

**Reti marittime, traffici
commerciali e flussi turistici
nel Mediterraneo tra età
moderna e contemporanea**

a cura di
Dario Dell'Osa, Renato Ghezzi
e Natascia Ridolfi


**Pacini
Giuridica**



Comitato scientifico del Centro di Ricerca “Laboratorio di storia giuridica ed economica” (2019-2021)

Lorenzo Sinisi – Responsabile del Centro di ricerca LSGE (UMG di Catanzaro fino al 31/10/2020 e dal 1/11/2020 Università di Genova); Mariateresa Carbone – componente (UMG di Catanzaro); Orazio Condorelli – componente (Università di Catania); Vittorio Daniele – componente (UMG di Catanzaro); Orazio Licandro – componente (Università di Catania); Paolo Malanima – componente (UMG di Catanzaro); Antonino Mantineo – componente (UMG di Catanzaro).

Il volume è stato pubblicato con i fondi del Centro di Ricerca “Laboratorio di storia giuridica ed economica” del Dipartimento di Giurisprudenza, Economia e Sociologia dell’Università “Magna Graecia” di Catanzaro.



© Copyright 2022 by Pacini Editore Srl

ISBN 978-88-3379-490-7

Realizzazione editoriale



Pacini Editore 1872-2022: 150 anni nell'editoria di qualità

Via A. Gherardesca
56121 Pisa

Responsabile di redazione
Gloria Giacomelli

Fotolito e Stampa
IGP Industrie Grafiche Pacini

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

INDICE

INTRODUZIONEp.	9
<i>Dario Dell'Osa, Renato Ghezzi e Natascia Ridolfi</i>	
RETI MERCANTILI E ROTTE COMMERCIALI DELLA MARINERIA RAGUSEA NELLA SECONDA METÀ DEL CINQUECENTO»	15
<i>Dario Dell'Osa</i>	
1. Introduzione.....»	15
2. Il network raguseo nel Mediterraneo.....»	16
3. Il commercio raguseo.....»	22
4. Le rotte principali.....»	29
5. Conclusioni.....»	33
RETI E STRATEGIE DEI MERCANTI STRANIERI OPERANTI A GENOVA IN ETÀ MODERNA: PRIMI RISULTATI DI UN NUOVO PERCORSO DI RICERCA»	35
<i>Luisa Piccinno - Andrea Zanini</i>	
1. Minoranze conquistatrici e diaspore commerciali.....»	35
2. Le pratiche di avaria: una fonte inedita per lo studio delle reti mercantili.....»	38
3. Alcuni casi esemplari.....»	43
IL COMMERCIO DI CABOTAGGIO A LIVORNO NEL SEICENTO»	49
<i>Renato Ghezzi</i>	
1. Introduzione.....»	49
2. Le imbarcazioni.....»	53
3. Le bandiere.....»	55
4. Le rotte.....»	57
5. I flussi commerciali.....»	60
6. Conclusioni.....»	66
TRAFFICI MARITTIMI E SVILUPPO ECONOMICO NELL'ABRUZZO PREUNITARIO»	69
<i>Paola Nardone</i>	
1. La fascia costiera abruzzese all'inizio del XIX secolo.....»	69
2. I porti abruzzesi.....»	73
3. I traffici marittimi.....»	75
4. Gli effetti dei traffici marittimi sull'agricoltura e sulle manifatture.....»	81
5. Conclusioni.....»	84

IL MOVIMENTO DELLA NAVIGAZIONE E IL COMMERCIO INTERNAZIONALE MARITTIMO DEL PORTO FRANCO DI NIZZA NEI DECENNI PRECEDENTI LA SUA ABOLIZIONE	85
<i>Angela La Macchia - Natascia Ridolfi</i>	
1. Introduzione.....»	85
2. La triangolazione Napoli, Nizza, Marsiglia.....»	87
3. Le relazioni commerciali franco-napoletane e il ruolo di Nizza	88
4. Il commercio di Nizza con la Francia.....»	95
5. Il declino dell'economia marittima nizzarda	96
FLUSSO COMMERCIALE E MOVIMENTO TURISTICO TRA L'ITALIA E LA LIBIA NEL PERIODO FASCISTA	101
<i>Natascia Ridolfi</i>	
1. Introduzione.....»	101
2. La Libia: una colonia a metà tra sogno imperiale e fardello finanziario.....»	104
3. I traffici commerciali tra l'Italia e la Libia	106
4. La Libia turistica: organizzazione e movimento	109
5. Conclusioni.....»	112
MOVIMENTO TURISTICO NEL MEDITERRANEO TRA CROCIERE E COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE NEL VENTENNIO FASCISTA	113
<i>Ada Di Nucci</i>	
1. L'avvio del turismo da crociera	113
2. Lo stato dell'arte.....»	115
3. Le navi da crociera: una nuova generazione tra progettazione e comfort	116
4. Le compagnie private di navigazione	117
5. Il viaggio in mare tra pubblicità e rotocalchi	121
6. Il regime fascista e il settore turistico negli anni Trenta.....»	124
7. Le crociere della propaganda.....»	126
8. Il movimento turistico via mare negli anni Trenta	127
9. Conclusioni.....»	129
UN'AGENZIA MARITTIMA NEL MEZZOGIORNO D'ITALIA: LA "MICHELE AUTUORI SRL" TRA OTTOCENTO E NOVECENTO»	131
<i>Vittoria Ferrandino - Valentina Sgro</i>	
1. Il porto di Salerno nel Mezzogiorno d'Italia e l'economia locale.....»	131
2. L'attività portuale nel secondo dopoguerra	134
3. Un'azienda e il suo territorio: l'«Agenzia Marittima Michele Autuori» di Salerno.....»	137
4. La nuova compagine societaria: scelte strategiche e risultati economici	141

INDICE	7
CARATTERI ED EVOLUZIONE DEL BUSINESS CROCIERISTICO	145
<i>Maria Colurcio</i>	
1. Introduzione	145
2. Analisi della letteratura.....	146
2.1. Dimensioni e caratteri della produzione scientifica	146
2.2. <i>Topic</i> e orientamenti della produzione scientifica.....	148
3. Evoluzione del <i>business</i> crocieristico: un'interpretazione di <i>marketing</i>	150
3.1. La rivoluzione del vapore	150
3.2. Migrazioni e servizi di linea.....	153
3.3. Verso la definizione del moderno <i>business</i> della <i>leisure cruise</i>	155
3.4. La crociera fenomeno <i>middle-class</i>	158
3.5. L'era dei giganti del mare.....	160
4. I <i>trend</i> attuali e le prospettive future.....	164
INDICE DEI NOMI	169
ELENCO DEGLI AUTORI	171

RETI E STRATEGIE DEI MERCANTI STRANIERI OPERANTI A GENOVA IN ETÀ MODERNA: PRIMI RISULTATI DI UN NUOVO PERCORSO DI RICERCA*

Luisa Piccinno - Andrea Zanini

SOMMARIO: 1. Minoranze conquistatrici e diaspore commerciali. – 2. Le pratiche di avaria: una fonte inedita per lo studio delle reti mercantili. – 3. Alcuni casi esemplari.

1. MINORANZE CONQUISTATRICI E DIASPORE COMMERCIALI

L'età moderna si caratterizza per importanti mutamenti degli equilibri geoeconomici internazionali, tra cui spiccano la formazione dei grandi stati nazionali, l'apertura delle rotte oceaniche e l'emergere di nuovi protagonisti, come ad esempio le grandi compagnie commerciali privilegiate. In parallelo, i mercati periferici o secondari assumono sempre più la funzione di polo di attrazione per quegli operatori commerciali legati alle tradizionali piazze mercantili del *Mare Nostrum*, tra cui genovesi, catalani e veneziani. La nuova geografia delle rotte mercantili mediterranee presenta molteplici scali che fungono da sbocco per l'esportazione dei prodotti dei rispettivi retroterra, i quali, a loro volta, si ricollegano con i porti emporio, in quanto centri di importazione e redistribuzione. In questo modo vengono a costituire l'anello di congiunzione fra molteplici segmenti di più ampie rotte commerciali¹. In molti casi tali dinamiche favoriscono l'insediamento stabile nelle città portuali di comunità forestiere, che mantengono di una fitta rete di rapporti con il territorio di origine e, non di rado, costituiscono minoranze che presentano specifiche caratteristiche comuni e riconoscibili².

* La ricerca necessaria per questo contributo è stata condotta grazie ai finanziamenti dello European Research Council (ERC) nell'ambito del programma europeo Horizon 2020 per la ricerca e l'innovazione, ERC Grant agreement n. 724544: AveTransRisk. Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries).

¹ W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ, *Maritime trade around Europe. 1300-1600. Commercial networks and urban autonomy*, in W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ (a cura di), *The Routledge Handbook of Maritime Trade Around Europe 1300-1600*, London, Routledge, 2017, pp. 8-9. Sul concetto di segmentazione delle rotte commerciali all'interno dei traffici globali si veda D. ANDREOZZI, 'Segmented Trade'. *Merchants, Mercantile Practices and Mercantilism between Trieste, the Mediterranean Sea and the Atlantic Ocean in the XVIII Century*, in «Mediterranea Ricerche Storiche», XV (2018), 44, pp. 567-586.

² S. CAVACIOCCHI (a cura di), *Il ruolo economico delle minoranze in Europa, secoli XIII-XVIII*,

A queste tematiche la storiografia ha prestato da tempo particolare attenzione, individuando importanti categorie concettuali utili per interpretare tale fenomeno. Fernand Braudel, in particolare, ha evidenziato la capacità di alcune minoranze di assumere il controllo dei circuiti e delle reti commerciali acquisendo così un vantaggio competitivo che permette loro di primeggiare nel commercio internazionale, grazie anche ad una sorta di specializzazione merceologica. Si tratta di quelle che lo storico francese ha definito le «minoranze conquistatrici», al cui interno vi sono mercanti e case commerciali di primo piano in grado di raggiungere posizioni di rilievo nel contesto in cui operano³.

Altri studi, invece, per sottolineare il ruolo delle minoranze caratterizzate da alterità di natura religiosa, politica e culturale hanno fatto ricorso al concetto di diaspora, termine che deriva dal verbo greco διασπείρω, disseminare⁴. A lungo associato alla vicenda ebraica, negli ultimi decenni il vocabolo diaspora è stato largamente utilizzato con diverse declinazioni, andando così abbracciare un ampio ventaglio di situazioni⁵.

La storiografia ha identificato tre caratteristiche essenziali di una diaspora: la dispersione geografica, l'orientamento verso una madrepatria reale o immaginaria e il mantenimento di specifici tratti identitari di carattere linguistico, religioso, culturale. È in tale quadro interpretativo che si colloca la definizione fornita nel

Atti della "Trentunesima Settimana di Studi", Prato 19-23 aprile 1999, Firenze, Le Monnier, 2000; A. JARVIS, R. LEE (a cura di), *Trade, migration and urban networks in port cities, c. 1640-1940*, St. John's, International Maritime Economic History Association, 2008; V. ZACHAROV, G. HARLAFTIS, O. KATSIARDI-HERING (a cura di), *Merchant colonies in the early modern period*, London, Pickering & Chatto, 2012.

³ F. BRAUDEL, *Civiltà materiale, economia e capitalismo (secoli XV-XVIII)*, 2, *I giochi dello scambio*, Torino, Einaudi, 1981, pp. 152-154. Per un esempio recente in questo senso si veda L. PICCINNO, A. IODICE, *Whatever the cost. Grain Trade and the Genoese dominating minority in Sicily and Tabarka*, in «Business History», online publication (DOI: 10.1080/00076791.2021.1924686), (2021), pp. 1-19.

⁴ S. VERTOVEC, *Religion and diaspora*, in P. ANTES, A. W. GEERTZ, R.R. WARNE (a cura di), *New approaches to the study of religion*, II, *Textual, comparative, sociological, and cognitive approaches*, Berlin-New York, De Gruyter, 2008, pp. 275-305, qui p. 275. Tra gli studi in questo ambito si segnalano: F. TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers: the Sephardic Diaspora, Livorno, and Cross-cultural Trade in the Early Modern Period*, New Haven, Yale University Press, 2009; W. KAISER, G. CALAFAT, *The Economy of Ransoming in the Early Modern Mediterranean. A Form of Cross-cultural Trade between Southern Europe and the Maghreb (Sixteenth to Eighteenth Centuries)*, in F. TRIVELLATO, L. HALEVI, C. ANTUNES (a cura di), *Religion and Trade, Cross-cultural Exchanges in World History, 1000-1900*, New York, Oxford University Press, 2014, pp. 108-130.

⁵ N. MUCHNIK, *Les diasporas soumises aux persécutions (XVIe-XVIIIe siècles): perspectives de recherche*, in «Diasporas. Histoire et sociétés», VII (2008), 13, pp. 20-31; G. CALAFAT, S. GOLDBLUM, *Diaspora(s): liens, historicité, échelles*, in «Tracés. Revue de Sciences humaines», 23 (2012), pp. 7-18; M. MONGE, N. MUCHNIK, *L'Europe des diasporas. XVIe-XVIIIe siècles*, Paris, Presses Universitaires de France, 2019.

1984 da Philip Curtin di “diaspora commerciale”, intesa come «an interrelated net of commercial communities forming a trade network»⁶. Partendo da questo concetto, Robin Cohen ha successivamente fornito una più estesa interpretazione del concetto di diaspora, andando a individuare quattro ulteriori tipologie di diaspora che si vanno a sommare alla precedente. Esse sono classificate in base alle motivazioni che spingono determinate minoranze ad abbandonare la loro terra d’origine: *trade diasporas*, *traumatic diasporas*, *labor diasporas*, *imperial diasporas* e *cultural diasporas*⁷.

I concetti di minoranza conquistatrice e quello di diaspora, soprattutto commerciale, possono essere impiegati per analizzare la presenza di uomini d’affari stranieri nelle città portuali del Mediterraneo. Lo studio di questo fenomeno e dei legami che si stabiliscono con gli operatori economici locali è un tema ancora poco affrontato dalla storiografia, che ha privilegiato lo studio delle correnti di traffico e dei flussi di merci rispetto alle relazioni tra i protagonisti degli scambi. Ne consegue la difficoltà di definire in termini quantitativi la presenza straniera e il suo impatto sulle economie locali⁸.

Le città portuali rappresentano un naturale polo di attrazione per mercanti e uomini d’affari in cerca di occasioni di guadagno, ma le politiche economiche attuate dai rispettivi governi incidono in maniera significativa sull’entità e sulle forme che la loro presenza viene ad assumere. Se il caso di Livorno è quello di un emporio nato appositamente per attirare operatori stranieri, l’esperienza genovese mostra caratteristiche sensibilmente diverse. La presenza di una forte classe mercantile autoctona e un indirizzo di politica economica relativamente mutevole nel corso del tempo ostacolano l’insediamento nella Superba di “colonie” di mercanti stranieri numericamente rilevanti, specialmente se paragonate a quanto si verifica nello scalo toscano. Ciò non toglie, però, che l’importanza del porto nel contesto mediterraneo e la dinamicità stessa degli uomini d’affari genovesi, presenti in tutte le principali piazze europee, attraggano in città operatori forestieri di diverse nazionalità le cui caratteristiche operative sono meritevoli di essere approfondite.

Un primo tentativo di indagare la consistenza numerica e le caratteristiche delle comunità forestiere presenti a Genova tra Sei e Settecento è stato da noi affrontato

⁶ P.D. CURTIN, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge-New York, Cambridge University Press, 1984, p. 2.

⁷ R. COHEN, *Global Diasporas. An Introduction*, Seattle, University of Washington Press, 1997.

⁸ M. FUSARO, *Gli uomini d’affari stranieri in Italia*, in F. FRANCESCHI, R. GOLDTHWAITE, R.C. MÜLLER (a cura di), *Il rinascimento italiano e l’Europa*, Vicenza, Angelo Colla Editore, 2007, pp. 369-395; S. MARZAGALLI, *Commercer au-delà des frontières confessionnelles dans la France de l’époque moderne*, in A. BURKARDT (a cura di), *L’économie des dévotions. Commerce, pratiques et objets de piété à l’époque moderne*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2016, pp. 347-373, qui pp. 348-349.

di recente in un lavoro pubblicato nel 2019 negli Atti della Cinquantesima Settimana di Studi dell'Istituto Internazionale di Storia economica Francesco Datini di Prato, dedicata alle reti marittime come fattori di integrazione dell'economia europea. In tale saggio, oltre a evidenziare l'evoluzione delle politiche del governo cittadino nell'arco di tempo considerato, si è ricostruita la presenza dei mercanti stranieri attraverso l'analisi della documentazione relativa all'affitto di magazzini nell'area del porto franco tra gli anni settanta del Seicento e gli anni quaranta del secolo successivo. Il quadro che ne è risultato è quello di una presenza numericamente contenuta di operatori stranieri, al cui interno vi sono però figure di assoluto rilievo quanto a risorse finanziarie e giro d'affari. Oltre a ciò, è stato possibile osservare che molti mercanti e case commerciali sono attive in città per svariati decenni, testimoniando così un radicamento nel contesto socio economico cittadino⁹.

Partendo da tali presupposti, questo contributo si propone di proseguire l'indagine lungo due direzioni. In primo luogo, si intende ampliare l'arco cronologico scendendo sino alla fine del sedicesimo secolo, quando, com'è noto, si assiste al fenomeno della calata dei nordici nel Mediterraneo, allo scopo di individuare altri operatori attivi in città, verificare la durata della loro presenza ed evidenziare eventuali avvicendamenti tra diverse minoranze, anche alla luce dei cambiamenti di natura congiunturale intervenuti nel contesto genovese¹⁰. In secondo luogo si intende approfondire le modalità operative dei mercanti appartenenti ai diversi gruppi nazionali, religiosi o etnici attivi a Genova per comprendere se e in quale misura il loro agire può essere condotto alle categorie concettuali delle minoranze conquistatrici e delle diaspore commerciali.

2. LE PRATICHE DI AVARIA: UNA FONTE INEDITA PER LO STUDIO DELLE RETI MERCANTILI

La prosecuzione di questo filone di studi è stata resa possibile dall'impiego di una fonte fino ad oggi poco sfruttata dalla storiografia, ma particolarmente ricca di informazioni utili per condurre indagini ad ampio respiro nell'ambito del

⁹ L. PICCINNO, A. ZANINI, *Genoa: Colonizing and Colonized City? The Port City as a Pole of Attraction for Foreign Merchants (16th-18th Centuries)*, in G. NIGRO (a cura di), *Reti marittime come fattori dell'integrazione europea/Maritime Networks as a Factor in European Integration. Selezione di ricerche/Selection of essays*, Firenze, Firenze University Press, 2019, pp. 281-296.

¹⁰ Per un quadro d'insieme sulle diverse fasi attraversate dall'economia genovese nel periodo in esame si veda, da ultimo A. ZANINI, *La Superba: Its Institutions and Fortune*, in J. BOBER, P. BOC-CARDO, F. BOGGERO (a cura di), *A Superb Baroque: Art in Genoa, 1600-1750*, Princeton and Oxford, Princeton University Press, 2020, pp. 5-21.

commercio marittimo. Si tratta delle pratiche di avaria, ovvero dell'insieme della documentazione prodotta a seguito della presentazione di denuncia di sinistro da parte dai capitani al loro arrivo nel porto di Genova e conservata presso l'Archivio di Stato¹¹. Più precisamente, tale lavoro ha come presupposto l'utilizzo di un database sviluppato nell'ambito di un progetto europeo interdisciplinare intitolato *Average – Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries)*¹², all'interno del quale sono confluite le informazioni relative ad oltre 1.000 viaggi per mare avvenuti tra il 1590 e l'inizio del XVIII secolo, che hanno avuto Genova come porto di scalo o di destinazione finale. Il database, oggi disponibile on line e liberamente consultabile¹³, include informazioni relative anche ad altre realtà portuali del Mediterraneo, tra cui la vicina Livorno, rendendo possibile in alcuni casi un ampliamento dell'indagine in oggetto, anche in chiave comparativa.

L'istituto dell'avaria, le cui origini risalgono alla *Lex Rhodia de Jactu* contenuta nel *Digesto* di Giustiniano e tuttora in uso¹⁴, ha sostanzialmente l'obiettivo di ripartire il "rischio di mare" fra tutti i soggetti economici coinvolti nella spedizione. Nello specifico, sono definite avarie generali le spese e i danni subiti dalla nave e dal carico conseguenti ad un atto volontario del capitano eseguito allo scopo di conseguire la salvezza comune; sono invece avarie particolari le spese e i danni sofferti per il solo beneficio dell'imbarcazione o del carico, determinati dal caso fortuito (incendio, tempesta, naufragio, rottura, ecc...). Nella navigazione commerciale il capitano o *patrone*, di fronte ad un imminente pericolo (generalmente dovuto al cattivo tempo o ad un attacco da parte dei pirati), era

¹¹ Le pratiche di avaria conservate presso l'ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (da ora ASGe) sono state rinvenute nei fondi *Notai Giudiziari* (1590-1663) e *Conservatori del Mare* (1635-1817).

¹² ERC Consolidator Grant 2017-2022 - n. 724544 (PI Maria Fusaro, University of Exeter, UK). Il progetto si pone l'obiettivo di indagare l'istituto dell'avaria marittima in ottica interdisciplinare e coinvolge un team di studiosi di diverse realtà europee (Venezia, Livorno, Malta, Amsterdam, Bruges, Anversa, Parigi, Siviglia, oltre che Genova). Si veda al riguardo <https://humanities.exeter.ac.uk/history/research/centres/maritime/research/avetransrisk/>.

¹³ <http://humanities-research.exeter.ac.uk/avetransrisk/>.

¹⁴ Attualmente l'istituto dell'avaria è regolamentato da accordi internazionali in continuo aggiornamento e il dibattito in merito alla sua applicazione è quanto mai attuale. Tali accordi sono conosciuti con il nome di York-Antwerp Rules, emanate nel 1877 e il cui ultimo aggiornamento è stato pubblicato nel 2016: [http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20\(Final\).pdf](http://www.comitemaritime.org/Uploads/Work%20Product/York-Antwerp%20Rules%202016%20(Final).pdf). Si veda al riguardo F. SICCARDI, *Avaria comune e le regole di York e Anversa*, Torino, Giappichelli, 2019 e la bibliografia ivi citata. A questo proposito, secondo quanto emerso in occasione dell'incontro organizzato dai Lloyds di Londra nel 2018 avente ad oggetto il tema delle avarie, negli ultimi anni tale strumento legale sta vivendo una nuova vitalità e ciò sembra essere una diretta causa della crisi finanziaria del 2008: <https://maritime.knect365.com/general-Average/>.

chiamato a prendere decisioni repentine per tentare di salvare l'imbarcazione e il carico. Sovente egli decideva di gettare in mare parte dell'attrezzatura di bordo o del carico per alleggerire l'imbarcazione ed aumentarne la manovrabilità; altri atti comuni configurabili come avaria generale erano il taglio delle gomene, del cavo dell'ancora o l'abbandono dello schifo¹⁵. Dalla distinzione tra i due istituti discende una diversa regolamentazione giuridica: le avarie generali comportano infatti una ripartizione dei danni fra tutti i proprietari dei beni sottoposti al rischio di viaggio (nave, carico e noli), secondo criteri di proporzionalità; in caso invece di avaria particolare, gli oneri sono interamente a carico del proprietario del bene danneggiato¹⁶.

Una pratica di avaria era quindi costituita dalla denuncia del sinistro presentata dal capitano, chiamata *testimoniale* o *consolato*, contenente la descrizione dell'accaduto e l'elencazione dei danni subiti, da eventuali documenti allegati (testimonianze, polizze di carico, ruoli dell'equipaggio, contratti di noleggio, stime del valore della nave)¹⁷ e infine dal calcolo di riparto con l'approvazione della magistratura competente, ovvero la Rota Civile di Genova fino alla metà del diciassettesimo secolo e poi i Conservatori del Mare¹⁸. Nel caso genovese, analogamente a quanto si verifica per tutte le grandi città portuali caratterizzate da elevati volumi di traffico, si registra un largo impiego di tale istituto, la cui applicazione è anche regolamentata da norme specifiche contenute negli Statuti della Repubblica pubblicati nel 1589¹⁹. Proprio il frequente ricorso alla dichiarazione di avaria da parte dei capitani in arrivo nel porto di Genova (si stima il 60% per ciò che concerne le imbarcazioni di portata superiore a 1500 *cantari*, ovvero 76 tonnellate)²⁰ rende le informazioni contenute in tale documentazione rilevanti e

¹⁵ Lo schifo era una piccola imbarcazione di solito ormeggiata a poppa e utilizzata per trasportare merci e persone a terra in assenza di pontili adeguati.

¹⁶ Di fatto queste ultime vengono individuate per esclusione, ossia sono riconosciute come tali quando non sussistono i presupposti per l'avaria generale. Per una definizione del concetto di avaria si veda la voce corrispondente nel *Digesto italiano*, vol. XIV/2, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1926, nel *Nuovo Digesto italiano*, II, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1937, e nel *Novissimo digesto italiano*, I/2, Torino, Unione Tipografico-Editrice Torinese, 1957.

¹⁷ In alcuni casi venivano allegate altre pezze giustificative richieste dai periti, o fornite spontaneamente alle autorità competenti presso il porto di destinazione, dove veniva presentata la denuncia e quindi avviata la relativa pratica.

¹⁸ Nel corso del XVII secolo i Conservatori del Mare acquisiscono progressivamente maggiori competenze in ambito marittimo sotto il profilo sia amministrativo che giudiziario, arrivando a sostituire la Rota Civile nelle cause relative alle avarie.

¹⁹ *Statutorum civilium Reipublicae Genuensis*, Genuae, Hieronymum Bartolum, 1589; *Degli Statuti civili della Serenissima Repubblica di Genova*, Genova, Giuseppe Pavoni, 1613.

²⁰ Tale stima viene riportata da Giuseppe Felloni all'interno di uno studio pionieristico basato sull'analisi della documentazione di avaria ed è stata confermata da studi più recenti condotti

rappresentative rispetto al totale dei traffici. Inoltre, per la molteplicità degli interessi coinvolti e per la complessità della procedura per quantificare e ripartire i danni e le spese tra i soggetti interessati, le pratiche di avaria costituiscono una fonte utile per effettuare una mappatura dei mercanti sia nazionali che forestieri attivi nello scalo ligure²¹. Con riferimento a questi ultimi, sui quali si focalizza tale lavoro, non solo è stato possibile ampliare l'arco cronologico dell'indagine avviata alcuni anni orsono, ma è stata individuata la presenza di alcuni soggetti sfuggiti alle precedenti rilevazioni; in alcuni casi, inoltre, grazie anche all'incrocio di informazioni tratte da fonti differenti, si è potuta verificare la permanenza nella città ligure di alcuni operatori per alcune generazioni, segno di un forte radicamento sul territorio. Parallelamente, si è cercato di inquadrare il fenomeno in esame nel più ampio quadro teorico esposto in precedenza e di tracciare un percorso di ricerca che consenta in futuro di fornire una risposta ai seguenti quesiti. Quali comunità di mercanti forestieri presenti a Genova possono essere classificati come minoranza diasporica? Quali rappresentano una minoranza dominante e che tipo di specializzazione commerciale o vantaggio competitivo presentano rispetto agli operatori locali?

Il database *AveTransRisk* è strutturato in periodi a campione, selezionati sia in funzione della rappresentatività della documentazione disponibile (si tratta di migliaia di pratiche relative ad oltre due secoli, sebbene non in modo continuativo, e l'inserimento dei dati è tuttora in corso), sia per rendere i dati genovesi confrontabili con quelli di altri porti oggetto di indagine nel progetto ERC. Ad oggi il database include tutte i dati relativi alle denunce di avarie presentate a Genova negli anni 1590-1592, 1598-1601, 1611, 1638-1641, 1650, 1660, 1669-1671, 1698-1703, per un totale di 1.042 schede²². Ciascuna di esse riporta una serie di informazioni base (anche se non sempre tutte presenti) volte ad identifi-

all'interno del citato progetto ERC. Cfr. G. FELLONI, *Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: I calcoli di avaria*, in J. SCHNEIDER (a cura di), *Wirtschaftskräfte und Wirtschaftswege. Festschrift für Hermann Kellenbenz*, II, *Wirtschaftskräfte in der europäischen Expansion*, Stuttgart, Klett-Cotta, 1978, pp. 37-57; anche in ID., *Scritti di Storia economica*, «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n.s., XXXVIII (1998), pp. 843-860.

²¹ Essendo l'avaria marittima un istituto di tipo mutualistico, la documentazione in oggetto non presenta le sistematiche sottostime dei valori di navi e merci che tendenzialmente affliggono altre fonti e specialmente quelle di natura fiscale.

²² Sono tuttora in corso di inserimento ulteriori serie di dati. Il modello di partenza utilizzato dagli studiosi per progettare il format di inserimento delle informazioni nel database, sviluppato tramite il software Office Microsoft Access Database (.accdb), è stato la scheda cartacea sviluppata da Giuseppe Felloni per condurre un'ampia indagine archivistica sulle fonti genovesi inerenti le avarie avviata negli anni Settanta. Le oltre 3.000 schede compilate sono in parte state riversate nel suddetto database e sono oggi conservate presso il CENTRO DI STUDI E DOCUMENTAZIONE DI STORIA ECONOMICA "ARCHIVIO DORIA", *Fondo Giuseppe Felloni, Avarie 1-16, 1589-1790*.

care innanzi tutto l'imbarcazione protagonista dell'avaria e gli elementi essenziali del viaggio, ovvero: nome della nave, tipologia e portata, nome e nazionalità del capitano, data e porto di partenza, di eventuale scalo e di arrivo, tipologia di carico, data, luogo e breve descrizione dell'incidente che ha causato l'avaria. Ulteriori informazioni sono disponibili per ogni "scheda viaggio" attraverso la navigazione per sottomenù e riguardano tutti gli elementi relativi all'avaria e al calcolo di riparto ad essa collegato (vedi Fig. 1). Per ciò che concerne la massa contribuente, ovvero per tutto ciò che correva il rischio di viaggio (il cosiddetto *risico* o massa passiva), viene riportato il valore della nave con le sue attrezzature e armamenti, il nolo, il valore di ogni partita di merce presente a bordo, nonché delle provviste e di eventuali munizioni o beni di proprietà dell'equipaggio. Per la cosiddetta massa attiva, la relativa scheda riporta l'elenco ed il valore dei beni gettati o danneggiati e dalle spese straordinarie sostenute (per le eventuali stallie, per riparazioni effettuate durante il viaggio, per l'avviamento della procedura stessa di avaria, ecc.), il cui totale viene ripartito fra tutte le componenti della massa passiva secondo un criterio di proporzionalità.

Fig. 1 La scheda viaggio

The voyage of the *Il Mercante di Dover*

Departing Cartagena on 16-03-1640

Summary Voyage Vessels Ports Visited Risk Reports Events Averages Documents Sources

Summary

Loading of sugar, wool and soda from Cartagena to Genoa. Storm and heavy damages to the vessel near Majorca. Voluntary destruction of equipment. Collision between four vessels in the port of Genoa, due to a storm.

First recorded departure date: 16-03-1640 (Cartagena)

Vessels (See more)

Name: *Il Mercante di Dover* (Vessel)

Master: *Sabatini* Guglielmo Segenti

Reports (See more)

Consolato:

Written on: 04-04-1640
Written at: Genoa, Italy
Presented on: 04-04-1640

Consolato:

Written on: 09-04-1640
Written at: Genoa, Italy
Presented on: 09-04-1640

Testimoniale:

Written on: 02-05-1640
Written at: Genoa, Italy
Presented on: 02-05-1640

Map showing the voyage route from Cartagena to Genoa, with port names like Madrid, Valencia, Barcellona, Milano, and Tunis.

Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

L'elemento sul quale è utile focalizzare l'attenzione rispetto a quanto esposto è dato dalla voce principale che compone la massa passiva, ovvero il carico imbarcato. Sfruttando la modalità di ricerca avanzata è stato possibile estrapolare le schede di viaggio per le quali sono presenti informazioni specifiche relative al

carico imbarcato (alcune pratiche di avaria includono infatti la polizza di carico), e ai mercanti destinatari delle merci in arrivo al porto di Genova. Per ciascuna di esse, analizzando nel dettaglio il singolo record, è stato quindi possibile individuare i nominativi dei mercanti forestieri che risultavano presenti a Genova in qualità di riceventi e/o acquirenti di singole partite di merce, spesso con l'indicazione della tipologia, del quantitativo, del valore e della provenienza e in alcuni casi anche del nome del venditore.

Fig. 2 La composizione del carico de “Il Mercante di Dover”

Voyage ID	Vessel(s)	Master(s)	Voyage Description	Start	Ports Visited	Merchant(s) involved with the cargo
50272	Il Mercante di Dover (Vessel)	Captain Guglielmo Segent	Loading of sugar, wool and soda from Cartagena to Genoa. Storm and heavy damages to the vessel near Majorca. Voluntary destruction of equipment. Collision between four vessels in the port of Genoa, due to a storm.	1640-03-16	Cartagena Majorca Genoa	Francesco Spinola Pantaleo Carminati Enrico Cantatore Ambrogio Digherio Giuseppe Dongo Geronimo Ferretto Gio Batta Dotto Gio Domenico Ansaldo e fratelli Antonio d'Accorso Guglielmo Musso Guglielmo Elam Morgan Acad Guglielmo Segent Ambrogio Goldard Thomas Smith

Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

3. ALCUNI CASI ESEMPLARI

Come già precisato, il database è strutturato per periodi a campione, che, ad oggi, consentono di effettuare un'indagine di lungo periodo che parte dalla fine del Cinquecento e copre l'intero diciassettesimo secolo. Attraverso la funzione di ricerca avanzata sono stati complessivamente individuati 17 viaggi per i quali è stata rilevata la presenza di mercanti forestieri in attesa di ricevere le merci a Genova. Talvolta non è stato possibile risalire con certezza alla loro nazionalità in quanto non sempre è precisata dalle fonti; in molti casi, inoltre, si tratta di una presenza che, stando alla documentazione in oggetto, sembra essere sporadica, o quantomeno non si hanno ulteriori informazioni che consentono di accertare il radicamento di tali individui sulla piazza genovese. In questa sede quindi, essendo l'indagine tuttora in corso, si è optato per focalizzare l'attenzione solo su alcuni nominativi di maggior spicco, perché sono emersi con maggiore frequenza nelle pratiche di avaria e/o grazie alle indicazioni tratte da altre fonti.

I dati relativi all'ultimo scorcio del Cinquecento forniscono conferma della presenza a Genova di mercanti nordici impegnati nel commercio di grano e vettovaglie, così come nella riesportazione di prodotti coloniali. In questo periodo, com'è noto, i mercanti di nazione fiamminga e tedesca assumono un ruolo importante nell'assicurare alla città i rifornimenti di grani nordici, arrivando a detenere una importante quota di mercato²³. Pur raggiungendo una posizione di assoluto rilievo, non riescono però a estromettere i genovesi, che riescono comunque a controllare le rotte di approvvigionamento mediterranee²⁴.

Tra i casi di maggiore rilievo vi è quello del mercante olandese Guglielmo Van nort (o Van Noort), destinatario dell'intero carico della Santa Maria, condotta dal patrone Alberto Diecrix di Middelburg. L'imbarcazione salpa dal porto zelandese il 1° febbraio 1591 carica di grano e altre mercanzie, tra cui cuoio di Capo Verde. Giunge a destinazione il 21 marzo, dopo essere stata costretta a gettare in mare parte del carico di cuoio a causa di una tempesta nei pressi di Villafranca²⁵.

Le informazioni desunte da questa vicenda forniscono inoltre una prima testimonianza della presenza dei Van Noort a Genova, che sembra protrarsi per quasi un secolo e mezzo e ciò grazie anche all'appartenenza ad un gruppo nazionale numericamente contenuto, ma forte e coeso: una minoranza conquistatrice. Alcuni esponenti della famiglia operano in città ancora negli anni trenta del Settecento, quando compaiono sia tra gli affittuari dei magazzini del porto franco, sia nei ruoli fiscali²⁶. L'ultimo di essi, Adriano Van Noort fu Guglielmo, deceduto a Genova nell'agosto 1736, nel suo testamento dichiara di essere «negotiante da molti anni a questa parte nella presente città di Genova» e il suo legame con la città ligure traspare anche dalle disposizioni inserite nell'atto notarile nel momento in cui, come già altri stranieri prima di lui, dispone lasciti a favore delle istituzioni assistenziali cittadine, in particolare l'ospedale di Pammatone e quello degli incurabili, cui devolve nel complesso la somma di 600 lire genovesi²⁷.

La presenza di mercanti nordici tra i destinatari del carico delle imbarcazioni coinvolte nelle pratiche di avaria appare con una certa regolarità per tutta la

²³ Su questi aspetti si vedano: E. GRENDI, *I Nordici e il traffico del porto di Genova, 1590-1666*, in «Rivista Storica Italiana», 83 (1971), 1, pp. 23-71; S. GULLINO, *Northern grain and the Flemish nation in Genoa: the structural consequences of a famine (1585-1616)*, in «Business History», online publication (DOI: 10.1080/00076791.2021.1979518), (2021), pp. 1-19.

²⁴ Sul ruolo dei genovesi in questo ambito si rimanda a F. AVALLONE, A. ZANINI, P. RAMASSA, A. QUAGLI, *Accounting in international grain trade. The case of Nicolò Di Negro of Genoa, 1580s-1600s*, in M. SARGIACOMO, L. D'AMICO, R. DI PIETRA (a cura di), *Accounting and food: Some Italian experiences*, London, Routledge, 2016, pp. 279-301; L. PICCINNO, A. IODICE, *Whatever the cost*, cit.

²⁵ Viaggio registrato nel database online *AveTransRisk* con l'id 50016.

²⁶ ASGe, *Antica finanza*, 29 e 1461; *Banco di San Giorgio*, 3,00201 e 3,00202.

²⁷ ASGe, *Notai Antichi*, 10218.

prima metà del diciassettesimo secolo. Tuttavia, non è sempre possibile individuare con certezza la loro nazionalità. A cavallo tra gli anni trenta e quaranta, tra gli olandesi compaiono diversi esponenti della famiglia Vandetstraben (Van der Straten): Francesco, Giovanni e Guglielmo, inseriti in una più ampia rete di interessi che coinvolge Amsterdam e Livorno; emergono poi, tra gli altri, Hendrik Muilman e il pittore Cornelis De Wael. Diversamente da quanto rilevato tra la fine del Cinquecento e gli inizi del secolo successivo, costoro non sono più destinatari di carichi di grano, ma di merci varie. Accanto ad essi, sempre in quel periodo emergono mercanti inglesi, tra cui Guglielmo Ellan (Elam), Guglielmo Segent, Thomas Smith e Cobham Hopkins, destinatari di carichi di soda e di zucchero, quest'ultimo proveniente da Motril. Figurano altresì alcuni mercanti tedeschi, tra cui spicca il noto Cristoforo Furtenbach²⁸.

Fig. 3 Il carico della nave Il Mercante di Dover destinato al mercante Guglielmo Ellan (Elam)

barriglia ossia soda		125 Sporta	5625(0) Lire Genovesi	Motril	Genoa	Genova/Comune (50199)	Genova/Comune (50199)
Cargo - Further Information							
Type	Soda						
Categories	Chemical Products						
Merchant Information							
Loaded at	Motril						
Loaded by							
Destination	Genoa						
Received by	Guglielmo Elam						

Fonte: Database *AveTransRisk*, Id. 50272.

²⁸ Si vedano ad esempio i viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50229, 50272 e 50354. Alcune informazioni sui mercanti fiamminghi a Genova in questo periodo in M.C. ENGELS, *Merchants interlopers seamen and corsairs. The Flemish community in Livorno and Genoa*, Hilversum, Verloren, 1997, pp. 110-123; per gli inglesi si rimanda a E. GRENDI, *Gli inglesi a Genova (secoli XVI-I-XVIII)*, in «Quaderni storici», 39 (2004), 1, pp. 241-278. Su Furtenbach si veda invece H. KELLENBENZ, *Cristoph Furtenbach a Genova e il suo testamento*, in «Rivista Storica Italiana», 84 (1972), 4, pp. 1102-1113. Più in generale, sulla presenza tedesca a Genova: L. BEUTIN, *Deutscher Leinenhandel in Genua im 17. und 18. Jahrhundert*, in «Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte», 24 (1931), pp. 157-168; J. ZUNCKEL, *Esperienze e strategie commerciali di mercanti tedeschi fra Milano e Genova nell'epoca della controriforma*, in A. BURKARDT, G. BERTRAND, Y. KRUMENACKER (a cura di), *Commerce, voyage et expérience religieuse: XVIe-XVIIIe siècles*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2007, pp. 231-255.

I dati relativi alla seconda metà del Seicento desunti dalle pratiche di avaria evidenziano il permanere di uomini d'affari di origine inglese e olandese destinatari di beni di diversa tipologia, in linea con l'evoluzione della funzione di Genova quale porto di arrivo e di redistribuzione di mercanzie indotta dal rafforzamento della politica di porto franco²⁹. Ad essi si affiancano uomini d'affari francesi, anche in conseguenza della posizione di neutralità assunta dalla Repubblica dopo la fine della lunga alleanza con la Spagna³⁰. Sempre in questo periodo inizia a delinarsi l'attività di quella che rappresenterà la principale minoranza diasporica saldamente affermata nel porto ligure per tutto il Settecento: gli ugonotti³¹. Tra questi ultimi spiccano in particolare Giovanni e Guglielmo Boissier. La presenza dei Boissier a Genova è documentata almeno dal 1659. Originari di Anduze, in Occitania, dal decennio successivo risultano titolari di un magazzino in porto franco e compaiono tra coloro che hanno pagato l'imposizione straordinaria del 1672³². Dopo la revoca dell'Editto di Nantes (1685), divengono protagonisti della colonia ugonotta di Genova, dove operano nel commercio e nella finanza ancora per buona parte del diciottesimo secolo³³. Le informazioni ricavate dai testimoniali di avaria permettono di accertare, ad esempio, che tra il 1698 e il 1699 i Boissier sono destinatari di spedizioni di lana, zucchero e denaro contante, probabilmente a saldo di transazioni compiute su altre piazze³⁴.

²⁹ Viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50627, 50736, 50842, 50860. Sul cambio di passo nella politica di porto franco si veda T.A. KIRK, *Genoa and the Sea: Policy and Power in an Early Modern Maritime Republic (1559-1684)*, Baltimore-London, The Johns Hopkins University Press, 2005, pp. 151 e ss.

³⁰ Sui mutamenti intervenuti in questo periodo si rimanda a A. ZANINI, *La Superba: Its Institutions and Fortune*, cit., pp. 15-16.

³¹ Il ruolo degli ugonotti a Genova è ancora largamente da studiare. Per un primo riferimento si rimanda al classico H. LÜTHY, *La banque protestante en France, de la révocation de l'Édit de Nantes à la Révolution*, Paris, Sevpen, 1959-61, II, pp. 93-99; riferimenti anche in: H.T. NIEPHAUS, *Genuas Seehandel von 1746-1848. Die Entwicklung der Handelsbeziehungen zur Iberischen Halbinsel, zu West- und Nordeuropa sowie den Überseegebieten*, Köln-Wien, Böhlau Verlag, 1975, pp. 305-314; E. GRENDI, *Gli inglesi a Genova*, cit. e in L. PICCINNO, A. ZANINI, *Genoa: Colonizing and Colonized City?*, cit. Sul caso degli André si veda V. LEHIDEUX-VERNIMMEN, *Du négoce è la banque. Les André, une famille nîmoise protestante, 1600-1800*, Nîmes, Lacour, 1992.

³² ASGe, *Senato, Sala Bartolomeo Senarega*, 1045 e 1092; *Banco di San Giorgio*, 183, 00234-1; *Camera del Governo e Finanze*, 2667.

³³ H. LÜTHY, *La banque protestante en France*, cit., II, pp. 95-98. Per le attività finanziarie di questi operatori si veda G. FELLONI, *Gli investimenti finanziari genovesi in Europa tra il Seicento e la Restaurazione*, Milano, Giuffrè, 1971, alla voce.

³⁴ Viaggi registrati nel database online *AveTransRisk* con gli id 50627, 50848 e 50860. Ulteriori informazioni sulle merci commercializzate dalla compagnia Boissier in ASGe, *Banco di San Giorgio*, 182, 02885.

I dati relativi alle attività dei mercanti stranieri desunti dalle pratiche di avaria, di cui in questa sede si presentano alcuni esempi significativi, frutto di un primo esame di questa ricca mole di fonti ancora largamente inesplorate, forniscono nuovi elementi utili a delineare le tipologie di affari in cui sono coinvolti e a mappare la permanenza in città di singoli operatori. Emergono da un lato figure di mercanti che giungono a detenere un ruolo di primo piano e, probabilmente, per un certo periodo e limitatamente ad alcuni flussi merceologici, assumono i tratti di una minoranza conquistatrice. Allo stesso tempo, si trova traccia di operatori appartenenti alle minoranze diasporiche presenti in città, in particolare gli ugonotti. Nel prosieguo della ricerca, oltre ad estendere l'arco cronologico mediante l'inserimento di altre pratiche di avaria relative al diciottesimo secolo (per il quale la documentazione è piuttosto ricca), si intende indagare ulteriormente la fisionomia di questi uomini d'affari e accostare questi dati ad elementi desunti da altre fonti, in particolare ruoli fiscali e contratti di noleggio, in modo da offrire un quadro ampio e articolato della presenza degli stranieri a Genova in età moderna, delle loro strategie operative e del ruolo giocato nell'economia della Repubblica.

