONAZZOLI, *Adriatico e Mediterraneo orientale. Una dinastia mercantile ebraica del secondo '600: i Costantini*, Trieste 1998, p. 36; sulla presenza inglese nell'Italia del XVII secolo si veda G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990.

5. *Il movimento commerciale*

L'analisi del movimento commerciale conferma che Ancona si colloca al centro di molteplici correnti di traffico. Come si è detto, sulla piazza anconitana convergono dalle località dell'entroterra alcuni dei più importanti generi di esportazione dello Stato pontificio: in particolare grano e olio, carta e guado, vino e canapa, panni ed altri manufatti, specie in cuoio. Ancona è poi uno dei principali porti di imbarco delle merci che percorrono la via francigena in direzione del Levante. Si tratta non solo dei tessuti lombardi e dei pannilana fiorentini, ma anche dei drappi e delle pannine di Fiandra, mentre dal Reatino e dall'Abruzzo giungono guado e zafferano³⁹. Molti di questi beni vengono riesportati via mare; non è un caso perciò che gli ufficiali di Sanità più volte registrino l'ingresso nel porto di navi vuote, giunte per caricare cereali o merci di altro tipo.

Diminuite le entrate derivanti dai noli, che nel Cinquecento garantivano buoni profitti essendo le navi anconitane ancora attive nei commerci con il Levante⁴⁰, il riequilibrio è ormai legato alle vendite dei prodotti locali ed alle riesportazioni; queste ultime, ovviamente, non si limitavano alla vendita delle materie prime immagazzinate nel porto, ma, come nel caso di cuoio, pellami, lana, seta, cenere e cera, spesso comportavano una loro trasformazione manifatturiera⁴¹.

Più che il commercio di esportazione, la fonte utilizzata permette di analizzare con maggiore precisione il commercio di importazione. Nei primi decenni del Seicento il flusso più consistente proviene ancora dalla sponda orientale dell'Adriatico; su Ancona convergono non solo le tradizionali merci balcaniche (cuoio e pellame, lana e cera), rimaste prevalentemente sotto il controllo dei ragusei, ma anche le pietre dall'Istria, il legname da Fiume, le ferrarecce da Trieste, i formaggi e il pesce salato dalla Dalmazia, la vallonea dall'Albania e dalle Isole Ionie⁴². L'unica realtà per la quale non è possibile individuare una precisa forma di specializzazione è Venezia, da cui giungono spezie e «generi di Levante», vetri e libri, mobili e tappeti, tessuti di pregio ed altri manufatti rari e di lusso.

³⁹ M. MORONI, *Circuiti fieristici e scambi commerciali nel medio Adriatico tra basso Medioevo e prima età moderna*, «Storia economica», 2-3 (2006) pp. 379-413.

⁴⁰ G. HEYD, *Storia del commercio del Levante nel Medioevo*, ed. it. Torino 1913, p. 911.

⁴¹ SORI, *Popolazione, economia e società*, pp. 157-159.

⁴² MORONI, *Mercanti e fiere tra le due sponde*, pp. 53-79.

Economicamente rilevante è anche il flusso che muove dalle Isole dell'Egeo e dalle maggiori piazze commerciali dell'Impero ottomano. Se le navi provenienti dall'arcipelago greco portano cotone sodo e filato, vallonea e pellame, galla e vino moscato, maggiori processi di specializzazione si notano nelle città ottomane: lino e tele da Alessandria, cotone da Smirne, seta, filati e tappeti da Costantinopoli. A questi flussi si aggiunge una crescente corrente di traffico che viene dalle regioni adriatiche del Regno di Napoli: olio, sale, legna da ardere e foglia di mortella, soprattutto, ma anche maioliche e panni, vino e frutta, formaggi e pellame, riso e saccarie⁴³.

Infine le merci trasportate dalle navi nordiche. Inizialmente giungono soltanto pannine di Fiandra, grano e «coloniali»; poi, si notano crescenti differenziazioni fra i mercanti ponentini: inglesi e olandesi (ma per tutto il periodo qui considerato questi ultimi sono sicuramente i più attivi) sbarcano in quantitativi sempre più rilevanti pesce salato e affumicato, metalli, spezie, «pannine» e «carisee»; talvolta, da Livorno e da Messina si dirigono anche ad Alessandria e a Costantinopoli, ma nel Mediterraneo orientale si trovano a competere con i francesi che dal Levante portano cotone e seta, lino e cuoio, cenere e vallonea.

Sulla base della fonte qui analizzata, non è possibile calcolare con precisione il volume del commercio di importazione; nelle imbarcazioni che entrano nel porto di Ancona prevalgono nettamente i carichi multipli e perciò l'unica quantificazione possibile è quella relativa al numero dei carichi. Nella tabella che segue (tab. 4) sono stati riportati gli arrivi di dieci delle principali merci, sottolineandone le regioni di provenienza; come si è già chiarito in precedenza, a commento della tabella 1, nel caso dei nordici una parte delle merci (soprattutto cotone, lino, cuoio e vallonea) in realtà proviene dal Levante.

Ovviamente la composizione merceologica delle importazioni anconitane è molto più articolata. Per evitare di semplificare eccessivamente il quadro, si è costruita un'altra tabella (tab. 5), sul modello

⁴³ Per una analisi più approfondita dei rapporti di Ancona con le regioni adriatiche del Regno di Napoli si rimanda a M. MORONI, *Barche e «paroni» dell'area picena, aprutina e pugliese ad Ancona nel Seicento*, «Proposte e ricerche», 58 (2007) pp. 65-91; per le «saccarie»: A. DI VITTORIO, *Esportazioni pugliesi nella prima metà del XVIII secolo: le saccarie*, «Quaderni storici», 13 (1970), pp. 161-187; per le maioliche: P. PIERUCCI, *Produzione e commercio delle ceramiche di Castelli in età moderna*, «Proposte e ricerche», 59 (2007), pp. 251-266.

Tab. 4 – *Principali merci entrate nel porto di Ancona e loro provenienza nel periodo 1633-1660 (numero dei carichi, per periodi)*

Regioni	periodi	cuoio, pelli	vallonea e mortella	lana	cotone sodo e filato	olio	cereali	legna da ardere, tavole	pesce conservato	panni, altri tessuti	acciaio, ferrarecce
Litorale pontificio	A	1	2	5		1		3		4	5
	B	1	1		1		7	2	2	1	
	C					1	3			1	
	D					5	5	12		1	
Venezia e litorale veneto	A	7	4	1	3	4		38	2	45	40
	B									2	1
	C					1		1			
	D	1	2			14	3	9	4	3	
Litorale austriaco	A							38	2		23
	B	1		1			10	49	1		69
	C	1		1			1	6	1		9
	D			1			3	53	8		31
Istria	A	1						7	1		
	B						1	7	2		
	C							8	1		
	D		3					25	1		
Dalmazia	A	6	18	1		1		16	20	2	
	B	7	49	8		3	21	90	56	2	
	C	2	2					9	2		
	D	3	9	2		2		79	10		
Repubblica di Ragusa	A	49	2	22				1	6	1	
	B	194	13	137	2	2	4	4	23	4	
	C	70	2	62					3		
	D	238	5	142		2			11		
Bocche di Cattaro	A			1					3	1	
	B	2		4			18		5		
	C	1							1		
	D										
Albania	A										
	B	1	2	2		2	1			2	
	C										
	D	1									

Segue

Segue: Tab. 4 – Principali merci entrate nel porto di Ancona e loro provenienza nel periodo 1633-1660 (numero dei carichi, per periodi)

Regioni	periodi	cuoio, pelli	vallonea e mortella	lana	cotone sodo e filato	olio	cereali	legna da ardere, tavole	pesce conservato	panni, altri tessuti	acciaio, ferrarecce
Regno di Napoli	A	5	4			11		5	2	1	
	B	1	8		2	4	2	20	2		
	C		2			7		14	2	1	
	D	1	8	2		65	1	61	3	2	
Grecia e Morea	A										
	B		4			1					
	C		1								
	D		1		1						
Isole Ionie	A	1	7	1	2	2					
	B	3	44	3	2		1		2	1	
	C		5								
	D		19	1		1					
Isole Egee	A	2	11		13						
	B		22		24					1	
	C		1	1	3						
	D	3	4		1					1	
Anatolia e Siria	A										
	B		1		2						
	C										
	D				2						
Malta	A										
	B										
	C				1						
	D										
Alessandria d'Egitto	A										
	B							1			
	C										
	D										
Repubblica di Genova	A										
	B							1			
	C		1						2	1	
	D		4	4	3		1		1	1	

Segue

Segue: Tab. 4 – Principali merci entrate nel porto di Ancona e loro provenienza nel periodo 1633-1660 (numero dei carichi, per periodi)

Regioni	periodi	cuoio, pelli	vallonea e mortella	lana	cotone sodo e filato	olio	cereali	legna da ardere, tavole	pesce conservato	panni, altri tessuti	acciaio, ferrarecce
Francia	A	1								3	
	B	2	1	1	2		2	2	6	12	
	C		1		1	2	1			2	
	D	39	24	45	29	5	2		3	12	1
Olanda	A	1							1	1	
	B	4			1			1	10	6	
	C	1	6	1	7		3		3	1	
	D	2	4	2	5				17	24	
Inghilterra	A								2		
	B				2				12		
	C						1	1	11		
	D	1	2	3	3				19	3	
Non indicata	A	4	1			15		39	9		2
	B										
	C										
	D										
Totali		659	300	454	112	151	91	590	274	142	181

Legenda: A: 1633; B: 1636-1645; C: 1648-1649; D: 1650-1660.

della tabella 1, nella quale sono stati riportati tutti i beni più significativi (compresi i passeggeri) distinti nelle varie fasi per numero di arrivi. Ne emerge una realtà di gran lunga più mossa; compaiono infatti, per fare alcuni esempi, anche l'orzo, la mortella, gli animali vivi, la gelatina e la cenere della Dalmazia, le tavole e le doghe dell'Istria, i cordovani e il lino delle Isole Ionie, la seta e il cotone delle Isole Egee, le mandorle e le saccarie della Puglia, lo zolfo della Romagna, le anguille di Comacchio, il pesce salato della Sicilia e, infine, la pece e lo scotano portati dalle imbarcazioni delle Bocche di Cattaro e la lana spagnola da quelle di Genova, oltre ai pellegrini della Dalmazia diretti a Loreto ed ai passeggeri provenienti da tutti i porti dell'Adriatico ed anche dalle maggiori città del Levante.

Tab. 5 – *Merci e persone trasportate dalle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1633-1660 (numero degli arrivi)*

	1633	1636-1645	1648-1649	1650-1660	Totali
anguille	2	1		1	4
armi e corazze		4	1	1	6
attrezzi da lavoro	1	4	1		6
biscotto	1	1	3	15	20
bottarga	1	3		1	5
botti	20	8	2	24	54
bovini	13	16		3	32
canapa	37			1	38
carbone	4				4
carta	2	1		1	4
caviale	1	3		2	6
cenere	9	9		4	22
cera e candele	50	74	42	101	267
colli di merci	207	57	16	63	343
cordovani	12	33	7	45	97
doghe	2	5	2	7	16
equini	28	76	2	20	126
formaggio	26	28	2	11	67
frutta	36	3	2	8	49
galla	1	3		2	6
gelatina	5	17		5	27
gomma	2				2
legni pregiati	1	3	2	6	12
legumi	1	1	1	1	4
libri	5				5
lino	5	16	3	25	49
maioliche	26			11	37
mandorle			1	10	11
manna	3			2	5
miele	1	11		1	13
mobili	8	2		1	11
munizioni	1	2		4	7
ovini	22	26			48
passaggeri	6	13	7	67	93
pece	6	9		6	21
pellegrini	21	11	1	2	35
pietre e marmo	3	3	4	8	18
piombo	13	4	2	6	25
rame	7	4		1	12
riso	5	2		10	17

Segue

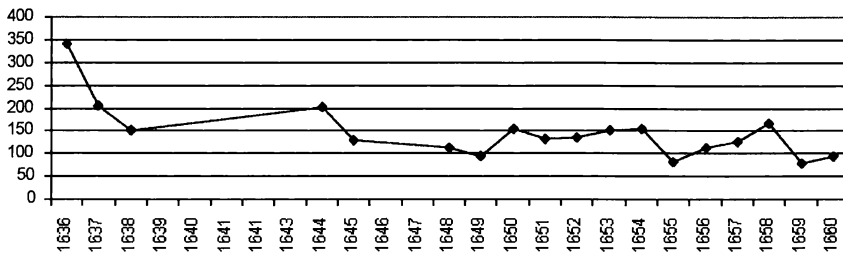
Segue: Tab. 5 – Merci e persone trasportate dalle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1633-1660 (numero degli arrivi)

	1633	1636-1645	1648-1649	1650-1660	Totali
robbia	12	1		1	14
saccarie	4	2	2	15	23
sale	30	15	3	137	185
sapone	7	1		3	11
scotano	27	15	1	1	44
seta		2	2	21	25
soldati		7	2	30	39
spezie	51	11	4	18	84
stagno	7	3	1		11
suini		1		1	2
tabacco			4	10	14
tappeti	4		1	5	10
vetri e specchi	22				22
vino	36	1		4	41
zolfo	3		1	1	5
zucchero	31	7	5	20	63

6. *Il quadro complessivo: fasi e flussi*

Al termine dell'analisi dei dati tratti dai registri superstiti dell'Ufficio di Sanità di Ancona si possono tentare alcune conclusioni. Il grafico 1, costruito utilizzando soltanto gli anni per i quali si hanno dati completi⁴⁴, permette di cogliere anche visivamente il trend complessivo degli arrivi. Il grafico conferma il buon andamento degli anni Trenta (dopo la forte crescita della prima metà del decennio) e dei primi anni Quaranta, le difficoltà della seconda metà degli anni Quaranta, iniziate con lo scoppio della guerra di Candia e aggravate dalla pesante carestia del 1648, infine la modesta ripresa degli anni Cinquanta. Ma tutto questo avviene all'interno di un quadro di indubbio arretramento rispetto all'espansione cinquecentesca che ad Ancona, almeno fino all'ultimo decennio del secolo, si rivela meno precaria di quanto non si sia scritto.

⁴⁴ Si tratta di «anni sanitari» che nelle fonti anconitane, come si è detto, iniziavano il primo novembre dell'anno precedente e terminavano 31 ottobre.

Graf. 1 – *Andamento degli arrivi nel porto di Ancona, 1636-1660*

Altre considerazioni possono essere tratte dall'analisi delle ultime due tabelle ricavate dai dati annuali relativi alle regioni di provenienza delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona (tabelle 6A e 6B). Più del numero complessivo degli ingressi, colpiscono le forti fluttuazioni delle regioni di provenienza; anche escludendo i dati del 1633, certamente anomali in quanto disomogenei rispetto a quelli degli anni seguenti, è l'instabilità il tratto caratterizzante degli arrivi: una instabilità che non sembra spiegabile unicamente con le condizioni meteorologiche e gli avvenimenti bellici, sui quali si è insistito nelle pagine precedenti. Una vicenda come l'esplosione delle importazioni di sale da Barletta nel 1650 probabilmente si spiega con le operazioni belliche che in quell'anno interessano la Dalmazia, ma l'andamento fluttuante di altre merci (se non è dovuto a mutati criteri di registrazione, dei quali però non si ha notizia) appare tipico dei porti in cui, come nel caso di Ancona, è forte l'incidenza del traffico di transito⁴⁵. Indubbiamente tale andamento può essere determinato anche da decisioni di carattere fiscale o da manovre speculative, ma più spesso a influire sono piuttosto le strategie mercantili. Su questo aspetto la fonte sanitaria offre soltanto esili indizi, che però, incrociati con altre fonti, aiutano a cogliere alcuni dei processi in corso.

Per quello che riguarda le due principali correnti di traffico, il cuoio e i tessuti, che, muovendo in direzioni diverse, hanno ad Ancona il loro punto di snodo, dai registri sanitari vengono precise conferme. Il flusso del cuoio e dei pellami, accompagnato dalle immancabili materie concianti, anche nei decenni centrali del Seicento resta impres-

⁴⁵ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Porti italiani e traffici mediterranei nel Seicento*, in SIDES, *La popolazione italiana nel Seicento*, Bologna 1999, p. 373.

sionante⁴⁶; al cuoio fa da contrappeso il traffico dei tessuti, nel quale, accanto a fiorentini e ragusei, opera attivamente anche la rete mercantile ebraica⁴⁷: la fonte non può dar conto del movimento commerciale che utilizza le vie di terra, ma l'arrivo di panni e pannine, drappi e tele, rasi e velluti è davvero consistente, per di più integrato da flussi di materie prime tessili e di sete e damaschi provenienti dal Levante.

Proprio in una delle materie prime necessarie all'industria tessile della Penisola, la lana, si colloca un'altra delle maggiori novità fra quelle rilevabili attraverso i registri dell'Ufficio di Sanità. Il flusso delle importazioni, che resta consistente fino a tutti gli anni Sessanta, preoccupa Venezia anche perché, come si legge in un documento del 1633, è di fatto pressoché egemonizzato dai ragusei⁴⁸. È la dimostrazione che, dopo l'iniziale successo, negli anni Venti si consuma il sostanziale fallimento del tentativo di creare, attraverso la scala di Spalato, una rotta alternativa al «ponte» Ancona-Ragusa⁴⁹; un fallimento che, come ha rilevato Renzo Paci⁵⁰, nel periodo qui considerato avrà come esito l'aumento dei traffici proprio tra Spalato e Ancona, anch'esso attestato dai registri dell'Ufficio di Sanità.

Accanto al cuoio, infine, fin dal basso Medioevo uno dei flussi economicamente più importanti ha riguardato le cosiddette «ferrarecce»: non solo acciaio e ferro, ma anche chiodi, cerchi, martelli, badili, gomiere e altri innumerevoli manufatti. Nel XV e per buona parte del XVI secolo i produttori della Carniola e della Carinzia utilizzano per le loro esportazioni prevalentemente il porto di Fiume, mentre una parte del traffico viene intercettata dai veneziani, così come avviene

⁴⁶ Per il commercio di cuoio, pellami e materie concianti nelle fonti notarili anconitane della prima metà del Seicento si rimanda a: S. ANSELMI, *I Ragusei nelle fonti notarili di Ancona (1634-1685): materiali per una ricerca, in Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed età moderna*, a cura di A. Di Vittorio, Bari 1990, pp. 229-262; C. MARINUCCI, *Mercanti ragusani ed ebrei ad Ancona nei rogiti del notaio Alessandro Postumi, 1600-1619*, «Proposte e ricerche», 25 (1990), pp. 194-214.

⁴⁷ BONAZZOLI, *Ebrei italiani, levantini, portoghesi sulla piazza commerciale di Ancona*, pp. 727-770; EAD., *Le comunità israelitiche*, pp. 127-143; EAD., *Gli ebrei sefarditi del Levante e i Ragusei nel Cinquecento: dal commercio di cuoi e tessuti al profilarsi di nuovi equilibri mediterranei*, in *Ragusa e il Mediterraneo*, pp. 165-183; MARINUCCI, *Mercanti ragusani ed ebrei ad Ancona*, pp. 194-214.

⁴⁸ ASV, *Savi*, b. 141, n. 239, 15 settembre 1633.

⁴⁹ Su questo tentativo si veda R. PACI, *La «scala» di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Venezia 1971.

⁵⁰ PACI, *La rivalità commerciale tra Ancona e Spalato*, p. 285.

Tab. 6-A – *Provenienza delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1633-1650 (numero degli arrivi per anno sanitario)*

	1633	1636	1637	1638	1644	1645	1648	1649	1650
Litorale pontificio	194	22	8	3	5	3	4	/	5
Venezia e litorale veneto	204	28	6	2	13	5	6	7	14
Litorale austriaco	42	48	25	35	1	4	3	7	22
Istria	8	5	1	1	4	3	1	9	14
Dalmazia	98	123	68	38	69	35	6	11	7
Repubblica di Ragusa	41	53	39	40	63	40	42	25	37
Bocche di Cattaro	6	8	21	7	1	1	3	/	/
Albania	/	1	1	/	2	1	/	/	/
Regno di Napoli	73	9	8	6	12	9	17	12	32
Grecia e Morea	/	1	3	/	/	/	/	/	/
Isole Ionie	9	12	7	4	13	10	4	4	3
Isole Egee	11	11	4	5	2	1	2	/	/
Anatolia, Siria ed Egitto	1	/	2	1	/	/	/	/	/
Malta	/	/	3	/	/	/	/	1	/
Granducato di Toscana	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Repubblica di Genova	/	3	/	/	/	1	/	2	3
Francia	8	9	3	3	10	1	3	4	4
Olanda	2	6	4	3	4	11	11	7	10
Amburgo	/	/	/	/	/	/	/	/	
Inghilterra	2	1	3	4	4	3	11	4	4
<i>Totali</i>	699	340	206	152	203	128	113	93	155
provenienza non indicata	560	/	/	/	/	/	/	/	/
<i>Totali</i>	1259	340	206	152	203	128	113	93	155

per la produzione delle valli bresciane⁵¹. Nel Seicento, quando tende a indebolirsi il peso di Venezia, cresce progressivamente il ruolo di Trieste, ormai sostenuta dagli Asburgo a scapito di Fiume. Mentre Venezia continua a rifornire con le sue ferrarecce le fiere adriatiche e tutto il «Sottovento»⁵², una quota consistente della produzione asburgica dal porto di Fiume e, soprattutto, da quello di Trieste si indirizza verso Ancona.

⁵¹ M. COSTANTINI, «Sottovento». *L'Abruzzo e i traffici veneziani*, in *Abruzzo. Economia e territorio in una prospettiva storica*, a cura di M. Costantini e C. 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.

⁵² MORONI, *Mercanti e fiere tra le due sponde dell'Adriatico*, pp. 65-66.

Tab. 6-B – *Provenienza delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona, 1651-1660 (numero degli arrivi per anno sanitario)*

	1651	1652	1653	1654	1655	1656	1657	1658	1659	1660
Litorale pontificio	16	21	31	25	3	8	12	24	6	6
Venezia e litorale veneto	7	19	25	9	10	6	24	11	6	22
Litorale austriaco	8	3	3	7	2	24	10	9	6	2
Istria	3	1	/	3	4	2	3	4	3	5
Dalmazia	3	7	14	20	14	9	21	29	10	11
Repubblica di Ragusa	20	19	17	30	18	16	19	26	13	22
Bocche di Cattaro	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
Albania			1							1
Regno di Napoli	57	41	30	29	14	16	19	41	9	5
Grecia e Morea	/	/	/	/	/	/	/	/	/	2
Isole Ionie	2	4	1	4	1	3	2	7	3	2
Isole Egee	/	/	/	2	1	/	/	1	1	
Anatolia, Siria ed Egitto	/	/	1	/	/	/	/	/	/	1
Malta	/	/	/	/	/	/	1	/	/	/
Granducato di Toscana	/	/	/	1	/	/	/	/	/	/
Repubblica di Genova	3	1	3	3	3	3	1	2	/	/
Francia	7	13	22	16	5	11	8	5	10	14
Olanda	6	3	3	5	6	9	3	6	8	1
Amburgo	/	1	/	1	/	/	/	/	/	/
Inghilterra	/	2	/	/	2	7	4	4	4	1
<i>Totali</i>	132	135	151	155	83	114	127	169	79	95
provenienza non indicata	/	/	/	/	/	/	/	/	/	/
<i>Totali</i>	132	135	151	155	83	114	127	169	79	95

7. *Il quadro complessivo: le nuove gerarchie mercantili*

Gli ultimi indizi ricavabili dalla fonte qui analizzata riguardano appunto le strategie mercantili e le nuove gerarchie che, come nel caso delle ferrarecce, da esse stanno originandosi. Ma per cogliere le une e le altre è opportuno tornare al peso delle varie marinierie nell'arco di tempo qui considerato. Dall'incrocio dei dati relativi ai carichi, ai porti di provenienza delle imbarcazioni ed alle regioni di residenza dei capitani due sono le maggiori novità che meritano di essere sottolineate.

Innanzitutto le nuove gerarchie mercantili che si stanno formando attorno al commercio dell'olio. Il ruolo dei veneziani e, in parte, dei ragusei appare ancora importante, ma Venezia ormai non è più la piazza capace di egemonizzare l'intera produzione olearia dell'Adriatico centro-meridionale, come era accaduto nei secoli del basso Me-

dioevo e nella prima età moderna. Accanto a Venezia, quale nuovo centro di gravitazione è emersa la città di Ferrara, verso la quale ormai converge un flusso crescente di olio che, trasportato da capitani-mercanti piceni e pugliesi, viene poi redistribuito sul mercato padano⁵³. Proprio per il ruolo ibrido da essi svolto, sarà nell'ambiente dei capitani impegnati anche nel commercio (non solo dell'olio, ma anche del grano, del vino e delle saccarie) che si formeranno quelle energie mercantili e imprenditoriali capaci di vivacizzare l'economia di alcuni dei centri costieri marchigiani e pugliesi⁵⁴.

In secondo luogo la presenza delle marinerie nordiche. Le fonti anconitane confermano la progressiva crescita di navi e capitani «ponentini». Entrati nel Mediterraneo dapprima per portare grano e poi pesce salato, tessuti e metalli, anche nell'Adriatico olandesi e inglesi, approfittando dei periodi di inattività, riescono ad accrescere la loro presenza attraverso i noli, trasportando cioè passeggeri e merci voluminose (grano e sale, in primo luogo) per conto altrui, prima di rientrare in patria con grossi carichi di cotone, seta grezza, vini, uva passa e altri generi levantini⁵⁵. Si affiancano così ai francesi, che da tempo stanno erodendo spazi a veneziani e ragusei nel Mediterraneo orientale.

Nonostante le apparenti analogie, i «ponentini» si muovono con strategie sostanzialmente diverse: tutti utilizzano i mercanti commissionari ormai attivi nella piazza anconitana, fra i quali si distinguono Giovanni Invitti e Giovanni Antonio Bertolla; tuttavia, confermando la loro tendenza «diasporica», da tempo rilevata da Edoardo Grendi⁵⁶, i fiamminghi si affidano preferibilmente a un loro mercante commissionario residente ad Ancona, Baldassarre Vandergoes. A loro volta, i francesi, ben più numerosi, hanno anche un console che rappresenta

⁵³ R. ROMANO, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIIIe siècle*, Parigi 1951, pp. 74-77; I. MATTOZZI, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano sei-settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, «Studi veneziani», n. s., IV (1980), pp. 258-259; A. MONTAUDO, *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo. Commercio, annona e arrendamenti*, Napoli 2005.

⁵⁴ B. SALVEMINI, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in *La Puglia*, a cura di L. Masella e B. Salvemini, Torino 1989, pp. 134-149; SALVEMINI e CARRINO, *Porti di campagna, porti di città*, pp. 244-245.

⁵⁵ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Traffici inglesi in Levante*, in *Il Mediterraneo centro-orientale tra vecchie e nuove egemonie*, a cura di M. Costantini, Roma 1998, pp. 143-154.

⁵⁶ E. GRENDI, *I nordici e il traffico del porto di Genova, 1590-1666*, «Rivista storica italiana», 1 (1971), p. 46.

i loro interessi: i primi consoli francesi dei quali si ha notizia sono Pasquale Bonarelli, nominato a fine Cinquecento⁵⁷, e Pier Gentile Bonarelli, la cui lettera di nomina è del 1619⁵⁸; poi l'incarico diverrà una sorta di prerogativa della famiglia Benincasa. Gli inglesi, invece, che pure nel Seicento operano per organizzare una diffusa rete consolare in tutto il Mediterraneo⁵⁹, ad Ancona arriveranno ad avere un loro rappresentante ufficiale soltanto negli anni Trenta del Settecento⁶⁰.

Quali che siano le loro strategie, i dati raccolti dimostrano che durante il trentennio 1633-1660 gli arrivi di imbarcazioni e di merci nordiche aumentano lentamente, ma progressivamente. In questo quadro di lenta crescita quantitativa, sostenuta da importanti elementi qualitativi sui quali ha insistito Ruggiero Romano⁶¹, la supremazia francese nei rapporti fra il Mediterraneo orientale e il porto anconitano si mantiene fino all'ultimo decennio del secolo⁶². A metà Seicento, vista con gli occhi di Ancona, l'inversione dei ruoli fra i paesi del Mediterraneo, «che da secoli erano i distributori dei prodotti orientali, e i paesi dell'Europa settentrionale, che ne erano gli abituali clienti», della quale ha parlato Gigliola Pagano De Divitiis, all'interno del «golfo di Venezia» è ancora soltanto agli inizi⁶³. È vero che nel corso del XVII secolo il peso di olandesi e inglesi cresce costantemente, come è emerso anche da una relazione toscana del 1674 studiata da Paolo Malanima⁶⁴, ma in Adriatico la ponentizzazione appare un fenomeno soprattutto settecentesco.

MARCO MORONI

Università Politecnica delle Marche (Ancona)

⁵⁷ ACAN, *Statuti e privilegi*, b. 29

⁵⁸ ACAN, *Statuti e privilegi*, b. 32, lettera dell'ambasciatore francese a Roma, 20 novembre 1619.

⁵⁹ G. PAGANO DE DIVITIIS, *Il commercio inglese nel Mediterraneo dal Cinquecento al Settecento*, Napoli 1984.

⁶⁰ CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, pp. 163-165.

⁶¹ R. ROMANO, *Preponderanza globale – preponderanza locale: i «nordici» tra pacifico, Atlantico e Mediterraneo orientale*, in *Il Mediterraneo centro-orientale*, p. 156. Fra le differenze qualitative più rilevanti Romano indica: «credito o pronto contanti nella vendita e nell'acquisto dei beni importati o esportati; la capacità di adattarsi (in termini di gusto come di prezzi) a mercati diversi; calcolata varietà della composizione dei carichi...».

⁶² CARACCILO, *Il porto franco di Ancona*, pp. 157-159.

⁶³ PAGANO DE DIVITIIS, *Porti italiani e traffici mediterranei*, p. 379.

⁶⁴ P. MALANIMA, *I commerci del mondo nel 1674 visti da Amsterdam e da Livorno*, in *Ricerche di Storia moderna in onore di Mario Mirri*, a cura di G. Biagioli, IV, Pisa 1995, pp. 153-180.