



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
DI PADOVA

*Università degli Studi di Padova*

*Padua Research Archive - Institutional Repository*

Testimoniali veneziani di avaria marittima (1735-1764)

*Original Citation:*

*Availability:*

This version is available at: 11577/3216628 since: 2016-12-31T16:16:45Z

*Publisher:*

*Published version:*

DOI:

*Terms of use:*

Open Access

This article is made available under terms and conditions applicable to Open Access Guidelines, as described at <http://www.unipd.it/download/file/fid/55401> (Italian only)

(Article begins on next page)

Walter Panciera

## TESTIMONIALI VENEZIANI DI AVARIA MARITTIMA (1735-1764)\*

DOI: 10.19229/1828-230X/38192016

**SOMMARIO:** *La documentazione costituita dai testimoniali ovvero 'prove di fortuna', i resoconti di base rilasciati dai capitani dei bastimenti per l'apertura della procedura di avaria grossa o comune, non è stata finora mai utilizzata in modo seriale, sfruttandone tutte le potenzialità per la storia della navigazione e per una migliore conoscenza di alcune pratiche mercantili. Vengono così analizzati 397 fascicoli relativi ai testimoniali depositati a Venezia nel periodo 1735-1764, che coincide con l'ultima e ben conosciuta fase di rilancio della marina mercantile della Serenissima. L'identificazione delle tipologie dei bastimenti e dei loro nomi, l'analisi della consistenza degli equipaggi, delle rotte e dei tempi di percorrenza, l'individuazione dei luoghi e dei motivi ricorrenti delle 'fortune di mare' consentono di gettare nuova luce su alcune problematiche particolari, senza trascurare gli aspetti legislativi e l'impatto che l'istituto giuridico dell'avaria e la sua concreta applicazione hanno avuto nello stabilirsi dei rapporti fiduciari nell'ambito del commercio globale.*

**PAROLE CHIAVE:** *storia della navigazione, testimoniali, prove di fortuna, naufragi, rotte commerciali, Venezia.*

### VENETIANS SEA PROTESTS FOR GENERAL AVERAGE (1735-1764)

**ABSTRACT:** *The sea protests, the basic reports released by the captains of the ships opening the dossier of a general average, represent a source that has never been used serially, exploiting all its potentiality for maritime history and for a better understanding of mercantile practices. This article analyzes 397 files relating to the sea protests deposited in Venice from 1735 to 1764, a period which coincides with the latest and well known revival of the Venetian merchant marine. The identification of the classes of ships and their names, the analysis on the composition of the crews, on trade routes and on travel times, the identification of the locations and the recurring reasons of the 'fortune di mare' allow us to shed new light on some specific problems, without neglecting the legal aspects and the impact that the legal institution of general average and its practical application had in the establishment of trust in the context of global trade.*

**KEYWORDS:** *maritime history, sea protests, general average, shipwrecks, trade routes, Venice.*

## Le 'prove di fortuna' e il rilancio della marina mercantile veneziana

1. La procedura per il riconoscimento di avaria grossa o comune (*general average*) è un antico e noto istituto del diritto marittimo, in parte già codificato nel diritto romano per quanto riguarda il *getto* volontario di merci. Lo scopo di questa normativa, che nel corso del Medioevo andò sempre più articolandosi e che trovò amplissima diffusione in area mediterranea, è quello di suddividere tra tutti gli interessati, armatori e mercanti, i costi affrontati per garantire la salvezza complessiva del carico e del bastimento in caso di eventi di estremo pericolo:

\* Abbreviazioni: Asve = Archivio di Stato di Venezia.

tempeste e fortunali, apertura di falle, assalti di pirati o di nemici, incendi, arresti da parte delle pubbliche autorità<sup>1</sup>.

La sua disciplina, che in età moderna poteva variare a seconda dei paesi, venne inclusa nei testi e negli statuti di diritto marittimo fin dal XII secolo e culminò con l'inserimento in quel vero e proprio codice internazionale costituito dal 'Consolato del Mare', infine arricchito e precisato dalla successiva normativa dei diversi stati europei d'antico regime come la famosa *Ordonnance* colbertiana del 1681 o l'Editto toscano del 1748 o, infine, il Codice per la veneta mercantile marina del 1781<sup>2</sup>. Con caratteristiche simili in tutti i paesi, la procedura di avaria grossa si apriva con un resoconto dei fatti da parte del capitano, autenticato dalle più vicine autorità portuali o consolari e corredato dalle necessarie testimonianze rilasciate da marinai, ufficiali o passeggeri dello stesso bastimento. Giunto quest'ultimo a destinazione, la denuncia dei danni subiti si arricchiva di una perizia per accertare la massa dei capitali sottoposta a contributo, formata dal valore della nave, del carico e dei noli, cui seguiva il riparto proporzionale dei danni e degli altri costi incontrati tra i diversi soggetti interessati. La procedura si concludeva con l'esecuzione garantita dalla magistratura competente<sup>3</sup>.

L'importanza pratica di questo istituto per il regolare svolgimento dei traffici marittimi è evidente e non necessita di spiegazioni. Piuttosto, va sottolineata la sua centralità anche per la preservazione dei rapporti fiduciari che intercorrono tra il capitano, l'armatore e tutti i soggetti coinvolti nel carico di un mercantile. La procedura codificata, volta a ricono-

<sup>1</sup> G. Felloni, *Una fonte inesplorata per la storia dell'economia marittima in età moderna: i calcoli di avaria*, in *Scritti di Storia economica*, Società ligure di Storia patria, Genova, 1998, pp. 843-860 (l'articolo originale è però del 1978); Id., *Organizzazione portuale, navigazione e traffici a Genova: un sondaggio tra le fonti per l'età moderna*, in D. Puncuh (a cura di) *Studi in memoria di Giorgio Costamagna*, Vol. I, Società ligure di storia patria, Genova, 2003, pp. 335-357.

<sup>2</sup> S. Corrieri, *Profili di storia del commercio marittimo e del diritto della navigazione nel Mediterraneo: dal periodo statutario all'età delle scoperte geografiche*, in *La formazione del diritto marittimo nella prospettiva storica*, Giuffrè, Milano, 2010, pp. 29-38; D. Edigati, *L'editto toscano del 1748 e la legislazione d'Antico Regime sul diritto marittimo*, «Rivista storica italiana», CXXIV (2012), II, pp. 686-733; G. Berra, *L'avaria marittima nella sua genesi storica*, Arti grafiche Verra, Torino, 1914; R. Zeno, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Giuffrè, Milano 1946, cap. IV, pp. 363-373; A. Lefebvre d'Ovidio, G. Pescatore, L. Tullio, *Manuale di diritto della navigazione*, Giuffrè, Milano, 2011<sup>12</sup>, pp. 13-19. Passando attraverso i codici di commercio napoleonici (v. i titoli XI e XII del Libro II del codice del Regno d'Italia, pubblicato nel 1808 a Milano dalla Stamperia reale), l'attuale disciplina dell'avaria deriva dalle cosiddette Regole di York e Anversa, che dal 1864 uniformano a livello internazionale questo particolare istituto giuridico: v. R. Lobianco, *Le regole di York e Anversa e la contribuzione alle avarie comuni*, Giuffrè, Milano, 2009, pp. 44-47.

<sup>3</sup> Per un rapido sunto di queste operazioni a Genova v. G. Felloni, *Organizzazione portuale cit.*, pp. 355-356. Di norma, si riconosceva come massa passiva la metà del valore del bastimento e l'ammontare dei noli solo se l'avaria si verificava nella seconda parte del viaggio: G. Felloni, *Una fonte cit.*, pp. 847-848.

scere e a condividere nei fatti lo stato di necessità che portava di frequente a liberarsi di una parte del carico o a sacrificare strutture e attrezzature di bordo per sfuggire al pericolo, riveste un carattere fondamentale nella rete di relazioni che supporta regolari flussi di scambio. In sostanza, l'avaria marittima è un istituto che ha contribuito alla crescita del 'capitale sociale' costituito dal mantenimento della fiducia, intesa come bene collettivo da preservare e come sicuro fattore di sviluppo<sup>4</sup>.

La parte più ricca di particolari e sempre presente nella procedura di avaria, ossia il verbale iniziale stilato per raccogliere la narrazione degli eventi che hanno dato luogo alla richiesta, è conosciuta come *testimoniale* o *consolato* e, in area veneta, come *prova di fortuna* (ingl. *sea protest*). Quest'ultima contiene, di norma, la dichiarazione giurata del Capitano o di altro ufficiale del bastimento, ad esempio il nostromo, e una serie di testimonianze di membri dell'equipaggio volte a confermarne la veridicità. Questo particolare tipo di fonte è già stata fatta oggetto di alcune importanti segnalazioni, corredate di opportune avvertenze di tipo metodologico<sup>5</sup>. Inoltre, assieme a contributi a carattere più che altro descrittivo e quasi impressionistico, dato il carattere drammatico di alcune narrazioni, reso quasi più intenso dal tono distaccato del rapporto amministrativo<sup>6</sup>, si sono aggiunti alcuni ottimi sondaggi che mostrano un approccio più avvertito e sistematico, anche di carattere quantitativo, alle fonti medesime<sup>7</sup>.

<sup>4</sup> Tra gli altri, si vedano in questo senso, anche riguardo al rapporto tra regole, istituzioni e pratiche informali: D.G. North, *Istituzioni, cambiamento istituzionale, evoluzione dell'economia*, Il Mulino, Bologna, 1990, pp. 17-25 e 65-69; F. Fukuyama, *Fiducia*, Rizzoli, Milano, 1996, pp. 40-41; R. Prandini, *Le radici fiduciarie del legame sociale*, Franco Angeli, Milano, 1998, pp. 16-17, 164-176 e 184-187; W. Panciera, *Fiducia e affari nella società veneziana del Settecento*, Cleup, Padova, 2001, pp. 71-89.

<sup>5</sup> J. Lueti, «*Prove di fortuna* di navi veneziane a Ragusa», «Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano», II, 1960, pp. 211-221; G. Felloni, *Una fonte inesplorata* cit., pp. 843-860; G. Felloni, *Organizzazione* cit.; L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Philobiblion, Ventimiglia, 2004, pp. 28-29.

<sup>6</sup> G. Tatò, *Le prove di fortuna nel XVIII e XIX negli atti dell'Archivio di Stato di Trieste*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Lint, Trieste, 1998, pp. 205-216; M. Berti, *I rischi nella circolazione marittima tra Europa nordica ed Europa mediterranea nel primo trentennio del Seicento ed il caso della seconda guerra anglo-olandese (1665-67)*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Ricchezza del mare ricchezza dal mare: secc. XIII-XVIII. Atti della "trentasettesima settimana di studi"*, 11-15 aprile 2005, Le Monnier, Firenze, 2006, pp. 809-839; M.L. De Nicolò, *La "Speranza". Piloti pratici, naufragi, prove di fortuna nell'Adriatico del Sei-Settecento*, La Pieve, Villa Verruchio (RN), 2006, pp. 113-124 (con la trascrizione di numerosi testimoniali rilasciati nelle Marche e in Romagna, in appendice); N. Iubatti, P. Di Lullo, «*Prove di fortuna* ovvero attività mercantile e naufragi nel '700 ortonese», «Bullettino della deputazione abruzzese di storia patria», LXXVII (1987), pp. 167-206.

<sup>7</sup> G. Zacché, «*Prove di fortuna*», *fonti inedite per lo studio dei rischi della navigazione mercantile (XVI-XVIII secolo): il caso di Cefalonia*, «Studi Veneziani», n.s., XV, 1988, pp. 253-270; G.D. Pagratis, «*Le fortune di mare*». *Incidenti della navigazione mercantile nei*

2. Tuttavia, ben raramente finora<sup>8</sup>, l'utilizzo di questo tipo di fonte appare legato a un corpus documentario sufficientemente omogeneo, in grado di mettere in relazione il fenomeno delle avarie marittime con altri aspetti già noti della navigazione mediterranea. Oltre alla sottovallutazione di alcune implicazioni di carattere sociale e giuridico, sono state anche trascurate le possibilità offerte da ulteriori elaborazioni dei dati quantitativi ricavabili da serie 'statistiche' abbastanza estese, come i tempi di percorrenza delle rotte o i luoghi delle 'fortune' di mare.

Questo saggio si propone di mostrare tutte le potenzialità della documentazione costituita dai testimoniali o prove di fortuna, nel contesto di un preciso periodo storico e per uno 'spazio' omogeneo. Quest'ultimo è relativo ai testimoniali presentati nella città di Venezia, in funzione della loro 'pubblicazione' da parte del magistrato dei Consoli dei mercanti, con lo scopo di validarli per rendere operativo il successivo riparto dei danni<sup>9</sup>. Questa fonte, conservata quasi integralmente in undici corpose buste del fondo della stessa magistratura per il periodo che va dal 1723 al 1797<sup>10</sup>, si può ritenere rappresentativa dell'intero volume dei traffici navali che facevano riferimento al mondo mercantile della città per quanto riguarda i bastimenti in entrata provenienti da altri porti<sup>11</sup>. A questa serie si devono però aggiungere le prove di fortuna, in realtà non numerose, che riguardano per lo più bastimenti provenienti dal Levante, conservate presso i Giudici del Forestier, un'altra magistratura coinvolta nell'iter di approvazione delle avarie. Quest'ultima documentazione non è purtroppo completa, ma come vedremo consente di misurare con precisione il numero di testimoniali che non sono stati conservati<sup>12</sup>.

*mari Ionio e Adriatico (1611-1795)*, in *Ricchezza del mare* cit., pp. 841-861; W. Panciera, *Navigazione, piloti, testimoniali e naufragi nell'Istria del Settecento*, «Mediterranea. Ricerche storiche», XI, n. 30, aprile 2014, pp. 83-106.

<sup>8</sup> Una positiva eccezione è rappresentata dal bel saggio di Luisa Piccinno, che sottolinea la «mole di informazioni che si possono trarre» e che presenta alcuni risultati di un sondaggio condotto su 314 testimoniali genovesi depositati presso i Conservatori del Mare per il periodo 1724-1730; il lavoro fornisce molte interessanti indicazioni, tuttavia non espone le elaborazioni complete dei dati: L. Piccinno, *Rischi di viaggio nel commercio marittimo del XVIII secolo*, in M. Cini (a cura di), *Traffici commerciali, sicurezza marittimi, guerra di corsa. Il Mediterraneo e l'Ordine di Santo Stefano*, Edizioni ETS, Pisa, 2011, pp. 159-179 (la citazione è a p. 177).

<sup>9</sup> Sugli aspetti legislativi e consuetudinari dell'intera procedura si veda il paragrafo seguente.

<sup>10</sup> Archivio di stato di Venezia (=Asve), *Consoli dei mercanti*, bb. 103-113. Dalla documentazione integralmente esaminata (bb. 103-108), si constata però la mancanza di documentazione per il periodo 1765-1772.

<sup>11</sup> In questo senso ci sono molte analogie con il caso genovese: L. Piccinno, *Rischi di viaggio* cit., p. 168. Per Venezia, come vedremo, solo in pochissimi casi si tratta di bastimenti in partenza.

<sup>12</sup> Asve, *Giudici del Forestier*, regg. 1-17 (il numero 16 è mancante). Per la descrizione puntuale di questa fonte v. il successivo paragrafo.

3. Dal punto di vista della periodizzazione, ho scelto di privilegiare un particolare momento attraversato dalla marina mercantile veneziana, ossia quello delle cosiddette 'navi atte', che va dal 1736 al 1763. Questa scansione, proposta per la prima volta molti anni fa da Ugo Tucci, è legata alla risposta data dal governo della Serenissima al problema della sicurezza dei traffici marittimi, una questione che influenzò ancora in pieno Settecento gran parte delle scelte di politica navale della Repubblica<sup>13</sup>. Sollecitato dagli ambienti mercantili fin dalla fine del secondo decennio del secolo, il governo della Repubblica varò nel 1736 un piano di rilancio che contemplava una serie di facilitazioni fiscali per le merci trasportate da navi battenti bandiera di San Marco e di incentivazione per la costruzione e l'armamento di un tipo di bastimento che garantisse maggiori margini di sicurezza. In particolare, le navi cosiddette 'atte' dovevano raggiungere almeno 70 piedi di chiglia (24,30 metri) ed essere equipaggiate, per un'efficace autodifesa, con 24 cannoni forniti dallo stato in comodato gratuito e con 40 soldati<sup>14</sup>.

Questi provvedimenti ebbero inizialmente un effetto alquanto limitato sullo sviluppo della marina mercantile veneziana<sup>15</sup>, ma s'inestarono poi sulle opportunità offerte dall'aprirsi della guerra di successione austriaca, nel corso della quale Venezia mantenne la sua ormai tradizionale neutralità. Tra il 1743 e il 1748, il generalizzarsi del conflitto, l'apertura del fronte italiano, l'occupazione e l'assedio di Genova del 1746/47 favorirono senza dubbio la momentanea fortuna sia dello scalo lagunare, sia dei bastimenti che viaggiavano

<sup>13</sup> U. Tucci, *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, «Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano», II, 1960, pp. 155 e 175-189.

<sup>14</sup> D. Beltrami, *La crisi della marina mercantile veneziana e i provvedimenti del 1736 per fronteggiarla*, «Rivista internazionale di scienze sociali», XIII, 1942, pp. 304-318; U. Tucci, *La marina mercantile* cit., p. 176; M. Costantini, *Commercio e marina*, in P. Preto, P. Del Negro (a cura di), *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Serenissima, VIII, L'ultima fase della Serenissima*, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma, 1998, p. 572. Così riassume quest'ultimo: «Con la loro realizzazione avrebbero trovato soluzione unitaria: 1) le esigenze di sostegno alle costruzioni navali, attraverso l'impegno gratuito, per tre mesi, delle maestranze dell'Arsenale e l'assegnazione di 200 roveri a prezzo di favore; 2) il bisogno di conferire maggiore sicurezza alla navigazione, attraverso il prestito gratuito dei cannoni, la fornitura a tariffa ridotta della polvere da sparo e la copertura a carico dello stato di una parte del costo della milizia; 3) gli obiettivi di liberalizzazione tariffaria, attraverso misure a favore della bandiera nazionale...»

<sup>15</sup> Nell'autunno del 1736 i Provveditori alla sanità veneziani, nel proporre un allargamento degli spazi disponibili presso l'isola del Lazzaretto vecchio, notarono l'avvenuto aumento del traffico portuale ed evidenziarono i problemi legati alla contumacia, causa «il copioso approdo seguito in questi ultimi giorni di bastimenti in questi porti» («[...] tutto addensato il vecchio, ripieno tutto il Lazzaretto nuovo, s'è dovuto anche prima d'occupare la foresteria de' padri di Santo Spirito, che è il solo luoco qual resta da poter alle occasioni convertire ad uso di lazzaretto, disposta già l'isola di San Lazzaro, di cui pure veniva fatto uso in altri tempi»): Asve, *Provveditori alla sanità*, reg. 63, scrittura 11 ottobre 1736, cc. 161r-162r).

con la sua bandiera<sup>16</sup>. Gli effetti furono tali da determinare già entro il 1746 un rafforzamento della flotta mercantile, da 53 a 68 navi, di cui 31 navi atte di recente costruzione, e una ripresa della navigazione di bandiera sulle rotte del Mediterraneo occidentale e di quelle atlantiche<sup>17</sup>.

Con gli anni cinquanta, tuttavia, l'effetto combinato del ritorno alla pace, della recrudescenza della corsa nordafricana e della svolta protezionistica veneziana sancita dalla tariffa del 1751/52, rese in larga misura effimera la ripresa della flotta mercantile. Nel 1760 le navi in esercizio erano scese a 32, di cui solo 12 atte, e a nulla era servito ripristinare, in qualche caso, il vecchio sistema dei convogli con scorta armata. Solo gli effetti delle nuove perturbazioni portate dalla guerra dei Sette Anni fecero risalire gli effettivi della flotta mercantile veneziana (33 navi nel 1763, di cui 15 atte), che da questo momento in avanti poté avvantaggiarsi anche degli accordi stipulati con le reggenze di Algeri, Tunisi, Tripoli e infine con il Marocco. La congiuntura internazionale e il problema della sicurezza si rivelarono infine molto più importanti delle manovre di politica fiscale e degli incentivi forniti dalla Repubblica alle costruzioni navali<sup>18</sup>.

I valori disponibili e meglio comparabili della rendita delle quattro dogane veneziane (tabella 1 e grafico 1) confermano, in sostanza, l'impulso evidente fornito dai provvedimenti del 1736, cui seguì un picco del movimento mercantile nel corso della guerra di successione austriaca. Anche la 'crisi' degli anni cinquanta appare evidente, come la stabilizzazione ormai avvenuta negli anni settanta<sup>19</sup>. Come si può notare, la tendenza complessiva è quella di una prevalenza delle uscite

<sup>16</sup> U. Tucci, *La marina mercantile* cit., pp. 177-179.

<sup>17</sup> M. Costantini, *Commercio e marina* cit., p. 573; nel febbraio 1748 le navi atte in esercizio risultano, tuttavia, essere solo 28: Asve, *Cinque savi alla mercanzia, I serie*, b. 954, fasc. 'Capi di Piazza e Parcenevoli...scritture 1709-96', elenco prodotto dai capi degli armatori, datato 12 febbraio 1747 (con i nomi delle navi, dei capitani e degli armatori).

<sup>18</sup> U. Tucci, *La marina mercantile* cit., pp. 181 e 190-192. Sui rapporti tra Venezia e le reggenze barbaresche e, in particolare, sui trattati stipulati nel 1763 con Algeri, Tripoli e Tunisi v.: D. Panzac, *La République de Venise et les régences barbaresques au XVIIIe siècle*, Publisud, Parigi, 2015, pp. 45-49. Così vengono sintetizzati un paio di anni dopo i benefici arrecati dalla cosiddetta Pace di Barbaria: «[...] rapido accrescimento della navigazione mercantile dai ottanta, ai centoquaranta bastimenti di differenti portate, coperti presentemente da Veneta patente, dalla speditezza, e frequenza dei loro viaggi, singolarmente in Ponente con vantaggioso smaltimento dei nostri grani con riguardevole profitto de nostri cantoni, e con aumento della marinarezza, al favore del ribasso notabile della sicurtà di due terzi per il ponente medesimo, ed un terzo per il Levante [...]» (Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 95 copia decreto del Senato del 15 marzo 1766).

<sup>19</sup> Rielaborazione dei dati da M. Costantini, *Commercio e marina* cit., p. 579, con il ricorso a medie mobili triennali. I periodi di riferimento vanno dal primo giugno al 31 maggio dell'anno successivo; le dogane veneziane erano quattro: Intrada da terra, Intrada da mar (Stallaggio), Uscita ordinaria, Fontego dei Tedeschi.



sulle entrate, rivelatrice di una bilancia commerciale in attivo per la città<sup>20</sup>. Questa tendenza viene meno, però, proprio negli anni quaranta, quando lo scalo veneziano diventa maggiormente attraente per gli operatori commerciali, in conseguenza delle difficoltà patite dai porti concorrenti. In questo frangente, il maggior flusso di importazioni viene solo parzialmente bilanciato da un aumento delle esportazioni, che pure si manifesta e che contribuisce a sua volta a far raggiungere il picco del movimento commerciale nell'annata 1746/47 con oltre un milione e ottocentomila ducati.

Il periodo di riferimento consente dunque di utilizzare i risultati di ricerche molto ben fondate e risulta sufficientemente coerente, almeno per quel che riguarda le scelte strategiche della Repubblica nei confronti della sua flotta mercantile. Le risultanze quantitative dell'esame delle prove di fortuna possono dunque essere riferite e, al caso, comparate con la congiuntura più generale, nonché contribuire a una maggiore comprensione di alcune dinamiche proprie della navigazione mediterranea (e non solo) del XVIII secolo.

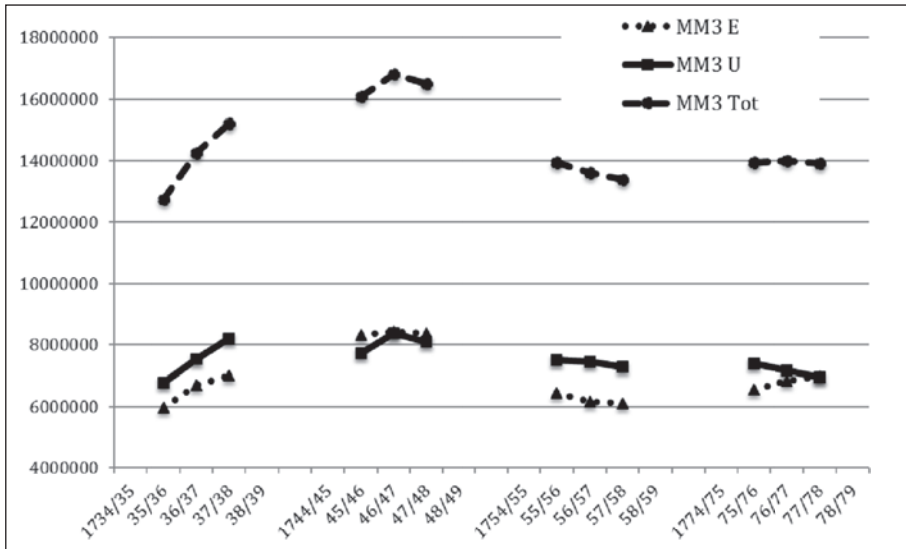
Tabella 1 - *Media mobile triennale del valore delle merci transitate dalle dogane veneziane (valori in ducati)*

Anno	Entrata	MM3 E	Uscita	MM3 U	TOT	MM3 Tot
1734/35	4.398.909		5.542.422		9.941.331	
1735/36	6.257.600	5.963.638	6.301.828	6.768.736	12.559.428	12.732.374
1736/37	7.234.405	6.708.290	8.461.957	7.551.368	15.696.362	14.2596.58
1737/38	6.632.864	7.008.732	7.890.320	8.201.388	14.523.184	15.210.120
1738/39	7.158.926		8.251.887		1.5410.813	
1744/45	7.543.307		6.156.835		13.700.142	
1745/46	7.833.750	8.328.794	8.661.300	7.737.497	16.495.050	16.066.291
1746/47	9.609.326	8.424.799	8.394.356	8.370.039	18.003.682	16.794.838
1747/48	7.831.322	8.389.382	8.054.461	8.098.787	15.885.783	16.488.169
1748/49	7.727.499		7.847.543		15.575.042	
1754/55	6.714.293		7.627.227		14.341.520	
1755/56	6.823.252	6.453.468	7.642.030	7.503.849	14.465.282	13.957.316
1756/57	5.822.858	6.153.715	7.242.289	7.456.752	13.065.147	13.610.468
1757/58	5.815.036	6.120.580	7.485.938	7.275.649	13.300.974	13.396.230
1758/59	6.723.847		7.098.721		13.822.568	
1774/75	6.486.964		7.753.555		14.240.519	
1775/76	6.619.927	6.561.412	7.524.731	7.396.442	14.144.658	13.957.854
1776/77	6.577.346	6.833.371	6.911.040	7.174.778	13.488.386	14.008.149
1777/78	7.302.840	6.975.815	7.088.563	6.939.164	14.391.403	13.914.979
1778/79	7.047.258		6.817.889		13.865.147	

<sup>20</sup> Cfr. W. Panciera, *La Repubblica di Venezia nel Settecento*, Viella, Roma, 2014, pp. 72-73.



Grafico 1 - Medie mobile triennali delle merci transitate dalle dogane veneziane



## La legislazione veneziana sulle avarie

1. L'istituto dell'avaria compare negli statuti veneziani nel corso del XIII secolo. Contrariamente ad altre parti degli statuti medesimi, spesso assai minuziose su molteplici aspetti di natura tecnica e commerciale, le norme riguardanti l'avaria non divennero velocemente obsolete in seguito al modificarsi dei criteri costruttivi delle imbarcazioni e all'evoluzione negli usi e nei contratti marittimi. La normativa intesa a garantire la sicurezza dei commerci e della navigazione rimase, quasi per forza di cose, sempre in vigore e non subì mai dei veri stravolgimenti<sup>21</sup>. Il fatto che le norme sull'avaria, assieme a quelle sui naufragi, risultassero poi le uniche relative alla navigazione contenute nel noto e solido *Dizionario settecentesco delle leggi veneziane*, quello di Marco Ferro, dimostra senza ombra di dubbio la loro importanza di fatto e la continuità goduta da questo tipo di disposizioni<sup>22</sup>.

<sup>21</sup> F.C. Lane, *Normativa e amministrazione del diritto marittimo, 1250-1350*, in Id., *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, Einaudi, Torino 1983, p. 112.

<sup>22</sup> G. Zordan, *Il diritto marittimo veneziano nella riflessione storiografica: orientamenti e tendenze*, «Archivio Veneto», CXXX, 1988, p. 119; M. Ferro, *Dizionario del diritto comune e veneto*, Fenzo, Venezia, 1778-81 (10 volumi,) (seconda edizione: Santini, Venezia 1845, vol. I e 1847, vol.). Per la voce 'avaria' v. pp. 199-205 del vol. I della seconda edizione. Sul Ferro: P. Preto, *Dizionario biografico degli italiani*, vol. 47, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 1997, pp. 198-199.

Nel Settecento si riconosceva, tuttavia, che «L'instituzione dell'avarea si perde in una rimota antichità [...]. Il governo veneziano ... vi deve aver provveduto fino da' suoi primordi, e conseguentemente non è possibile aver le leggi d'instituzione...»<sup>23</sup>. Il che significa che è del tutto vano ogni tentativo di stabilire esattamente se il diritto veneziano in materia sia del tutto originale oppure mutuato (e con quali rapporti) da altre fonti normative, come la *Lex Rodia de jactu* del diritto romano, la normativa bizantina o il fondamentale *Consolato del Mare*, quest'ultimo citato spesso anche dal Ferro<sup>24</sup>.

In ogni caso, già negli *Ordinamenta* del doge Jacopo Tiepolo del 1229, si parla genericamente di riparto dei danni subiti (capitoli 35 e 53); le controversie che potevano insorgere in questo o in altri campi erano affidate nella città di Venezia al giudizio di tre arbitri eletti («tres ydonei homines») e nei territori dominati erano demandate alle corti dei rettori veneziani o ai loro delegati (capp. 43-45). L'osservanza generale degli statuti era, invece, di competenza degli Avogadori di Comun (cap. 52)<sup>25</sup>. Gli *Statuta et ordinamenta super navibus et aliis lignis* di Renier Zeno del 6 agosto 1255 ampliarono e precisarono questa normativa. Al cap. 89 comparvero esplicitamente, per la prima volta, i termini 'varrea' e 'varia', in questo caso in senso negativo se riferiti ai danni subiti da alberi, antenne e timoni della nave, per i quali non venne prevista contribuzione sul carico perché il loro ripristino era a spese dei soli 'patroni' (armatori)<sup>26</sup>. Il regime dell'istituto venne poi precisato dai capitoli 92-98 e 107-108<sup>27</sup>; il cap. 98, in particolare, sta-

<sup>23</sup> Asve, *Compilazione delle leggi*, b. 63, 'Avaree', fasc. I, c. 18r.

<sup>24</sup> Si veda in questo senso G. Zordan, *Il diritto marittimo* cit., pp. 109-120 (in particolare, pp. 113-114) e G. Cassandro, *La formazione del diritto marittimo veneziano*, in A. Pertusi (a cura di), *Venezia e il Levante fino al secolo XV. Storia, diritto, economia*, 1/1, Firenze, 1973, pp. 185-200.

<sup>25</sup> R. Predelli, A. Sacerdoti (a cura di), *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, «Nuovo archivio veneto», n.s., II, tomo IV, parte I, 1902, pp. 62 e 65-68; Cfr. Asve, *Compilazione delle leggi*, b. 63, 'Avaree', fasc. I, c. 39r (si tratta di un rapido sunto, dove viene però attribuito agli stessi capitoli una numerazione inferiore di tre unità). Sull'istituto dell'arbitrato a Venezia: W. Panciera, *Il compromesso arbitrale e il concordato fallimentare nella Repubblica di Venezia*, «Acta Histriae», 22, 2014/2, pp. 391-402; cfr. la problematica lettura del cap. 45 che dà G. Cassandro, *La formazione* cit., p. 202.

<sup>26</sup> Il problema interpretativo riguardo a questa norma, legato alla redazione stessa dei manoscritti («dampnum illud non sit in varia»), mi sembra risolto: *Gli statuti marittimi veneziani* cit., tomo V, parte I, 1903, pp. 125-126; v. anche M. Ferro, *Dizionario* cit., p. 202.

<sup>27</sup> Ho seguito la numerazione degli articoli del manoscritto conservato nella Biblioteca Querini Stampalia (cod. I della Cl. IV), che a cc. 84-206 riporta copia degli statuti di Renier Zeno. Questa numerazione compare sommariamente citata anche in Asve, *Compilazione delle leggi*, b. 63, 'Avaree', fasc. I, c. 18r-v e c. 39, nonché nella tarda copia a stampa curata dal servita Paolo Canciani nel 1792 e dal codice queriniano riprodotta in *Barbarorum leges antiquae cum notis et glossariis*, Volumen V, Coletti e Rossi, Venezia, 1792, pp. 347-366. La numerazione di questi capitoli non corrisponde a quella del testo riprodotto in *Gli statuti marittimi veneziani* cit., tomo V, parte I, 1903, pp. 161-251, che

tuiva che per dirimere qualsiasi contenzioso sarebbero stati eletti tre giudici-arbitri, salvo i casi riservati al Doge e ai Consoli dei mercanti<sup>28</sup>.

I casi di avaria previsti, con contribuzione ripartita tra la nave e il suo carico, riguardavano in sostanza i danni subiti in caso di colluttazione col nemico e di sottrazione di mercanzie da parte di corsari, nonché il getto delle merci per salvare il bastimento nel corso dei fortunali. Invece, in caso di alleggio, fatto salvo il caso di eventuali accordi tra armatore e mercanti, o di sottrazione di merci il riparto del danno andava attribuito soltanto alle merci (o almeno così si possono interpretare i passaggi invero un po' oscuri dei capitoli 107 e 108<sup>29</sup>).

2. Alcune 'correzioni' a questi statuti furono apportate nel XIV secolo e vennero incluse negli statuti del doge Andrea Dandolo del 1346 ai capitoli 68, 73 e 74. Vi si prescriveva che non fossero considerate in avaria le merci non descritte nella polizza di carico, che le decisioni in merito al riparto potessero essere prese in assenza della minoranza degli interessati, che le regole in materia venissero estese ai navigli di minor tonnellaggio<sup>30</sup>.

Nuove norme a precisazione e integrazione delle precedenti vennero approvate nella prima metà del Quattrocento. Il Maggior consiglio ribadì il concetto che la procedura di avaria poteva riguardare i soli casi di getto e di atti di pirateria ('derobation'); le merci dovevano però essere regolarmente descritte nella polizza di carico e trovarsi rigorosamente sottocoperta. Il Senato ritenne necessario intervenire, invece, per normare un altro tipo di procedura. Venne infatti stabilito che lo scrivano del bastimento dovesse dare in nota al magistrato dell'Estrordinario presso i Savi alla mercanzia una serie di spese sostenute dal bastimento, con una pena pari a dieci volte le somme esposte, in caso di dichiarazione mendace. Il riparto di avaria poteva legittimamente riguardare, per questo fine, «quello che haverà veramente speso in pe-lotte, barche per remurchi, e libamenti come i podeva avanti il prendere di detta parte»<sup>31</sup>. È dunque evidente che già allora, e probabilmente da

infatti riproduce il manoscritto conservato in Asve, *Senato e Collegio. Miscellanea, Statuta Veneta*, scatola 1, reg. Statuto di Venezia 1232-1333 e che segnala le varianti di numerazione rispetto al manoscritto queriniano: il manoscritto dell'Asve non riporta i capitoli 95-98 del queriniano.

<sup>28</sup> «Asserimus, ut pro nostris stuatutis servandis in Veneciis tres ydonei homines pro iudicibus elligantur ad difiniendum omnes diferencias et discordias que inter euntes in navibus oriuntur: salvis questionibus, quas Nos Dux et nostri Consules debent definire» (*Barbarurum leges* cit. p. 361).

<sup>29</sup> G. Cassandro, *La formazione* cit., pp. 200-201 (l'espressione è: «dampnum illud sit in comuni havere navis»).

<sup>30</sup> *Novissima veneta statuta*, Pinelli, Venezia, 1719, pp. 99-101. Asve, *Compilazione delle leggi*, b. 63, 'Avaree', fasc. I, c. 19v.

<sup>31</sup> Ivi, fasc. 4°, cc. 57-64, copie decreti del Maggior consiglio del 9 giugno 1428 e del Senato del 29 marzo 1429.

sempre, esisteva nella pratica mercantile una chiara distinzione tra due diversi tipi di avaria.

Il Ferro sottolineò molto bene, in seguito, questa fondamentale differenza, operando una precisa distinzione tra «avaria propria comune», ossia le spese ordinarie che andavano comunque ripartite tra la nave e il carico per il pilotaggio, la contumacia o altre obbligazioni necessarie per l'attracco, e «avaria propria grossa», cioè quanto è stato fatto in via straordinaria per la salvezza della nave<sup>32</sup>. Questa differenziazione, che nel Codice per la veneta mercantile marina del 1786 viene indicata con i termini rispettivamente di avaria «piccola» o «consueta» o «di pratica» e di avaria «grossa»<sup>33</sup> comportava una diversa trattazione dell'iter relativo al riparto. In sostanza, le spese ordinarie che andavano a comporre l'avaria piccola non necessitavano della prova di fortuna, ma venivano semplicemente dichiarate dal capitano, controllate da due 'tecnici', chiamati Capi delle avaree, e approvate infine dai Giudici del Forestier<sup>34</sup>.

Le raccolte degli statuti vennero più volte pubblicate a stampa, a partire dal 1477<sup>35</sup>, ma la normativa sulle avarie trovò a Venezia ulteriori richiami e nuove precisazioni nella legislazione d'età moderna, proprio perché i rischi connessi alla navigazione restarono sempre all'ordine del giorno, compreso, com'è ben noto, quello della corsa e della pirateria<sup>36</sup>. Nel corso del XV e XVI secolo, ulteriori disposizioni, in parte riecheggianti le antiche, giunsero a definire meglio la materia o, meglio, a cercare di sottrarla una volta per tutte alla consuetudine e a sottoporla a un più rigoroso controllo delle istituzioni.

<sup>32</sup> M. Ferro, *Dizionario cit.*, pp. 199 e 200.

<sup>33</sup> *Codice per la Veneta mercantile marina*, Pinelli, Venezia, 1786, parte II, titolo X, nn. 1 e 11.

<sup>34</sup> Questo certamente per il XVII e XVIII secolo; i calcoli di riparto, chiamati 'conti per le varee', sono conservati in Asve nella serie 'terminazioni d'avaree' dei *Giudici di Petizion* in densi registri, numerati da 1 a 15, per il periodo 1659-1785. Così recita poi il Codice per la veneta mercantile marina (1786): «...queste possono essere di due differenti specie, cioè grosse, e comuni, dette anche Extraordinarie, e piccole Avaree, o sia Avaree ordinarie;...» (*Codice cit.*, parte II, tit. X, p. 220).

<sup>35</sup> S. Corrieri, *Profili cit.*, p. 33.

<sup>36</sup> «Il rischio della cattura, ormai, fa così chiaramente parte dei normali incerti del viaggio, che molti viaggiatori fanno devozioni e testamento prima di partire», così chiosava S. Anselmi, *Adriatico. Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, Clua, Ancona, 1991, p. 196. Tra i molti lavori sul tema, più centrati per la verità sui periodi precedenti: A. Tenenti, *Venezia e i corsari. 1580 - 1615*, Laterza, Bari, 1961; A. Tenenti, *La pirateria*, in *Venezia e la difesa del Levante. Da Lepanto a Candia. 1570-1670*, Arsenale, Venezia, 1986; C.W. Bracewell, *The Uskoks of Senj. Piracy, banditry, and holy war in the Sixteenth-Century Adriatic*, Cornell University Press, Ithaca-London, 1992; E. Ivetic, *Gli uscocchi fra mito e storiografia*, in M. Gaddi, A. Zannini (a cura di), *Venezia non è da guerra. L'isontino, la società friulana e la Serenissima nella guerra di Gradisca (1615-1617)*, Forum, Udine, 2008, pp. 389-397.

È questo il caso dei provvedimenti adottati in merito al problema delle merci trasportate sopra coperta e al cosiddetto 'stracarico' ovvero carico eccessivo dei bastimenti, questioni sulle quali il Senato intervenne a più riprese, nel 1533, 1534 e 1598. Venne stabilito che le mercanzie eventualmente stivate negli spazi considerati non idonei non potevano entrare nella procedura di avaria e che, quindi, gli eventuali danni ricadessero unicamente sul proprietario delle merci. Inoltre venne dichiarato nullo qualsiasi accordo tra mercanti e armatori stipulato in spregio di questa norma<sup>37</sup>.

Altre interessanti disposizioni legislative vennero approvate nella seconda metà del Seicento, in seguito alle lamentele sorte in merito alle pretese degli armatori (gli «abusi introdotti da' parcenevoli de vascelli per pretensioni indebite di Varee»), che finivano per gravare eccessivamente sul costo delle merci trasportate. Con le terminazioni dell'11 luglio 1658 e poi dell'8 aprile 1672, i Cinque savi alla mercanzia ribadirono come il ricorso alla procedura di avaria grossa (ma la specificazione non è esplicitata nel testo) fosse possibile solo in caso di «getto, et robason», con l'intervento di due Capi delle Varee nella procedura di riparto<sup>38</sup>. Nuovi problemi vennero segnalati tre anni più tardi dalla Nazione armena a Venezia circa il ricorso alla procedura di avaria grossa da parte degli armatori per mascherare difetti o insufficienze delle imbarcazioni. Il magistrato dei Savi alla mercanzia, raccolte le opinioni degli armatori e dei Capi di piazza, i quali lamentarono a loro volta il peso e gli abusi delle contumace allungate fino a 70-80 giorni, suggerì al Senato di ribadire le disposizioni preesistenti e di rendere più stringente la procedura stessa, in particolare in merito alla raccolta delle testimonianze<sup>39</sup>. Così, con due decreti del 27 marzo e dell'11 maggio 1675, il Senato richiamò i Consoli dei mercanti a una migliore osservanza della procedura di raccolta delle prove di fortuna e a una più chiara distinzione tra le merci trasportate in stiva e sopra coperta; sollecitò i Provveditori alla sanità a rendere meno complesse le operazioni di loro pertinenza e soprattutto a vigilare sugli abusi di guardiani e facchini; invitò i Giudici al forestier ad esporre le problematiche riguardanti i numerosi ricorsi fino a quel momento presentati. Venne infine chiaramente ribadito che i danni derivanti dai difetti del bastimento, in particolare dalla sua parte sommersa, o dall'imperizia del

<sup>37</sup> Asve, *Compilazione delle leggi*, b. 63, fasc. 4°, cc. 87 e 92-95, copie decreti del 16 luglio 1534 e del 18 giugno 1598. Il divieto riguarda le merci che viaggiano «...sopra la bocca in coperta,.... ovvero che cargassero sopra il cassero, balaor, camera del patron, parasartie, et che tenissero le botte delle acque sopra la tolda, come è introdotto da certo tempo in qua...»; il decreto del 1598 demanda inoltre all'Ammiraglio dell'arsenale la sorveglianza sopra lo 'stracarico' delle navi in partenza.

<sup>38</sup> Ivi, fasc. 4°, c. 117, copia a stampa.

<sup>39</sup> Ivi, fasc. 2°, cc. 33-34.

capitano e dell'equipaggio non potevano in alcun modo essere considerati come avaria<sup>40</sup>.

Queste disposizioni non stravolsero affatto nella sostanza il quadro legislativo di fondo. L'iterazione di alcune norme e le ulteriori precisazioni, tramite l'adozione di provvedimenti che proseguiranno fino e oltre l'approvazione del citato Codice del 1786, non fanno che segnalare la persistenza di due ben note realtà di antico regime: lo scarto sempre esistente tra la reale pratica mercantile e la lettera delle norme di legge; il ricorso ai giudici competenti o agli organi di governo ai fini dell'apertura di controversie mirate a mettere in discussione un determinato assetto degli interessi in gioco.

3. Uno dei punti certamente più problematici dell'intera questione è quello della stima del danno e del successivo calcolo di riparto dell'avaria grossa. Già nel caso genovese è stato riscontrato che alla maggior parte delle dichiarazioni di avaria non seguiva il completamento della procedura con il calcolo finale di riparto. Solo il 20% dei testimoniali dava luogo nella Genova settecentesca alle stime e ai calcoli effettuati dai tre periti nominati dal magistrato dei Conservatori del mare, a causa di un certo numero di dichiarazioni fatte probabilmente a solo scopo precauzionale e di accordi extra giudiziali tra le parti interessate<sup>41</sup>. Nel caso veneziano, il ricorso a una forma pattizia della risoluzione del contenzioso appare precoce e forse esasperato, da mettere in relazione diretta alla propensione dell'intero ambiente mercantile e giudiziario lagunare verso le pratiche di accordo e di arbitrato<sup>42</sup>. In ogni caso, per il campione che verrà esaminato e descritto nel successivo paragrafo, formato da 397 testimoniali, solo in 29 casi certi l'iter risulta concluso con la prevista terminazione emanata dai Giudici del Forestier, cui doveva seguire il riparto finale a cura del Deputato alle varee presso i Cinque Savi alla mercanzia (il cui archivio non si è purtroppo conservato). Per altri 15 casi possediamo terminazioni del Forestier prive di riferimento al relativo testimoniale, ma che in qualche occasione riguardano un contenzioso sulle spese o sulle paghe dei marinai<sup>43</sup>. Dunque, possiamo considerare che la percentuale di pratiche

<sup>40</sup> Asve, *Senato Mar*, reg. 141, cc. 18 e 44.

<sup>41</sup> L. Piccinno, *Rischi di viaggio* cit., p. 167.

<sup>42</sup> Rimando per una ricognizione in questo senso a: W. Panciera, *Il compromesso* cit., pp. 391-402.

<sup>43</sup> Tutte queste terminazioni sono contenute nei regg. 7-11 *Conti per le varee delle Terminazioni d'avaree* del fondo del Giudici del Forestier; nel 1736 il Deputato alle varee era tale Giacomo Zuppana (Asve, *Giudici del Forestier, Multorum*, b. 9, 29 novembre 1736). Con il 5 settembre 1746 scompare la sottoscrizione del Deputato Giacomo Zuppana e in data 22 marzo 1747 sono indicati i due deputati Giovanni Maria Costa e Costantino Meratti; dal 22 maggio 1748 compare anche una contribuzione per i due 'Capi

di avaria che nel Settecento si concludevano a Venezia con una 'sentenza' emessa in sede giudiziaria andasse da un minimo del 7 a un massimo dell'11% del totale, più o meno la metà rispetto a Genova.

In sostanza, nella maggior parte dei casi, l'uso mercantile prevedeva solo il ricorso al magistrato dei Consoli dei mercanti per la produzione/trascrizione della prova di fortuna, con annesse testimonianze, e la sua successiva pubblicazione, che dovevano rispettivamente avvenire entro 24 ore dal conseguimento della licenza di sanità per l'approdo a Venezia e entro otto giorni dall'arrivo del bastimento<sup>44</sup>. Infatti, già alla metà del Seicento così constatava l'esperto Filippo Nani: «Quando non si può gettar la Varea *di commun consenso* [la sottolineatura è mia], all'ora all'Ufficio di Forestier, si fa la termination di varea nel modo infrascritto»<sup>45</sup>. Ciò avveniva però in poche occasioni per le avarie grosse, come abbiamo visto, e non a caso il Codice per la veneta mercantile marina (1786) addosserà ai soli Consoli dei mercanti la competenza e l'onere dell'accertamento sulle prove di fortuna e la loro pubblicazione «giusto la pratica», mentre non farà cenno alcuno all'intervento dei Giudici del Forestier nella procedura di avaria grossa<sup>46</sup>. Ne possiamo concludere che il Codice finì per riconoscere a livello legislativo quella che era ormai da moltissimo tempo la normale prassi mercantile. In caso di controversia, la risoluzione della procedura di riparto restò in ogni caso demandata dal nuovo Codice alla sola volontà dei due terzi degli interessati, che dovevano anche rappresentare almeno i due terzi del valore del carico<sup>47</sup>.

delle avaree' in misura fissa di 44 lire (detti perciò anche *Tansadori delle varee* (gli stessi registri contengono soprattutto l'accertamento e il riparto delle avarie piccole per tutti i bastimenti provenienti dal Levante: v. infra). Sulla nomina, in teoria biennale, dei Capi o Deputati delle Varee si vedano il decreto del Senato del 2 agosto 1658 e la terminazione dei Cinque Savi alla mercanzia dell'11 luglio 1658, assunte quando era «di gran tempo trascurato l'uso, et ordine di eleggersi»: Asve, *Compilazione delle Leggi*, b. 63, fasc. 'Avaree', 4<sup>a</sup>, c. 118 (fascicolo a stampa).

<sup>44</sup> V. ad es. la terminazione dei Cinque savi alla mercanzia del 18 giugno 1678: Ivi, c. 130, 18 giugno 1678 (viene qui anche precisato che, in caso di richiesta di avaria, le polizze di carico (*libretti*) andavano conservate dal magistrato dell'Extraordinario presso gli stessi Savi alla mercanzia fino all'approvazione dell'accordo di riparto sottoscritto).

<sup>45</sup> F. Nani, *Pratica civile delle corti del palazzo veneto*, Lovisa, Venezia, 1663, p. 117.

<sup>46</sup> *Codice* cit., parte II, titoli IX e X. «Si ordina, che essi Processi, giusto la pratica, continuino ad assogettarsi al Magistrato de' Consoli de' Mercanti, dove ad istanza di qualunque Interessato potranno essere pubblicati, per esserne indi rilasciate le Copie» (tit. IX, artt. 5, p. 218). Mi sembra significativo il fatto che ancora nel settembre del 1787 i Giudici al Forestier si lamentassero di non avere ricevuto nemmeno una copia del nuovo Codice, benché destinati alla «giudicatura delle molteplici questioni tra marinieri, patroni, parcenevoli, e noleggiatori». (Asve, *Giudici del Forestier, Multorum*, b. 11, 28 settembre 1787).

<sup>47</sup> *Codice* cit., tit. X, art. 21, p. 228: «Nascendo controversie in fatto di Avaree tra li Contribuenti, dovranno quest'essere definite, quand'anche non vi fossero a questa parte tutti gli aventi interesse; anzi si vuole che quando vi siano due terzi così delle Persone,



Fino al 1785, la corte di giustizia del Forestier rimase invece competente per quanto riguarda il riparto delle avarie piccole, che nella sostanza coincidevano nel Settecento con le spese affrontate per i rimorchiatori e per i periodi di contumacia dei bastimenti provenienti dal Levante, mentre come si è detto risultò intervenire nelle avarie grosse solo in una quarantina di casi<sup>48</sup>. L'affermazione concreta del controllo del magistrato sulle avarie piccole non fu però scevra di difficoltà, né completa, dal momento che il magistrato stesso si vide costretto a ribadire spesso la sua competenza in materia con pubblici proclami di quasi identico tenore. Questi ultimi, che facevano riferimento a due decreti del Senato veneziano del 1502 e del 1545, furono reiterati almeno nel 1653, 1656, 1699, 1789, 1794<sup>49</sup>. La pena prevista per i trasgressori era di 200 ducati. Nel 1754 i mercanti Capi di piazza, rappresentati degli interessi comuni, ribadirono dal canto loro l'uso e la norma di sottoporre al Forestier il riparto delle spese per la contumacia dei bastimenti provenienti dal Levante, nel mentre fornivano parere negativo per l'accoglimento della spesa affrontata per imbarcare 22 marinai supplementari nel riparto per la nave S. Annunziata e S. Giuseppe, insidiata dai corsari nelle acque dell'Egeo<sup>50</sup>.

Per il periodo da noi considerato (1735-1764), le 'terminazioni' riguardanti il riparto di avaria piccola, comprensive di calcolo delle spese, furono giusto 500, con una media di circa 16 e mezzo l'anno<sup>51</sup>. Le spese totali dichiarate furono mediamente di 3.535 lire venete (ca. 570 ducati valuta corrente) per ciascun viaggio; quelle riconosciute legittime dal Deputato alle Varee 3.485 (ca. 562 ducati), queste ultime da un massimo di 12.028 lire per la nave Leone Coronato, che nel 1760 trasportava 28 marinai ('persone di prova', cioè di prua) e 6 ufficiali ('persone di puppa' o 'di camera'), e un minimo di 539 lire per la Provvidenza Divina, con 11 marinai e 3 ufficiali (1764). Il grosso delle spese, laddove specificato, faceva riferimento ai costi affrontati per i rimorchiatori e alle 'panatiche' (vitto) e paghe dell'equipaggio nel corso della contumacia obbligatoria. Altri oneri dovevano essere ripartiti, ad esempio, per l'intervento dell'ammiraglio di Malamocco, per i facchini

come dell'importar delle Somme in questione, abbia essa a consumarsi ne' modi, e forme dalle Leggi stabilite, e che l'altro terzo debba stare a quanto verrà deciso in tale proposito.»

<sup>48</sup> Asve, *Giudici del Forestier*, regg. 1-15 (1659-1785, con lacune).

<sup>49</sup> Asve, *Giudici del Forestier, Multorum*, b. 12, 22 gennaio 1788 mv; Asve, *Compilazione delle Leggi*, b. 63, fasc. 'Avaree', 4°, cc. 69-74, 75-77, 120 e 146, copia decreti del Senato 21 ottobre 1502 e 25 giugno 1545, proclami del 1 giugno 1699 e del 18 marzo 1794 (gli altri proclami citati con le date del 31 luglio 1653 e 10 giugno 1656). Sul punto si veda anche M. Ferro, *Dizionario cit.*, p. 205.

<sup>50</sup> Asve, *Cinque Savi alla Mercanzia, I serie*, b. 893, supplica del 26 agosto 1754 e scrittura dei Capi di Piazza del 1 ottobre 1754.

<sup>51</sup> Asve, *Giudici del Forestier*, regg. 7-11.

(‘bastazi’), per le spese del sistema di sanità, per la stessa pratica di avaria: in sostanza, si trattava delle non del tutto trascurabili spese obbligatorie affrontate dal bastimento per adempiere agli stringenti obblighi di legge, connessi appunto alla contumacia di sanità e ad altre pubbliche disposizioni<sup>52</sup>.

Nonostante l’ampio ricorso al riparto delle avarie piccole in sede giudiziaria, il registro n. 6 degli stessi Giudici del Forestier riporta per il periodo 4 maggio 1717 – 5 maggio 1750 l’approvazione di ben 772 autorizzazioni alla procedura di avaria definita ‘senza comparto’, cioè con il riconoscimento dell’ammontare della somma e il successivo riparto a totale discrezione degli interessati. Di questa procedura ‘semplificata’, che costituisce una sorta di pura autorizzazione, non c’è precisa traccia nella legislazione, che tuttavia neppure la esclude esplicitamente. Anche per le avarie cosiddette piccole prevaleva dunque, e di gran lunga, il caso in cui la fiducia reciproca e quella riposta nel capitano della nave erano sufficienti per addivenire a un accordo amichevole sugli oneri da suddividere.

## La serie dei testimoniali; i bastimenti e gli equipaggi

1. Il periodo individuato per l’elaborazione quantitativa dei testimoniali veneziani è quello delle ‘navi atte’, 1736-1763; al solo scopo di rendere più omogeneo il trattamento dei dati, ho scelto di includere anche il precedente anno e il successivo così da coprire esattamente un trentennio (1735-1764). Il corpus documentario risulta così costi-

<sup>52</sup> Un solo esempio significativo per la nave Nuova Cesarea proveniente da Cipro e Alessandria, capitano Agostino Petrina (Asve, *Giudici del Forestier*, reg. 11, c. 36, 3 marzo 1764): «Remurchi di peote, e barchete n. 36 che condusero la nave in porto Lire 2.268; Nave in porto 62; Per peota d’Istria 31; Fondi d’acqua 48:10; Remurchi da Fisolo a Poveglia 298:15; Peota del Armiraglio compresa la bona man 39:4; Mandato delle acque 3:2; Contralettera del magistrato al vin 4; Remurchi da Poveglia in Canal compreso l’Armiraglio e bona man 295:12; Remurchi per le peate delle mercanzie da Fisolo a Poveglia, e Canal al Lazzaretto Vecchio e li fuora in dogana 906; Alli bastazi per pesar le mercanzie al Lazzaretto 24; Peate per le mercanzie in Lazzaretto e dogana 892; Al Scancello della sanità 31; Ancoraggio e Capi de Parcenevoli 21:12; Contralettera e bollette a Malamocco 6:4; Savonar la nave 240; Condur li soldati al Lazzaretto 40; Condotte al fante della sanità 420; Paga di contumacia al Capitano 560; Al Nocchier 220; Al Scrivan 125; Al Dispensier e camerotto 130; Alli due mozzi 72; Al Cappellan 140; Panatiche di contumacia a persone 27 da prova, sei di camera compreso il Guardian di sanità 1362:10; Alli marinieri che condussero le peote al Lazzaretto 24; A marinieri per il scarico della nave 930; Al sottoprior soldo per collo 41:13; Alli bastazi per sollicitar il scarico 62; Al Guardian di sanità per giorni 62 e barca 142:12; Remurchi per condur la nave alli squeri 24; Alli capi d’Avarea 44» (totale dichiarato e riconosciuto Lire 9.632:16).

Sulle leggi veneziane per la sanità si veda la raccolta curata da N.E. Vanzan Marchini, *Le leggi di sanità della Repubblica di Venezia*, Neri Pozza, Vicenza 1995 e 1998 (voll. 1 e 2), Canova, Treviso, 2000, 2003 e 2012 (voll. 3, 4 e Indici) .

tuito, prima di tutto, dalle 372 prove di fortuna contenute nelle buste 103-108 del fondo archivistico dei Consoli dei mercanti nell'archivio di stato di Venezia, scegliendo come criterio di inclusione la data effettiva della deposizione del testimoniale da parte del capitano nel luogo dove è stata fatta e non quella (eventuale) di presentazione della stessa a Venezia, né quella di 'pubblicazione' dell'atto<sup>53</sup>. A questo blocco omogeneo ho potuto aggiungere altri 25 testimoniali contenuti nel fondo dei Giudici del Forestier e che non compaiono tra quelli conservati nel fondo archivistico dei Consoli<sup>54</sup>.

Purtroppo, non possiamo ritenere che questi 397 fascicoli rappresentino tutte le pratiche di riparto di avaria inoltrate a Venezia nel trentennio. Infatti, sempre nella serie delle terminazioni dei Giudici del Forestier ci sono sei casi di autorizzazione per 'gettare varea' grossa, sempre nello stesso turno di tempo, che fanno riferimento a prove di fortuna che non si sono conservate<sup>55</sup>. Comunque, il complesso documentario se non è esaustivo, poco ci manca; soprattutto, le lacune non sono tali da inficiare il valore delle rielaborazioni proposte. La media annuale di circa 13/14 testimoniali presentati a Venezia (con un minimo di 3 a un massimo di 32: v. grafico 2) va assunta come fondata.

Più interessante, ma quasi impossibile da determinare è la percentuale dei bastimenti che denunciarono avaria sul totale dei bastimenti in transito da Venezia. Innanzi tutto, non sono state reperite, almeno finora, delle statistiche complete circa il movimento portuale dello scalo veneziano. L'unica serie disponibile è quella a suo tempo fornita da Ugo Tucci che riporta, per il periodo 1735-1759 un totale di 4.284 bastimenti 'grossi' (navi) in partenza da Venezia<sup>56</sup>, ovvero una media di 171 all'anno. Le prove di fortuna riguardano, invece, quasi sempre bastimenti in arrivo nello scalo lagunare, non di rado con scali intermedi, quasi mai però in partenza da Venezia. Peraltro, non siamo del tutto sicuri che l'andamento di arrivi e partenze potesse essere del tutto speculare<sup>57</sup>. Pertanto, la percentuale del 7,5% delle avarie (323 nel

<sup>53</sup> In alcuni casi la data di pubblicazione non risulta annotata nel fascicolo, senza poter stabilire con certezza se ciò possa significare che la pubblicazione stessa non avvenisse, cosa del resto molto improbabile, data la mancanza di altri indizi in tal senso e per il fatto che l'iter presso i Consoli aveva assunto un carattere meramente burocratico senza alcuna valutazione di merito.

<sup>54</sup> Asve, *Giudici del Forestier, Prove di fortuna*, b. 1 (unica); *Terminazioni d'avaree*, regg. 6-11.

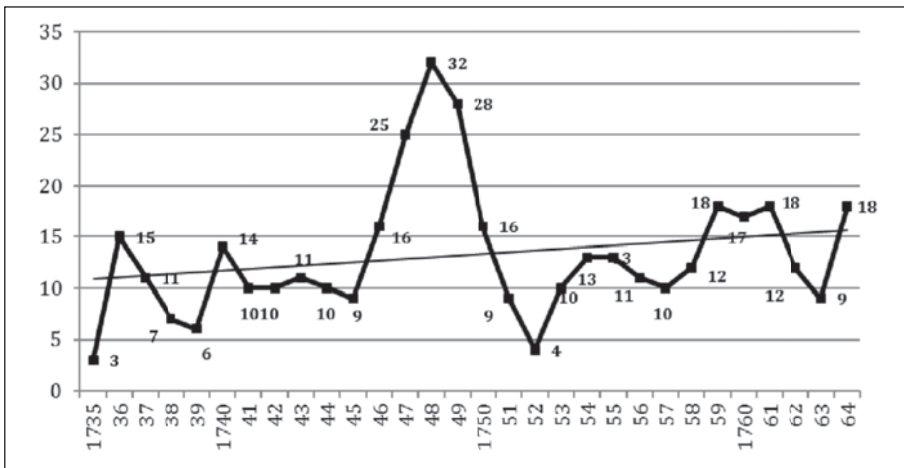
<sup>55</sup> Asve, *Giudici del Forestier, Terminazioni d'avaree*, reg. 7, cc. 127r, 193r, 194v; reg. 8, cc. 2r, 30v, 46v.

<sup>56</sup> U. Tucci, *La marina mercantile* cit., in appendice (si tratta esattamente di 1994 navi battenti bandiera estera e di 2340 battenti bandiera veneziana).

<sup>57</sup> I registri per il riparto delle avarie 'piccole', di cui si dirà in seguito, che forniscono dati completi solo per il quindicennio 1735-1749, danno una media di 72 bastimenti e mezzo provenienti dal solo Levante, una cifra se non altro compatibile con il dato fornito da Tucci: Asve, *Giudici del Forestier, Terminazioni d'avaree*, regg. 6-8.

medesimo periodo) calcolata sui vascelli grossi in arrivo può essere considerata solo come molto indicativa. Diciamo, per prendersi la responsabilità di una stima, che una percentuale di bastimenti che subivano avaria oscillante tra il 5 e il 10% del totale può essere considerata plausibile, più vicina forse alla quota più alta se volessimo forzare il dato fino a farlo coincidere con i bastimenti che subivano danni *tout court*, cioè al lordo dei naufragi (di cui dirò qualcosa più avanti) e considerata la perdita di una parte, seppure minima, dei testimoniali. Dunque, da queste risultanze, forse una nave su dieci in pieno Settecento subiva danni al carico o altri tipi di danneggiamento che davano luogo al riparto.

Grafico 2 - Numero dei testimoniali prodotti a Venezia (1735-1764)



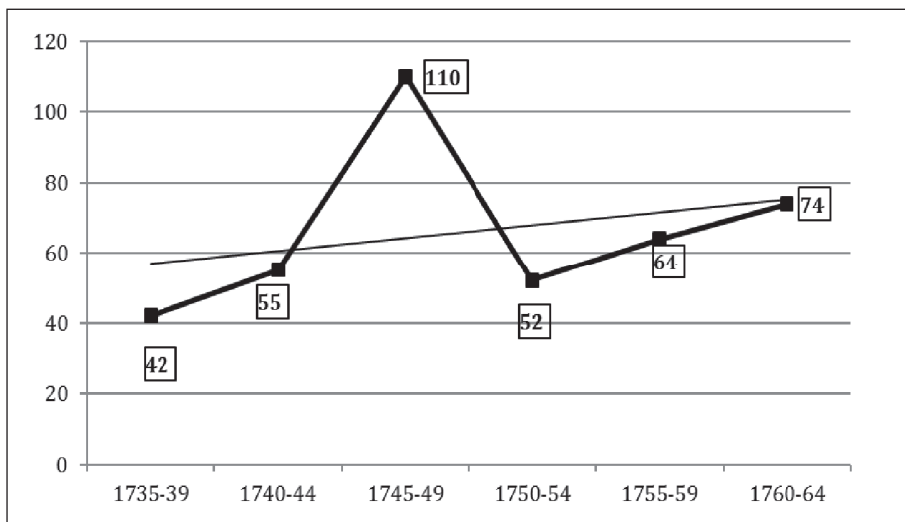
Un'osservazione che sorge spontanea osservando il grafico che sintetizza l'andamento annuale dei testimoniali veneziani è il picco della seconda metà degli anni quaranta, che risulta ancora più evidenziato dal grafico n. 3 che li raggruppa per quinquennio. Per quel particolare momento, il trend solo leggermente crescente di denunce nel corso di trent'anni (rappresentato nei grafici dalla riga continua), si discosta nettamente da quella che appare un'evidente impennata. La spiegazione va ricercata sempre negli effetti della guerra di successione austriaca e nel grave momento di difficoltà attraversato dai genovesi; proprio la fase finale del conflitto coincide perfettamente sia con il numero più consistente di avarie, sia naturalmente con il momento di maggiore traffico dello scalo lagunare<sup>58</sup>. Il successivo calo è una sorta di rimbalzo

<sup>58</sup> U. Tucci, *La marina mercantile* cit., pp. 177-179; M. Costantini, *Commercio e marina* cit., p. 573.

verso il basso, facilmente spiegabile con l'effetto quasi immediato della fine delle ostilità sul mare.

Queste considerazioni ci portano a dire che l'andamento generale del numero delle avarie non è tanto determinato da fattori casuali, climatici o di altro genere, quanto dall'intensificarsi o meno della navigazione, ovvero la rappresentatività della serie viene confermata, per molti versi, proprio dal suo rapporto diretto con l'andamento dei traffici commerciali.

Grafico 3 - Numero dei testimoniali per quinquennio

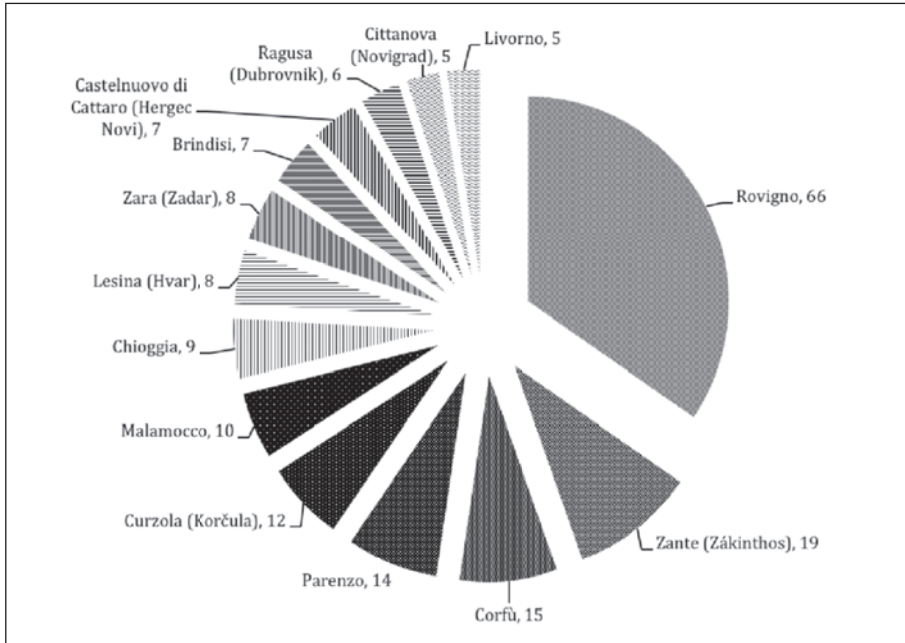


Per quanto riguarda i luoghi dove vennero presentati i nostri 397 testimoniali, in 137 casi questo fu direttamente Venezia, com'è facile aspettarsi, ma a parte sette dichiarazioni prive di luogo, ben 253 furono raccolti fuori della città e solo in seguito depositati presso i Consoli dei mercanti. La maggior parte dei testimoniali vennero stilati, prima di tutto, alla porta di accesso in laguna, vale a dire in Istria, soprattutto a Rovigno, oppure tra Zante, Corfù e gli altri scali delle isole e della costa dalmata (grafico 4). La presentazione delle prove di fortuna in luoghi lontani era invece sporadica, dettata certamente dalla necessità di avviare subito l'iter amministrativo, per così dire nell'immediatezza dei fatti, in coincidenza con la presenza di un'autorità pubblica ben individuabile e riconosciuta<sup>59</sup>. Così, abbiamo, ad esempio, tre casi a

<sup>59</sup> In linea teorica la prova di fortuna, come si è visto nel precedente paragrafo, doveva essere presentata a un pubblico rappresentante entro 24 ore dal rilascio della licenza di sanità per l'approdo in porto, ma non appare si trattasse di un obbligo cogente per il buon esito del riparto di avaria.

Napoli o a Messina, due a Malta o a Genova, uno nella lontana Lesvos o a Santorini, Kos e perfino Barcellona.

Grafico 4 - *Principali luoghi di raccolta delle prove di fortuna fuori Venezia (>5 casi)*

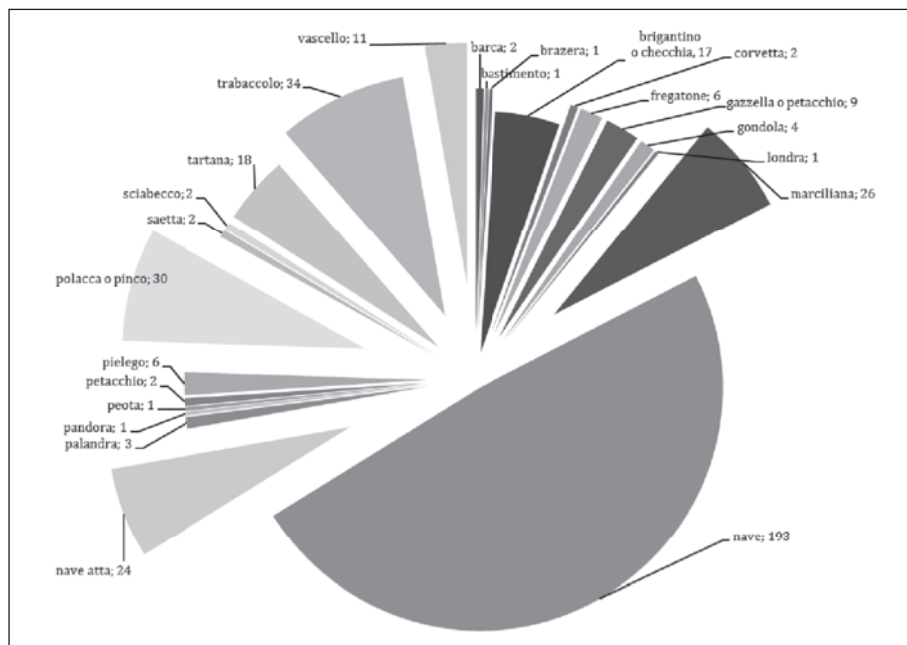


2. I bastimenti che furono interessati da riparti di avaria furono, come si può ben immaginare, dei tipi più diversi. Ciò che emerge con chiarezza, però, è che il naviglio di piccola stazza, a remi (barca, peota), a un solo albero (brazzera, tartana) o bialbero (trabaccolo, pielego), era molto meno rappresentato rispetto a quello di media stazza (pinco o polacca, brigantino, marciliana o fregatone) e ancor meno rispetto ai velieri grossi a due o tre alberi (checchia, gazzella, vascello, nave e nave atta, con equipaggi che più spesso superavano le 15 unità). Ciò significa certamente che il piccolo cabotaggio tra Adriatico e Ionio, esercitato con imbarcazioni di piccola stazza, presentava meno rischi, se non altro per la brevità dei percorsi e forse anche per la possibilità, in conseguenza, di prevedere la situazione metereologica. Tuttavia, questo conferma anche come lo scalo veneziano conservasse nel corso del Settecento una notevole importanza per quanto riguarda le rotte e i commerci a lungo raggio, come vedremo meglio in seguito parlando della provenienza e della destinazione dei bastimenti.

Le notizie precise sugli equipaggi imbarcati sono purtroppo molto poche, ma certo significative delle differenze dimensionali dei bastimenti. Ad esempio, la nave atta Nuova Cesarea, diretta da Costantino-

poli a Venezia, portava alla fine del 1748 ben 34 marinai e 30 uomini di milizia per la sua difesa (oltre a 20 cannoni)<sup>60</sup>; per contro il povero

Grafico 5 - Tipologia dei bastimenti



‘pieleghetto’ S. Antonio, carico di lastre di vetro, libri e quadri, si diresse a Ravenna da Venezia nell’agosto 1762 con soli due uomini di equipaggio più il capitano, mentre una marcelliana proveniente da Bartetta carica di sale portava nel 1741 sette uomini di equipaggio più il padrone/capitano Domenico Tiozzo<sup>61</sup>. Se l’equipaggio delle marcelliane era costantemente sulle 8/10 persone, vascelli e navi potevano portare da una quindicina fino a oltre 40 persone, come nel caso del vascello armato Santissima Trinità & S. Giovanni, capitano Antonio Taravelli, con 45 persone a bordo compresi passeggeri e soldati, e che trasportava

<sup>60</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 105, Pola 10 gennaio 1748 mv, capitano Gian Michele Giassic di Venezia; il carico era costituito da: 7500 pelli salate, 650 balle di lana, 68 balle di cera, 28 balle pelle di cammello, 22 balle di ‘montonine’, 900 pezzi di zanne (avorio), 88 balle di seta (caricata a Corfù), 10 colli di filati, 2 balle di grana. Il testimoniale venne fatto solo per le spese di restituzione dei cannoni, che avvenne sulla riva del porto di Fasana, in Istria; la nave non aveva subito nessun danno in circa un mese e mezzo di navigazione invernale (partita il 28 novembre, il 18 dicembre era a Corfù).

<sup>61</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 107, Loreo 6 agosto 1762; b. 104, Vieste, 10 ottobre 1741.



vallonea, seta, filati e cera da Itaca, un carico di materie prime pregiate, danneggiate a causa di un brutto vento di grecale incontrato al largo della costa albanese<sup>62</sup>.

Sulla consistenza e composizione degli equipaggi dei bastimenti maggiori disponiamo anche dei dati quantitativi di 206 imbarcazioni su 500 che usufruirono del riparto di avaria piccola presso i Giudici del Forestier<sup>63</sup>. Da qui risulta che le navi definite atte portavano mediamente un equipaggio di 31 persone, comprese le «persone di camera» o «di poppa» (ufficiali e cappellano, qualora ci fosse), con variazioni minime tra l'una e l'altra (29 casi in totale), mentre i bastimenti definiti semplicemente come navi ne portavano in media 23 (143 casi), con variazioni però notevoli da un minimo di 8 a un massimo di 34. Infine, le polacche (17 casi) avevano in media un equipaggio composto di 14 persone, con un numero di ufficiali mediamente inferiore, da due a quattro, rispetto alle navi, che potevano arrivare anche a 6 o 7, ma sempre con grande variabilità. In qualche occasione, questa documentazione riporta anche il numero dei mozzi imbarcati ovvero apprendisti marinai, mai più di due o tre per ciascuna imbarcazione. Per inciso, è opportuno notare che nel Settecento la consuetudine mercantile veneziana prevedeva che i marinai fossero pagati al termine del viaggio di andata e ritorno. Considerato poi che le paghe venivano calcolate sulla base dei mesi effettivi d'impegno, era anche uso anticipare l'importo di un intero bimestre prima della partenza<sup>64</sup>.

I mercantili trasportavano spesso, come si faceva a volte si fa tutt'ora, anche un certo numero di passeggeri. Si tratta di 57 casi accertati sui 397 delle prove di fortuna, ma saranno stati di certo ben di più perché le fonti esaminate sono piuttosto avare su questo importante dettaglio. Inoltre, ci si limita per lo più a dire che sì, c'erano anche passeggeri (sottinteso, se al caso si volesse sentirli come testimoni), ma la loro identità viene rivelata solo in casi eccezionali: il Provveditore veneziano Donà di ritorno da Zante nell'ottobre 1740 assieme ad altri passeggeri sulla nave S. Annunziata & S. Spiridione; il Consigliere Luca Priuli di ritorno nel febbraio 1742 da Cefalonia con la sua famiglia imbarcata sulla semplice marciliana Madonna della Salute di Stefano Sbrignadello; nove mercanti turchi e tre mercanti cristiani, tutti di

<sup>62</sup> Ivi, b. 104, Cittanova (Novigrad), 20 gennaio 1743 mv.

<sup>63</sup> V. il precedente paragrafo.

<sup>64</sup> Asve, *Cinque savi alla mercanzia, I serie*, b. 594, fasc. 'Capi di Piazza e Parcenevoli [...] scritte 1709-96', scrittura dei Capi di piazza del primo aprile 1758 («...possiamo anche riferire che la consuetudine di colà [Perasto di Cattaro] si concorda in parte anche con la consuetudine di Leggi Venete, per le quali i marinari non possono i loro avanzi pretendere che a viaggio compito, ne vi sappiamo altra differenza riconoscere se non che quella che a mese pagata venendo qui la marinarezza, pratica è di farle due paghe anticipate alla partenza...»)

Scutari, che nel maggio del 1750 s'imbarcano per Venezia sul tartanone carico di lana, cera e cuoi del capitano Petar Mircovich, in un viaggio in parte fluviale; due mercanti turchi di Smirne e un bambino ebreo di Costantinopoli imbarcati nel 1739 sulla nave veneziana Gloriosa Costanza comandata da Lorenzo Adorno<sup>65</sup>.

I prodotti compresi nel carico dei bastimenti, invece, venivano indicati molto più spesso (305 casi), ma solo poche volte descritti in modo abbastanza minuzioso. La prova di fortuna, infatti, non necessariamente doveva elencare le merci trasportate perché, da un lato, esisteva già la polizza ufficiale di carico, il solo documento che facesse fede in materia, dall'altro, da parte dei periti veniva successivamente redatta la stima dei danni effettivamente patiti, in modo da procedere al loro riparto proporzionale. Le indicazioni di tipo merceologico erano soltanto finalizzate a una migliore descrizione dello scopo e della direttrice del viaggio, oltre a servire come segnalazione dei danni più evidenti subiti dal carico. L'eccezione era, naturalmente, costituita dal caso di getto, nell'evenienza del quale era indispensabile elencare con la maggiore precisione possibile tutte le mercanzie oggetto dell'alleggio<sup>66</sup>.

Concludiamo il discorso sui bastimenti dando uno sguardo ai loro nomi, operazione significativa, considerato che si dispone di un campione abbastanza vasto e omogeneo. Un elenco fine a se stesso servirebbe a ben poco, all'interno dell'ovvia considerazione che qui entrano in gioco vari elementi della creativa e imprevedibile natura umana. Così, accanto a banali 'Caterina' o 'Matilde', troviamo meno scontati 'Regina Ester', 'La Fortuna di Svezia', 'Arciduca d'Austria', 'Bosforo', le inglesi 'Alexander', 'Devonshire', 'The Concord of London', 'Watching Buoy' (ovvero 'Gavitello Vigilante'), le veneziane 'Leone Incoronato' e 'Cesarea'.

Una sostanziosa maggioranza dei nomi, fatto tutt'altro che stupefacente, fa riferimento alla sfera religiosa, abbinando assai spesso santo a santo o santi e madonne, con una certa creatività; tra i più frequenti:

<sup>65</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 104, Pola 6 ottobre 1740; b. 104, Lesina, 5 marzo 1742; b. 106, Castelnuovo di Cattaro, 16 maggio 1750; b. 103, Castelnuovo di Cattaro, 24 novembre 1739.

<sup>66</sup> Un esempio per tutti: «Vano riesciva qualunque studio per sottrarsi dal precipizio, che imminente s'attendeva, onde per ultimo espediente si considerò, et risolse di dar mano al libbo di tutto ciò che era in coverta, onde si gettò in mare una mezzana di moscato, una barilla di oglio, tutte le barille de tramessi, con quelle del vino da mensa; ma ne pur questo fu bastante a preservarmi dal pericolo, mentre facendosi notte ed il mare con la burasca quasi più crescendo, fu di necessità scemare anco la stiva, e per il portello di ballaore si cominciò a tirar fuori l'uva passa, gittandosi in acqua tutti li fagotti, che ivi s'attrovavano, e per il portello da puppa pure alquanta semenza di lino, onde sollevatosi alquanto il bastimento pareva resistesse qualche cosa all'impeto delle onde, che continuò fino alle quattro della notte...» (Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 103, Curzola 21 ottobre 1739, tartana Madonna del Rosario e S. Antonio da Padova proveniente da Cefalonia).

S. Annunziata e S. Spiridione, S. Antonio da Padova e Anime del Purgatorio, Madonna del Rosario e S. Francesco di Paola. Ho allora cercato di stilare una speciale classifica, cercando di espungere i nomi delle imbarcazioni che ricorrono più di una volta (per quanto mi era possibile identificarle con esattezza) e sciogliendo i numerosi accoppiamenti di denominazione. Il risultato è un piccolo e certo scarsamente specialistico contributo alle nostre conoscenze in materia di devozione religiosa e di devozione marittima, in particolare. Spicca, quasi di prammatica, il culto mariano, ma sono molto interessanti i primissimi posti occupati da Sant'Antonio da Padova e dalle Anime del Purgatorio, cui forse spesso andavano le preghiere dei naviganti. Alcuni nomi sono poi legati a particolari devozioni, come i ben rappresentati San Spiridione, patrono di Corfù, e Madonna dello Scarpello, santuario isolano dentro alle bocche di Cattaro; un solo caso, invece, per il Cristo di Poveglia, piccola isola della laguna veneziana, oggi più nota per le supposte apparizioni d'innocui fantasmi.

Tabella 2 - Ricorrenze dei nomi dei bastimenti riferiti alla sfera religiosa

Madonna del Rosario	46	San Giovanni Nepomuceno	2
Sant'Antonio da Padova	41	San Nicola di Bari	2
Anime del Purgatorio	28	San Paolo	2
San Francesco di Paola	21	Santa Elisabetta	2
San Giuseppe	17	Santissima (Immacolata) Concezione	2
San Spiridione	13	Ancilla Domini	
San Giovanni Battista	12	Beata Vergine del Rosario	
Santa Annunziata	12	Cristo di Poveglia	
Madonna del Carmine o del Carmelo	11	Due Santi	
San Nicolò	11	Fedel Lazzaro	
Immacolata Concezione	7	Madonna dei miracoli	
Madonna della Pace	7	Madonna del buon viaggio	
Madonna dello Scarpello	7	Madonna del monte nero	
San Michele Arcangelo	7	Madonna dell'Arco	
Madonna delle Grazie	5	Madonna della Misericordia	
Provvidenza	5	Madonna della Navicella	
San Giovanni	5	Madonna di Cracovia	
Maria	4	Madonna di Lauro	
San Biagio	4	Madonna di Megaspileo	
San Pietro	4	Madonna di Strafaida	
SS. Trinità	4	San Bernardino	
Grazia Divina	3	San Ciro	
Madonna della Salute	3	San Felice	
San Domenico	3	San Filippo	
San Giorgio	3	San Francesco	
San Michele	3	San Gaetano	
San Vincenzo Ferrer	3	San Quintino	
Sant' Anna	3	Sant'Andrea	
Santa Teresa	3	Sant'Anna Maria	
Gesù	2	Sant'Antonino	
Madonna della Vittoria	2	Santa Barbara	
Madonna di Loreto	2	Santa Caterina	
Madonna di Marina	2	Santa Maria	
Sacra Famiglia	2	Santa Veneranda	
San Demetrio	2	Santa Vergine del Carmine	
San Francesco Saverio	2	Santa Vergine del Rosario	

## Rotte, porti, percorrenze

1. Tra le 397 imbarcazioni censite nelle prove di fortuna prese in esame, solo ventitré risultano in partenza dalla stessa Venezia con varie destinazioni, per lo più le isole Ionie, la Puglia e il Levante. Tutte le altre imbarcazioni sono, invece, in arrivo nello scalo lagunare con provenienza da altri porti nazionali ed esteri, salvo pochissime eccezioni. Sono solo cinque, infatti, i casi in cui Venezia non risulta né come porto di partenza, né di arrivo. Tre di essi sono facilmente spiegabili perché si tratta di altrettante barche venete impegnate sulle tradizionali rotte adriatiche (Rovigno-Ancona, Chioggia-Manfredonia<sup>67</sup>, Tremiti-Corfù), alle quali è evidentemente interessato l'ambiente mercantile veneziano; un altro è relativo a una 'checchia' di bandiera veneta impegnata tra Scardona in Dalmazia e Cipro, con presentazione del testimoniale a Zante e che probabilmente trasportava mercanzie per conto di mercanti veneziani.

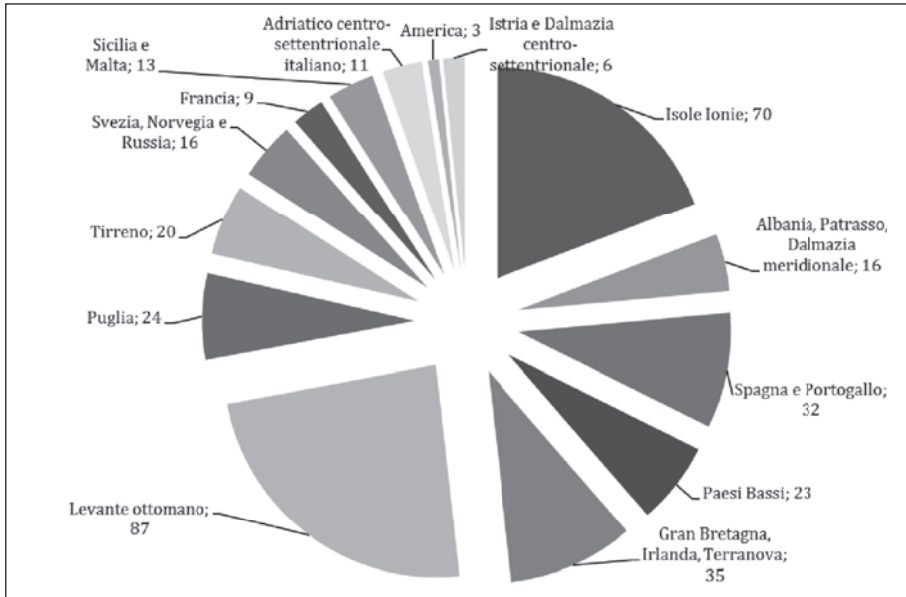
In un unico caso isolato, la piazza veneziana è completamente estranea alla destinazione del carico perché si tratta di un brigantino capitano da Jean Manuel di Marsiglia, partito da Alessandria d'Egitto il 25 maggio 1744 con destinazione finale Livorno, carico di lino e di pelli salate<sup>68</sup>. Nei primi giorni di giugno, quando si trova nelle acque di Creta, il brigantino è costretto a fronteggiare un violento maestrale e a sottrarsi a un assalto corsaro; riesce infine ad approdare a Palermo dove diventa possibile riparare una grave falla che, nel frattempo, si è aperta nello scafo. Dopo il 19 di luglio, data l'impossibilità, a causa della caccia inglese, di passare per Messina e di toccare poi Malta, come previsto, il capitano è costretto a deviare verso Corfù e, infine, ad approdare a Venezia il 30 ottobre, dove esibisce ai Consoli dei mercanti anche le due prove di fortuna fatte a Palermo e nella stessa Corfù. Si tratta, dunque, di una conferma del momento particolarmente felice attraversato dallo scalo lagunare nel corso della guerra di successione austriaca, chiaramente a motivo dell'insicurezza di alcune rotte e dell'aspra rivalità anglo-francese in Mediterraneo.

In pratica, abbiamo così 369 casi di imbarcazioni che subiscono avaria nella loro rotta verso Venezia come mèta di destinazione, in media una dozzina di casi per ogni anno, tenuto conto che in cinque casi non conosciamo con esattezza il porto di provenienza:

<sup>67</sup> La prova di fortuna del trabaccolo S. Antonio da Padova, patron Donato Padovano di Chioggia, rilasciata a Ortona il 22 aprile 1748, per gli accidenti occorsi nel suo viaggio da Chioggia a Manfredonia con un carico di chiodi e cera è stata pubblicata in N. lubatti, P. Di Lullo, *Prove di fortuna* cit., pp. 186-187.

<sup>68</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 104, Venezia 31 ottobre 1744.

Grafico 6 - Aree di provenienza dei bastimenti diretti a Venezia



La torta è senza dubbio assai significativa dei flussi commerciali e dei rapporti marittimi della piazza veneziana in un contesto 'globale'. È facile constatare che l'area di prossimità ionico-adriatica, corrispondente più o meno al 'Golfo' su cui Venezia pensava ancora di vantare la supremazia riveste ancora in pieno Settecento una notevole importanza: 127 imbarcazioni, ovvero circa un terzo, provengono da questa zona, compresi i porti pugliesi. Non si tratta, però, della parte maggioritaria delle tratte, a smentire una volta di più le immagini di completa 'decadenza' o di scadimento dello scalo a un ruolo quasi locale. Mantengono infatti un peso cospicuo, come ci si può anche aspettare, le rotte verso il Levante, rappresentate da un 24% del totale (87 imbarcazioni). Ma sono soprattutto i rapporti diretti con l'area iberica e atlantica, con i suoi scali marittimi di primo piano, ad essere degni della massima attenzione. Come si vede, si tratta in totale di ben 92 imbarcazioni (ca. il 25%), che provengono soprattutto da Lisbona, Amsterdam e da vari punti delle isole britanniche. Inoltre, due navi giunsero addirittura da New York e una da San Fernando di Montecristo, da poco rifondata dagli spagnoli sulla costa settentrionale dell'isola di Haiti (oggi nella Repubblica Dominicana)<sup>69</sup>. Quest'ultima, partita dai

<sup>69</sup> Su San Fernando di Montecristo: E.P. Roorda, *Historical Dictionary of the Dominican Republic*, Rowman & Littlefield, Lanham MD, 2016, pp. 199-200 (v. anche la breve voce dell'Enciclopedia Britannica, ora in <http://www.britannica.com/place/Monte-Cristi>).

Caraibi il 6 febbraio del 1760, carica di zucchero e con due colli di indaco, arrivò direttamente a Malamocco il 30 di aprile, con qualche danno al carico subito nel corso di due diversi fortunali.

Due navi inglesi, Lord Hocre e Terrible, capitanate rispettivamente da James Wright e da Walter Porner, salparono invece da New York l'una alla fine di maggio del 1760, l'altra il 31 dicembre 1758, entrambe cariche di zucchero, la seconda anche di indaco, legno di tauro e 'salsa' (melassa). Entrambe toccarono prima Gibilterra, dove rilasciarono una prima prova di fortuna, a causa dei danni subiti dal carico nel corso della traversata oceanica. La Lord Hocre, inoltre, infestata dai topi, imbarcò acqua e fu costretta per colpa di una mareggiata al taglio dell'albero maestro quando si trovava ormai all'ancora fuori del porto di Malamocco, cosa che le fece perdere ulteriori tre giorni. Il viaggio transoceanico New York – Venezia durò in totale 103 giorni per la Lord Hocre e 110 giorni per la Terrible. I danni inferti dall'acqua salata a 81 'caratelli' di zucchero sui 389 trasportati dalla Terrible per conto del mercante ebreo veneziano Isaac Treves (più di uno su cinque), fecero scendere di circa un terzo il loro valore, oltre a un'aggiunta del 3% rispetto alla tara in precedenza concordata<sup>70</sup>.

2. Molto interessanti sono anche i sedici viaggi intrapresi dall'estremo nord dell'Europa, cioè dalla penisola scandinava e dalla Russia, verso Venezia. In due casi, le navi partirono da Stoccolma, ma la nave Benvenuto del capitano Thomas Moberg fece in realtà il suo carico a Kronstadt – San Pietroburgo, dove arrivò dopo una decina di giorni. Ci vollero poi quasi cinque mesi per arrivare a un passo dalla meta, di fronte alla laguna, quando il 16 ottobre 1758, dopo una lunga bonaccia, la nave venne squassata da un orribile fortunale, che costrinse il suo equipaggio a disalberarla e che produsse danni per oltre 30.000 lire venete. L'altra, la Conclusionone della Pace, portava dalla Svezia catrame, allume e piombo e, prima di giungere a Venezia dopo quasi sette mesi, nell'aprile del 1763, dovette subire riparazioni sia a Copenaghen, sia a Cagliari. Un altro bastimento con bandiera inglese partì nel 1752 da Könisberg/Kaliningrad, carico di lino e cera, mentre da San Pietroburgo partirono altre quattro navi, due inglesi, una olandese e una danese, che portarono a Venezia grossi quantitativi di ferro, oltre a cera greggia, cuoi conciati ('bulgari') e, in un caso, ben mille barili di catrame (dopo però che questa nave di bandiera inglese, capitanata da Robert Oliver, aveva prima toccato Vyborg e poi fatto scalo a Portsmouth).

<sup>70</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 117, perizie e verbali in data 26 aprile–9 maggio 1759, approvate dai consoli Andrea Dandolo e Vido Avogadro il 10 maggio 1759.

Per cinque dei sette bastimenti provenienti dal Baltico è rimasta traccia del passaggio all'Øresundstolden ovvero del pagamento del dazio doganale dovuto alla corona danese per il transito dallo stretto che separa la Scania svedese dalla Danimarca<sup>71</sup>. Li riassumo in una semplicissima tabella, utile soprattutto per capire le potenzialità dell'incrocio di dati quantitativi di questo genere:

Tabella 3 - Bastimenti diretti a Venezia passati per l'Øresundstolden

Bastimento	Capitano	Nazionalità	Provenienza del bastimento	Data di partenza	Passaggio a Øresund	Arrivo a Venezia	merci registrate a Øresund	merci registrate a Venezia
Friends Encrease	John Bristow	Inghilterra (Hull)	Konisberg/Kaliningrad	11/06/1752	28/06/1752	19/9/1752	cera 148 pani; lino 55 læster	lino e cera
Wiliam & Thomas	Thomas Makfarland	Inghilterra (Londra)	San Pietroburgo (KronStadt)	30/06/1752	01/08/1752	27/12/1752	ferro 200 ship-pounds; cera 44 e 2/5 ship-pounds; juffer 1799 e 1/10 daegger	bulgari, cera, ferro
The Prince	Cord Tiemann	Germania (Altona)	San Pietroburgo	06/08/1760	25/08/1760	26/10/1760	ferro 150 ship-pounds; juffer 3026 e 1/5 daegger	bulgari, ferro
Conclusion della pace (Fredsslutningen?)	Johann F. Normann	Svezia (Stoccolma)	Stoccolma	27/09/1762	13/10/1762	17/04/1763	allume 100 ship-pounds e 19 lispund; piastre? 16,5 ship-pounds; chiodi 11 ship-pounds; piombo 100,5 ship-pounds; tiaere 68 e 12/13 di læster	?
Bosphoro	Freerck Doeke	Paesi Bassi (Frisia)	San Pietroburgo (KronStadt)	11/11/1762	08/12/1762	26/02/1763	ferro 100 ship-pounds; lino fine 293 e 1/5 ship-pounds; lino inferiore 11 e 3/5 ship-pounds; cera 27 ship-pounds; pelli? 20 rut (=m. 100 ca.)	ferro, lino, cera

La maggior parte dei viaggi intrapresi dal nord-est dell'Europa, nove per la precisione, giunge però da un unico porto di partenza e fa riferimento a un unico scopo commerciale: Bergen in Norvegia e il trasporto a Venezia dei famosi 'bacaladi' ovvero stoccafissi, materia prima che fin dal Quattrocento era (e rimane ancor oggi) la base per alcune fon-

<sup>71</sup> I dati relativi all'Øresundstolden sono reperibili nel grande DBase liberamente disponibile al sito *Soundtoll Register (STR) Online* (<http://www.soundtoll.nl/index.php/en/>); la serie dei passaggi è praticamente completa dal 1574 al 1857 ed è già disponibile integralmente online dal 1634. Ritengo ovviamente che l'integrazione tra diverse tipologie di dati possa fornire un contributo decisivo alle nostre conoscenze di storia della navigazione. I cinque record da me utilizzati portano i numeri 475903, 455939, 506602, 403746, 401520.



damentali pietanze della cucina veneta<sup>72</sup>. Questo viaggio dai fiordi norvegesi non era, come vedremo, quello che comportava la percorrenza più lunga, ma si rivelava certamente assai insidioso, a causa delle diverse e spesso complicate situazioni ambientali: Mare del Nord, Manica, Golfo di Biscaglia, Mare di Spagna e buona parte del Mediterraneo. La sfortunatissima nave norvegese *Due Sorelle*, ad esempio, partita appunto da Bergen, è costretta per le condizioni del mare a fermarsi per sei mesi nel piccolo porto di Mandal, nel sud della Norvegia; ripartita da qui il 17 gennaio, può abbandonare definitivamente la penisola scandinava solo ai primi di aprile, sempre a causa del persistente maltempo. Non basta, dopo aver subito una burrasca tra la punta calabrese di Capo Colonna e S. Maria di Leuca, viene depredata di viveri, denaro e polvere da sparo da corsari tripolini; infine, quando si trova ormai in 'Golfo' muore il suo capitano Job Busek. La *Due Sorelle* approda infine a Venezia il 21 giugno 1751 con i membri dell'equipaggio «mezzi morti dai patimenti», con molti stoccafissi anch'essi «patiti», oltre ai 3.000 già buttati a mare perché completamente marciti<sup>73</sup>.

I viaggi diretti del bacalà prevedevano, con tutta evidenza, pochi se non addirittura nessuno scalo perché non c'erano merci da sbarcare o imbarcare nel corso del tragitto. Tutto questo aggravava certamente il problema endemico degli equipaggi nordici, flagellati dallo scorbuto in quanto adusi a diete alimentari insufficienti nel corso delle loro lunghe permanenze in mare (e in parte anche a terra). È questo il drammatico caso della nave *Maria* del capitano danese Cornelio Petersen, partita da Bergen il cinque luglio 1760<sup>74</sup>. Qualche giorno dopo incontra, ancora in pieno Mare del nord, un forte vento da sud-ovest (Garbin) che ne danneggia il timone, mentre il tre agosto incorre in un fortunale al largo del Mare di Spagna: nulla di grave, non fosse che nel corso di quella che si rivela come l'ennesima prolungata permanenza in mare scoppia una sorta di epidemia di scorbuto, che si manifesta il 20 di

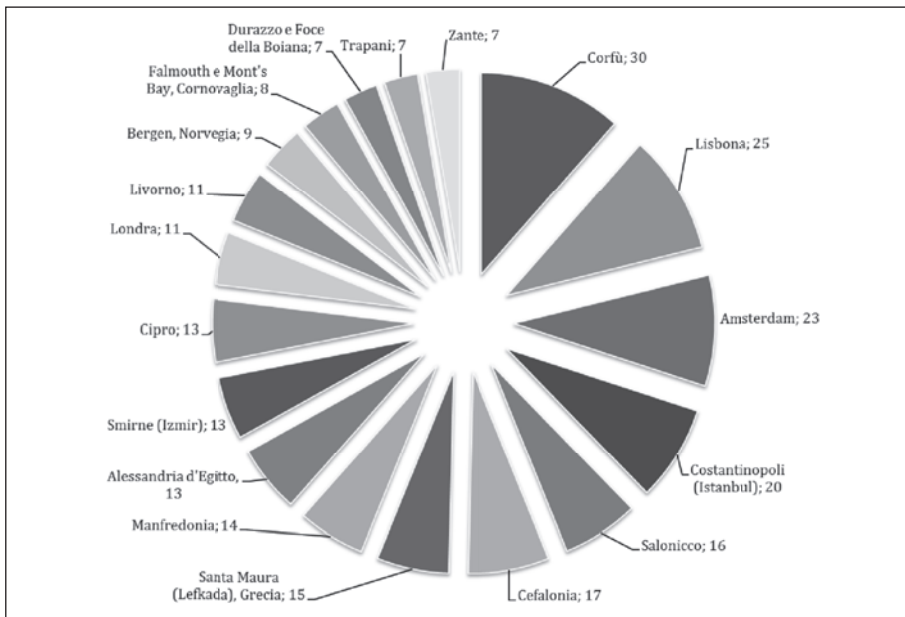
<sup>72</sup> Il famoso racconto dell'incontro tra il tipico prodotto delle isole Lofoten e il veneziano Pietro Querini in: C. Bullo, *Il viaggio di M. Piero Querini e le relazioni della Repubblica Veneta colla Svezia*, Antonelli, Venezia, 1881 (con il testo della relazione stesa da Cristoforo Fioravanti e Nicolò di Michiel, imbarcati col Querini); G.B. Ramusio, *Delle navigationi et viaggi*, Giunti, Venezia, 1558 (ma: 1559), pp. 199v-211r (dal titolo: *Pietro Quirini gentil-homo Venetiano... e Naufragio del medesimo, descritto in conformità...*); sul commercio dello stoccafisso in età moderna mancano ancor studi approfonditi, ma nel Settecento così scrive Giovan Francesco Pivati: «In Venezia se ne fa gran consumo nel tempo della Quaresima, battendolo prima molto, a lasciandolo qualche tempo a molle nell'acqua, e si vende secco a pochi soldi alla libbra...» (G.F. Pivati, *Dizionario universale*, II, B, Stefano Monti, Venezia, 1744, p. 4); L. De Anna, *Il viaggio settentrionale di Pietro Querini nella redazione ramusiana*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, XV, Bozzi, Genova, 1990, pp. 59-102; L. De Anna, *Un'appendice lessicale al "corpus" queriniano*, «Neuphilologische Mitteilungen», 93, nn. 2/4 (1992), pp. 347-363.

<sup>73</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 106, 14 agosto 1751.

<sup>74</sup> Ivi, b. 107, 19 gennaio 1760 mv.

agosto, quattro giorni dopo aver attraversato lo stretto di Gibilterra<sup>75</sup>. Due marinai muoiono, ma è l'intero equipaggio a essere pesantemente attaccato dagli effetti dell'avitaminosi, capitano incluso. All'inizio di ottobre, questi si vede costretto a tentare di raggiungere Malta, manovra che si rivelerà impossibile a causa del forte vento di tramontana. Il capitano Petersen punta così su capo di Santa Maria di Leuca, per riparare infine a Corfù il 16 ottobre. Sull'isola si trattiene fino al 29 ottobre per alcune riparazioni e soprattutto per imbarcare «alquanti marinari di rinforzo» perché i suoi sono nel frattempo diventati quasi tutti inabili alle manovre. Probabilmente la sosta corfiota giova anche alla salute collettiva perché i decessi cessano. La nave giunge finalmente a Pirano l'11 di novembre e vi rimane dieci giorni, per approdare infine a Malamocco il 25 novembre, dove l'interprete Giuseppe Groggia q. Giovanni traduce la dichiarazione del capitano Petersen e le testimonianze del pilota e del nocchiero danesi, Cornelio Boer e Pietro Bordys.

Grafico 7 - *Principali porti di partenza dei bastimenti diretti a Venezia*



<sup>75</sup> Ricordo che il testo fondamentale di James Lind per l'identificazione dei rimedi alla malattia, *A Treatise of the Scurvy*, peraltro non seguito da immediati provvedimenti di tipo sanitario, venne pubblicato a Londra nel 1757; Lind basò le sue osservazioni sull'aggiunta di diversi 'integratori' alla dieta di sei coppie di marinai, tra i quali gli agrumi: K.J. Carpenter, *The History of Scurvy and Vitamin C*, Cambridge University Press, Cambridge 1986, pp. 43-74. I primi sintomi dell'avitaminosi (apatia, astenia, irritabilità, perdita di peso, seguiti da rigonfiamento delle gengive e da emorragie) si manifestano dopo

3. La speciale classifica dei principali porti di partenza dei bastimenti diretti a Venezia evidenzia in modo forse ancora più netto il prevalere delle rotte di collegamento levantine e atlantiche, Londra inclusa. Si trattava di viaggi non estemporanei; da Lisbona, ad esempio, velieri olandesi, inglesi e danesi si affiancavano regolarmente a quelli veneziani nel trasporto soprattutto di zucchero americano, come viene quasi sempre specificato, oltre che di spezie e di generi coloniali come cacao, legno colorante e pelli salate. Da Amsterdam, toccando spesso altri porti italiani, come Livorno, Napoli e Genova, arrivavano le mercanzie più varie, spezie in testa, ma anche aringhe, olio di pesce, acquaforte, tanto che in quasi la metà dei casi non si sentiva purtroppo il bisogno di specificare, data la notevole varietà delle merci imbarcate.

Anche su questa rotta il viaggio poteva comportare parecchi contrattempi. La nave *Porta di Venezia*, ad esempio, che batte bandiera olandese ed è comandata da Cornelio Dekker, nel suo viaggio da Amsterdam verso Livorno e Venezia, incontra tra marzo e aprile 1737 ben tre tempeste, una nella Manica, una in pieno oceano a 45°11' di latitudine tra Francia e Spagna, una infine in Sardegna<sup>76</sup>. La nave olandese *Caterina e Sara* comandata da Claas Swemmer, invece, partita da Lisbona il 22 aprile 1762, incappa quasi subito in un controllo spagnolo contro il contrabbando, nel corso del quale il carico rimane scompagnato e in parte danneggiato. Più tardi, nei pressi dell'isolotto di Pomo ovvero Brusnik, vicino all'isola di Lissa, si trova a subire un brutto fortunale con venti di scirocco e poi di grecale, che costringono il capitano ad approdare ad Ancona, dove risulta necessario apportare alcune riparazioni allo scafo<sup>77</sup>.

Il tragitto da Costantinopoli, Smirne e Salonicco era invece appannaggio dei bastimenti di bandiera veneziana, non di rado 'navi atte' guidate da capitani della capitale o da esperti lupi di mare delle Bocche di Cattaro o, più raramente, di altri centri marinareschi dalmati o greci. Le eccezioni a questo quadro sono poche: la polacca *Arciduca d'Austria* proveniente da Smirne comandata dal 'toscano' Dario Costopulo, due polacche battenti bandiera ottomana con capitani greci di Missolongi, la checchia ragusea *Ancilla Domini e San Biagio* comandata da un capitano anch'egli raguseo.

una latenza di almeno tre mesi; ciò significa che i marinai danesi della *Maria* soffrivano di grave carenza di vitamina C già prima della loro partenza da Bergen, forse a causa di uno o più viaggi precedenti e/o per una dieta comunque troppo povera di questo essenziale elemento nutrizionale.

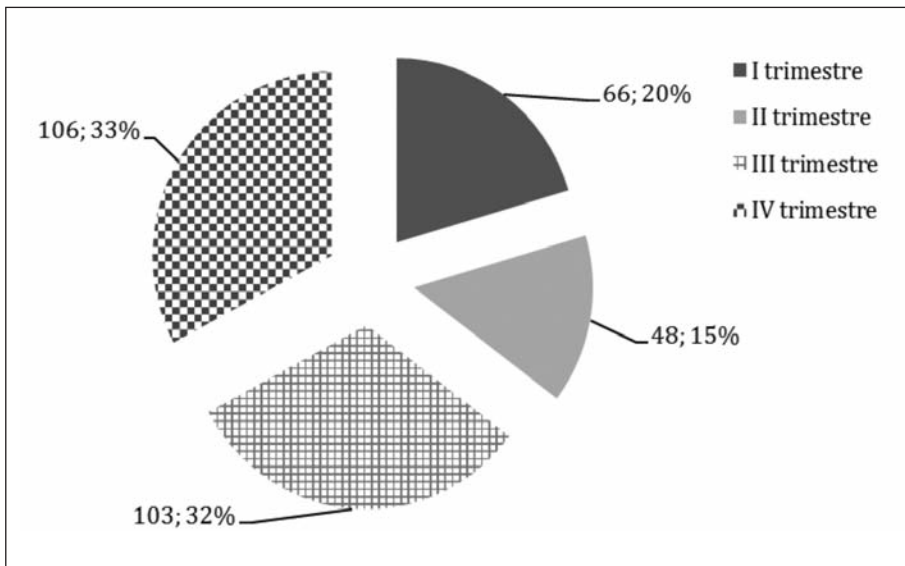
<sup>76</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 103, 6 aprile 1737 (Livorno).

<sup>77</sup> Ivi, b. 107, 17 giugno 1762 (con allegata traduzione di un estratto del giornale di bordo).

Anche i ventisei viaggi dal quadrante levantino più meridionale, da Cipro e Alessandria, cui ne va aggiunto uno partito da Alessandretta (Iskenderun), sono per lo più condotti da navi di bandiera nazionale, con capitani veneziani o di Perasto di Cattaro. Non è però eccezionale la presenza di bastimenti ragusei (tre casi sicuri), ma abbiamo anche il caso isolato del brigantino inglese *Laurel*, salpato da Alessandria il sei giugno 1736, comandato da William Godsave. Da Alessandria dominano le importazioni di caffè, lino e cotone, cui si aggiungono non di rado le 'droghe', denominazione oramai assunta dalle spezie che in qualche misura continuano ad arrivare via Mar Rosso; da Cipro, oltre ad altre mercanzie di riesportazione, viene imbarcato il famoso e all'epoca assai apprezzato vino locale.

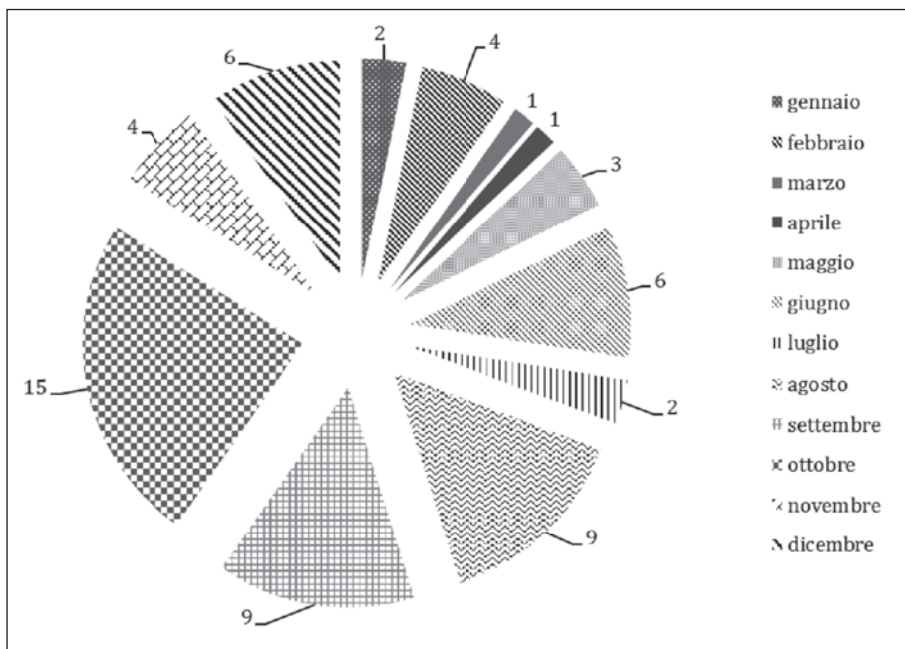
4. È possibile, benché venga omessa in non pochi casi, prendere in considerazione la data di partenza dei bastimenti. Il risultato complessivo su 323 date dichiarate è senza dubbio poco significativo e ci consente solo di affermare che, in generale, è la seconda metà dell'anno ad essere preferita per salpare, in realtà con una netta prevalenza dei mesi di agosto, settembre e ottobre (rispettivamente 11%, 13%, 15%).

Grafico 8 - Trimestre di partenza dei bastimenti



Detta così, tuttavia, la cosa vale davvero ben poco perché occorre considerare almeno a grandi linee le distanze e le diverse situazioni. Qualche indicazione più utile viene, ad esempio, isolando i 62 casi relativi al Levante ottomano:

Grafico 9 - Mese di partenza dei bastimenti salpati dal Levante ottomano



Per questo quadrante, vale almeno in parte la regola, che veniva apertamente teorizzata, relativa al 'ritorno' a Venezia nei viaggi verso il Levante: sfruttare il vento di scirocco, prevalente tra ottobre e novembre nel Mediterraneo orientale, per rendere più veloce e agevole in tragitto<sup>78</sup>. In realtà, come si vede, se i mesi da novembre a maggio sono poche volte scelti per partire, è piuttosto la tarda estate, tra agosto e settembre, oltre al mese di ottobre, il momento più opportuno per iniziare la navigazione, che del resto richiedeva tempi abbastanza lunghi. Da un lato, dunque, era necessario evitare di trovarsi in Adriatico nel corso della cattiva stagione, sfidando all'occorrenza, nei mesi estivi, il capriccioso Meltemi dell'Egeo; dall'altro, al contrario, si rivelava opportuno sfruttare i venti favorevoli d'autunno, con il rischio però di ritrovarsi in difficoltà una volta giunti in Adriatico. Certamente, la scelta doveva essere orientata in larga misura anche dalle necessità di mercato e da altri tipi di fattori, visto il numero non trascurabile di partenze nei mesi invernali, soprattutto dicembre.

In confronto, i 34 casi relativi a partenze dalla penisola iberica e dai porti francesi mettono in luce una distribuzione più regolare nel corso

<sup>78</sup> U. Tucci, *La pratica cit.*, p. 554.

Grafico 10 - Mese di partenza dei bastimenti salpati dalla penisola iberica e dalla Francia

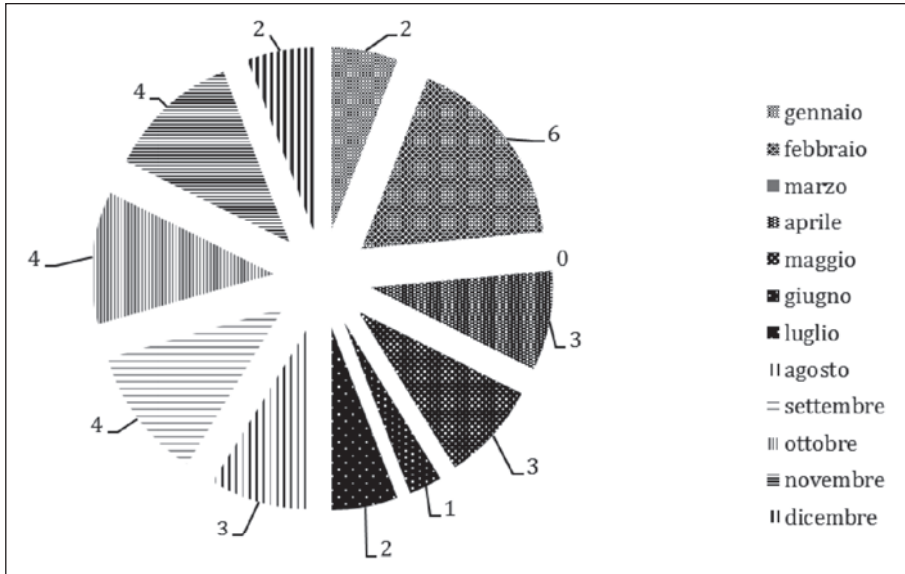
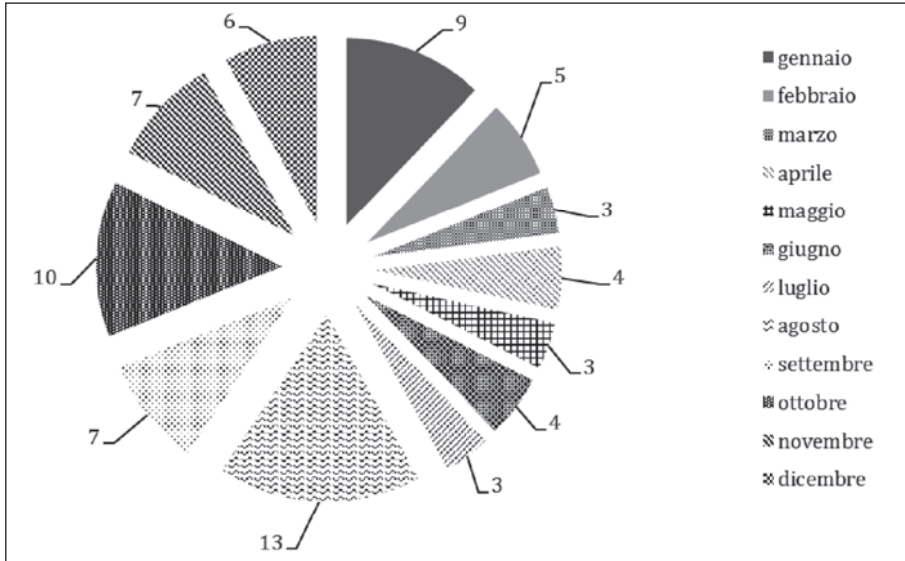


Grafico 11 - Mese di partenza dei bastimenti salpati dalle Ionie, Albania, Patrasso e Dalmazia meridionale



dell'anno, certamente meno legata a ricorrenti fattori meteorologici. La rotta tra il basso Adriatico e lo Ionio e Venezia, invece, sembra indicare una netta propensione a utilizzare il secondo semestre dell'anno; per salpare, i mesi primaverili risultano essere poco appetibili per motivi



che, al momento, mi sfuggono e che potrebbero anche essere legati ai cicli stagionali di raccolta delle materie prime d'importazione, lana e olio in testa<sup>79</sup>.

5. Le considerazioni sulle date di partenza, naturalmente, non possono che risultare del tutto indicative perché abbiamo di fronte soltanto imbarcazioni che hanno avuto qualche problema, qualche volta anche molto serio, nel corso del loro tragitto. Questa cautela può valere ancor più per quanto riguarda, infine, una delle indicazioni seriali più interessanti ricavabili dalle prove di fortuna, vale a dire quella relativa ai tempi di percorrenza delle varie rotte. Il fatto di trovarsi di fronte a viaggi in qualche misura 'tormentati' non inficia però gravemente, a mio avviso, il valore delle preziose indicazioni che emergono. Innanzi tutto, in moltissimi casi, tempeste e incidenti non rallentavano se non in modo trascurabile i tempi di navigazione. In secondo luogo, la possibilità di avere a disposizione un buon numero di dati consente di calcolare una media che, se non ha pretese di esattezza, può essere assunta come vicina alla realtà effettiva, caso mai approssimata per eccesso, tra minimi e massimi che si rivelano spesso molto distanti tra loro. Infine, grazie alle indicazioni sugli scali intermedi, è possibile ricavare indicazioni precise relativamente 'depurate' dalle distorsioni determinate dai diversi incidenti.

È questo il caso oltremodo significativo della tratta Gibilterra-Venezia, anche quando non si fa scalo ad Algeciras: molti capitani dei bastimenti provenienti dall'area atlantica e dal nord Europa si sentono obbligati a indicare comunque il momento del passaggio dalle mitiche Colonne d'Ercole e il loro ingresso in Mediterraneo. Abbiamo così un totale di 39 attestazioni precisamente datate, che consentono di ricavare una media per la tratta Gibilterra - Venezia di 62 giorni, mentre la mediana è di 54. Il minimo è dato dal record di soli 23 giorni della nave *Caterina* del capitano olandese Andrea Brandt, partita il 10 settembre 1760 da Bergen carica di baccalà, che passa da Gibilterra il 23 ottobre e arriva a Malmocco il 14 novembre. Il percorso più lungo è invece di ben 177 giorni. La checchia olandese *Anna*, partita da Chester in Inghilterra carica di piombo il 13 luglio 1761, viene intercettata l'8 di agosto proprio mentre passa da Gibilterra da cinque o sei bastimenti di corsari spagnoli e trattenuta ad Algeciras per un mese. Poi, verso la fine di settembre, mentre si trova nelle acque tra Malta e la Sicilia, di viene nuovamente preda di un corsaro che la conduce ad Algeri dove è

<sup>79</sup> Sul commercio dell'olio: S. Ciriaco, *Olio ed ebrei nella Repubblica veneta del Settecento*, Deputazione di Storia patria per le venezie, Venezia, 1975; S. Ciriaco, *L'olio a Venezia in età moderna. I consumi alimentari e gli altri usi*, in S. Cavaciocchi (a cura di), *Alimentazione e nutrizione, secc. XIII-XVIII*, Le Monnier, Firenze, 1997, pp. 301-312; sulle lane: W. Panciera, *L'arte matrice. I Lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Canova, Treviso, 1996, pp. 247-276.

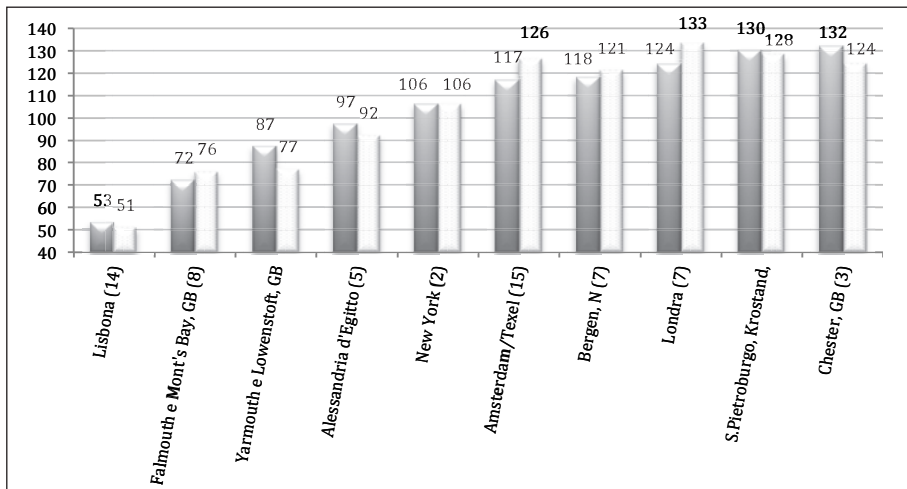


costretta a rimanere fino al 17 dicembre, anche a causa del maltempo; arriva finalmente a Venezia solo il 31 gennaio del 1762<sup>80</sup>.

A parte questo caso estremo, i bastimenti non infrequentemente fanno scalo, dopo Gibilterra, in altri porti come Genova, Livorno e Napoli, dove le operazioni di carico e scarico richiedono anche un mese di tempo, come viene documentato in alcune evenienze. Così, espungendo i quattro casi più eclatanti di percorrenze superiori ai 100 giorni, la media e la mediana non scendono però di molto: rispettivamente 53 e 50 giorni. Dunque, il tragitto tra Gibilterra e Venezia richiede di norma all'incirca poco più di un mese e mezzo di tempo, tenuto conto anche di eventuali scali intermedi. E infatti, le uniche due attestazioni che riguardano questo tratto di viaggio fatto certamente senza alcuno scalo riportano i valori di 42 e di 44 giorni<sup>81</sup>.

Purtroppo, i testimoniali non sempre riportano le date di approdo finale e questo ci impedisce di ricavare qualche indicazione utile per alcune rotte di una certa importanza, ad esempio quelle da Costantinopoli e da Smirne. Tuttavia, pur con tutte le cautele del caso, è possibile ricavare una sintesi dei tempi di percorrenza dei bastimenti in arrivo a Venezia provenienti da numerosi e importanti porti. La cifra tra parentesi accanto al nome del porto indica il numero dei casi utilizzabili; le colonne indicano la media del tempo di percorrenza e la mediana relativa:

Grafico 12 - Tempi di percorrenza dalle provenienze più lontane



<sup>80</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 107, 2 dicembre 1760 e 16 febbraio 1762.

<sup>81</sup> Si tratta di due navi danesi partite da Lisbona: *Principessa Luisa* del capitano Jurgen Rolfsen, che arrivò da Lisbona a Venezia nel 1757 senza scalo con zucchero, cacao e coloranti, in soli 49 giorni e della *Signora Cristina*, capitano Niels Sherning, che con un carico di zucchero e di noci di cocco impiegò nello stesso anno in tutto 43 giorni: Ivi, b. 107, 26 marzo e 5 maggio 1757.

Nella sostanza, quattro mesi – quattro mesi e mezzo erano mediamente necessari per giungere a Venezia da Bergen e da San Pietroburgo, ma anche dai porti fluviali delle meno remote Londra e Chester e dal polo di Amsterdam/Texel. Stupiscono, ma nemmeno molto, i tempi di percorrenza sensibilmente più brevi da New York; si tratta di due soli viaggi, che mostrano una tempistica di tre mesi e mezzo, non di molto superiore a quanto era certamente necessario per completare il tragitto da Alessandria a Venezia, quest'ultimo però spesso interrotto da tappe a Cipro o nelle Ionie. Meno di tre mesi erano necessari, invece, per arrivare dai porti dell'East Anglia, da dove venivano importati il piombo e soprattutto le aringhe affumicate, e da quelli della Cornovaglia, dove si imbarcava il prodotto delle ricche miniere di stagno e anche una gran quantità di «copettoni» ovvero «scopetoni» (saracche), cioè in origine le sardine atlantiche salate in barile. Infine, il viaggio da Lisbona, come abbiamo già in parte visto, comporta una percorrenza di un mese e mezzo / due mesi, e qui il dato appare consolidato da una casistica abbastanza corposa.

6. Sotto il profilo merceologico, deve far riflettere il fatto che viaggi così lunghi e impegnativi venivano intrapresi più spesso per l'approvvigionamento di materie prime o di prodotti alimentari che per l'importazione di manufatti. Questi ultimi costituivano molto spesso dei generi proibiti a Venezia, almeno sulla carta, come ad esempio i tessuti di lana inglesi, fiamminghi e francesi, da sempre nel mirino delle politiche protezionistiche della Repubblica<sup>82</sup>. Questo ne doveva scoraggiare in qualche misura il commercio, per lo meno legale, ma non spiega nulla del grande afflusso dall'Atlantico di pesce conservato, di zucchero, di stagno e di piombo; dal Levante mediterraneo di caffè, cotone, lino, cere, cuoi, lane, zucchero, vino.

Da questo particolare punto di vista, si conferma come la Venezia settecentesca fosse ancora un importantissimo emporio, un notevole centro di consumo e un polo manifatturiero di prima grandezza a livello europeo (la cera, lo zucchero, il cuoio, i metalli e molto altro trovavano infatti largo impiego nell'ancora fiorente settore secondario della città)<sup>83</sup>. I pescatori dell'Atlantico, del Mare del Nord e del Mar

<sup>82</sup> W. Panciera, *L'Arte matrice* cit., pp. 87-95.

<sup>83</sup> M. Infelise, *L'editoria veneziana nel Settecento*, Franco Angeli, Milano, 1991; W. Panciera, *L'economia: imprenditoria, corporazioni, lavoro*, in *Storia di Venezia*, VIII cit., pp. 479-553; S. Ciriacono, *Olio ed ebrei* cit.; Id., *La production et le commerce du blanc de cêruse à Venise à l'époque moderne*, in *La cêruse: usage et effects, X<sup>e</sup> – XX<sup>e</sup> siècles*, Centre d'histoire des techniques – EHESS, Parigi, 2003, pp. 7-24; M. Della Valentina, *Operai, mezzadi, mercanti. Tessitori e industria della seta a Venezia tra '600 e '700*, Cleup, Padova, 2003; F. Trivellato, *Murano glass. Continuity and transformation (1400-1800)*, in P. Lanaro (a cura di), *At the centre of the old world. Trade and manufacturing in Venice and the Venetian mainland, 1400-1800*, Centre for Reformation and Renaissance Studies, Toronto, 2006, pp. 143-184.

d'Irlanda, tanto quanto i minatori del Devon, i piantatori dei Caraibi e i pastori balcanici, erano collegati a Venezia da un commercio di lunga distanza che nel Settecento non era affatto tramontato a causa del 'declino relativo' di cui aveva sofferto la città a partire dal secolo precedente<sup>84</sup>. Molti dei suoi tradizionali *network* mercantili erano ancora vitali, altri si stavano consolidando proprio in relazione alla definitiva affermazione dei nuovi centri del traffico atlantico e dei processi di globalizzazione in atto.

Viaggi su lunga distanza a parte, le prove di fortuna sono invece molto reticenti riguardo alle percorrenze dei bastimenti provenienti dai porti ionici e adriatici e, più in generale, dalle aree più prossime a Venezia. In questi casi, forse, i capitani non sentivano il bisogno di specificare la data di arrivo, in quanto poco significativa rispetto al completamento di rotte ben note e molto battute. E in effetti, almeno per le isole Ionie, le sole tre attestazioni certe indicano la misura più o meno di un mese ed esattamente due volte 26 e una volta 33 giorni per arrivare a Venezia da Corfù o Cefalonia. Notizie sparse abbiamo per Trapani (32 giorni) e per Genova (43 giorni), ma si tratta di un caso soltanto per ciascuna. Due invece e molto concordi le testimonianze per quanto riguarda la vicina Senigallia, che nel Settecento era un'importante sede fieristica molto frequentata dai veneziani<sup>85</sup>: sei e sette giorni, una settimana di navigazione, dunque, condotta su piccole imbarcazioni (gondole e pieleghi), che in questi casi toccò, rispettivamente, gli approdi di Pesaro e di Cattolica.

## **Luoghi e fortunali, corsari e naufragi**

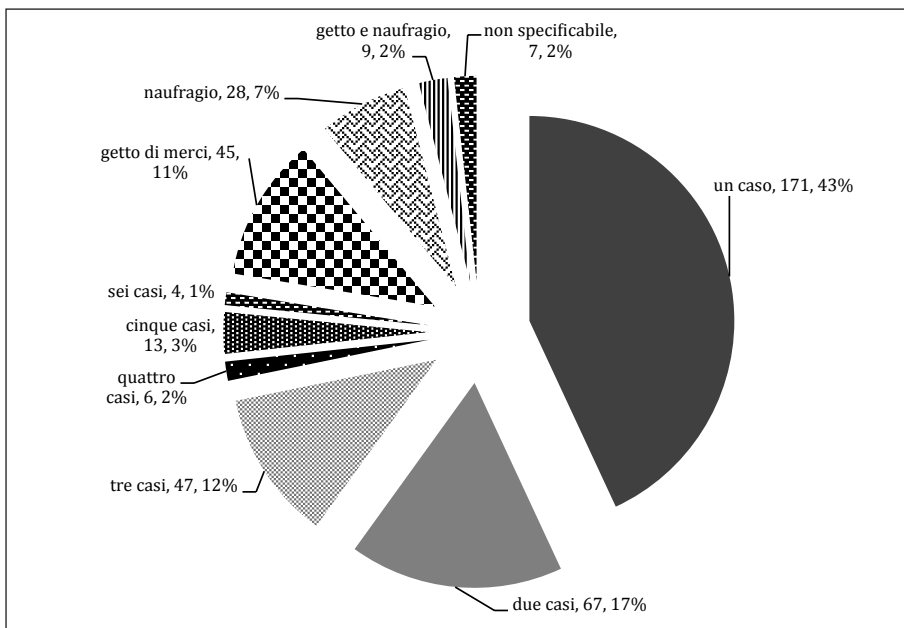
1. La più difficile e complessa delle possibili elaborazioni quantitative relative ai testimoniali riguarda la grande messe di dati utilizzabili sui luoghi e sulle circostanze delle 'fortune' occorse ai bastimenti. Non pochi capitani ne denunciarono più d'una per ciascun caso, fino a raggiungere un massimo, per la documentazione qui presa in esame, di sei diversi incidenti intervenuti nel corso di un singolo viaggio. L'elaborazione grafica n. 13 rende conto del fatto che nel 60% dei casi gli incidenti subiti sono soltanto uno o due; interessante è anche il fatto

<sup>84</sup> Sulle cause e il significato di questo 'declino relativo': M. Costantini, *Commercio e marina* cit., pp. 14-17 e 25-28.

<sup>85</sup> G. Pagani, *Venezia e la Fiera di Senigallia*, Deputazione di storia patria per le Marche, Atti e Memorie, I-II, Ancona, 1929; R. Paci, *La fiera di Senigallia negli anni della riforma doganale di Pio VI (1785-1788)*, «Nuova rivista storica», 47, 1963, pp. 307-343; L. Londei, *Le fiere nello Stato pontificio. Aspetti generali e normative*, «Bollettino della Deputazione di storia patria per l'Umbria», C, fasc. II, 2003, pp. 281-234.

che nel 9% si tratta, invece, di un vero e proprio naufragio, mentre l'11% del campione riguarda esclusivamente il getto di merci (alleggio) allo scopo di salvare il bastimento:

Grafico 13 - Numero di eventi per singolo viaggio



Risulta tutt'altro che semplice, purtroppo, ricavare da elementi descrittivi e narrativi assai disomogenei, privi per lo più di precise coordinate geografiche<sup>86</sup>, delle indicazioni che possano avere qualche valore statistico complessivo. La scelta, che ha più che altro valore esemplificativo in relazione a un utilizzo su più larga scala di questa documentazione, è così caduta su due aspetti tra loro correlati: i luoghi dove sono avvenuti i fortunali e i venti che vengono indicati come responsabili degli incidenti conseguenti ai fortunali. Ciò consente di tracciare una sorta di mappa, certo grossolana e per forza di cose approssimativa, dei punti e dei fattori di pericolo ovvero dei luoghi e delle circostanze in cui si intensificano le probabilità di avaria o di naufragio. Ho

<sup>86</sup> Fanno eccezione una manciata di bastimenti inglesi, danesi e olandesi per i quali già dagli anni quaranta viene indicato il punto esatto, senza che però sia possibile determinare con quale metodo e soprattutto con quale livello di precisione, data ancora la mancanza del cronometro marino, che si andava allora solo sperimentando (per una rapida sintesi v. A. Lanza, *Innovazione, imprenditorialità e dinamiche istituzionali. Come e perché le innovazioni radicali vengono accettate (o respinte)*, Egea, Milano, 2011, cap. 2, pp. 25-58).

Grafico 14 - Luoghi delle avarie nell'Adriatico settentrionale

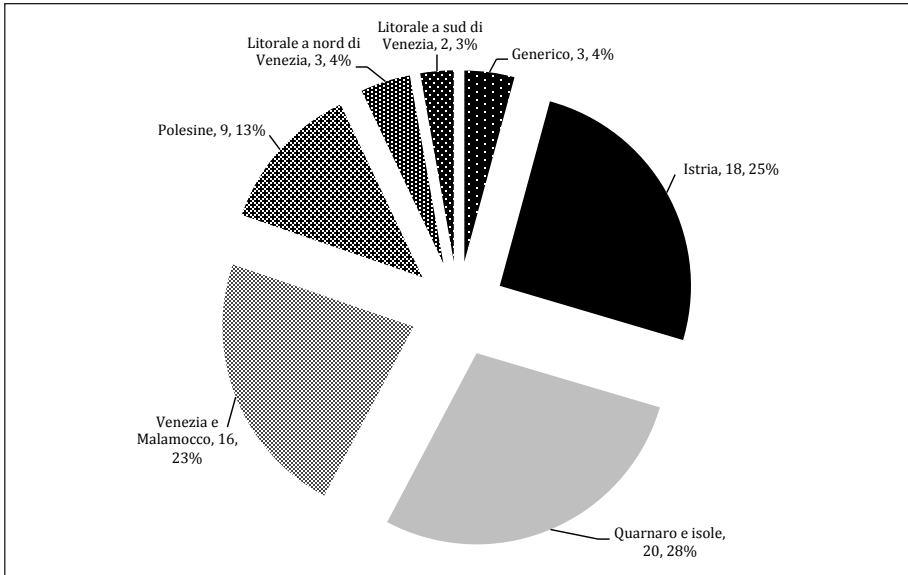
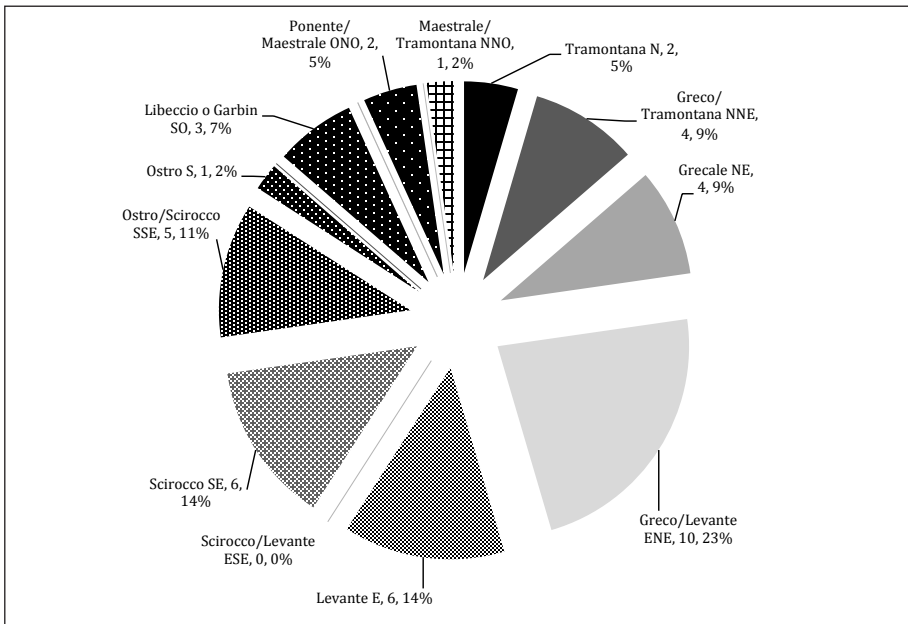


Grafico 15 - Venti dei fortunali in Adriatico settentrionale



diviso questa mappatura nei quattro quadranti più rappresentati: Adriatico settentrionale, circoscritto da una linea virtuale che va dal Polesine al golfo del Quarnaro, Adriatico centrale (a nord della linea Gargano-Cattaro), Adriatico meridionale, suddivisa dall'area ionica dal

canale di Otranto, Mar Ionio (gli incidenti accaduti nelle acque antistanti Otranto sono stati compresi in quest'ultimo). Il criterio seguito è stato quello di sommare tutte le segnalazioni, anche multiple, comprese nei 397 casi schedati, che forniscono elementi dotati di sufficiente chiarezza, raggruppando poi i luoghi degli incidenti in settori più ampi.

In maniera forse scontata, la parte settentrionale del 'golfo' veneziano si dimostra pericolosa in prevalenza per i venti locali di nord-est (bora) e per i venti di scirocco, che risultano particolarmente infidi su entrambe le sponde del mare (grafico 15). Naturalmente, gli effetti sono diversi: in Istria e in Quarnaro, che si trovavano sulla rotta obbligata verso Venezia, bora e scirocco portano spesso i bastimenti e urtare su scogli emersi o semi-sommersi e sulla costa in prevalenza rocciosa; infatti, oltre il 50% degli incidenti avvengono in questa zona. Il Quarnaro, in particolare, inteso qui in senso proprio come il braccio di mare che divide l'isola di Cherso dall'Istria, si conferma assai pericoloso per la navigazione a vela (grafico 14), come del resto riportano tutti i portolani (e com'è ben noto tutt'oggi a tutti i diportisti)<sup>87</sup>.

Un caso emblematico mi sembra quello della marciliana Madonna del Carmine del veneziano Marco Gabiato, partita il 2 febbraio 1742 dall'isola di Santa Maura carica di sale, olio, cera e altre merci per Venezia, con tredici uomini di equipaggio e tre passeggeri, tra i quali fra' Giovanni Antonio da Venezia. Il 12 di marzo, l'imbarcazione viene squassata per due giorni da un forte vento di bora all'imbocco della traversata del Quarnaro. Dopo che l'equipaggio ha gettato in mare una parte del sale e gli oggetti che si trovano sopra coperta, la barca riesce fortunatamente, con gli alberi divelti e il timone fuori uso, ad approdare a Fasana in Istria, di fronte alle isole Brioni, luogo dal quale viene finalmente rimorchiata fino a Rovigno<sup>88</sup>.

Meno scontato oggi è il fatto che spesso i forti venti da est portavano le imbarcazioni a incagliarsi ('investire' o 'pestare') sui litorali sabbiosi della sponda orientale del bacino. In non pochi casi questo avviene nei pressi della stessa Venezia e, in particolare, della stretta bocca d'ingresso di Malamocco, oppure all'altezza del Polesine. Ma può anche

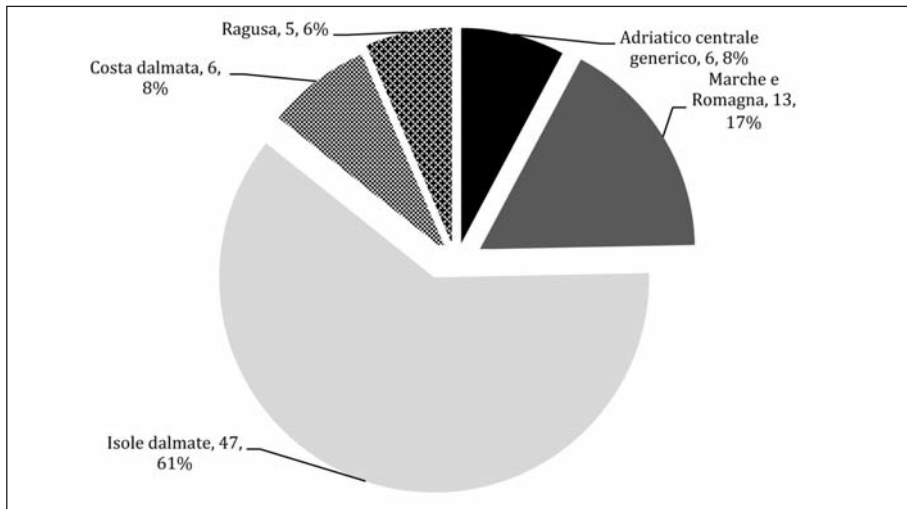
<sup>87</sup> Ad es.: «Avvertasi, che in tutti i Porti del Quarner devesi star in guardia dal vento di Greco detto comunemente Borra, essendo in questo Golfo infinitamente impetuoso, non lasciando frequentemente il tempo nemmeno di armigiarsi, e spesso non sono sufficienti le gomene come succede in Segna» (D.G. Bassi, *Costiere del mare Adriatico*, Andreola, Venezia, 1821<sup>2</sup>, p. 50); «The Quarnero is the name of the channel or gulf which hounds the eastern side of the Peninsula of Istria. Vessels going to the N. westward should avoid steering in to the eastward of the Cape, because, exclusive of the currents, which might horse you upon some of the dangers about the Cape, you will be greatly annoyed, especially in the winter, by those furious Boras, or gales of wind from the hills, which we have already noticed» (J.W. Norie, *New sailing directions for ther Adriatic Sea, or Gulf of Venice*, Wilson, London, 1843, p. 15).

<sup>88</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 104, Rovigno 17 marzo 1742.

accadere che una nave inglese partita da Lisbona, carica di zucchero destinato al mercante ebreo Isaac Treves, finisca per arenarsi nel gennaio 1746 sulla spiaggia di Caorle, peraltro senza gravi danni; o peggio che un piccolo pielego affidato alla protezione di S. Antonio vada letteralmente a infrangersi sui *murazzi* ovvero sulla massicciata per la difesa litoranea di Sottomarina: il padrone Giacomo Danelon di Parenzo e i suoi marinai fanno di tutto per cercare di salvare l'imbarcazione, senza esito, ma uscendone «più morti, che vivi»<sup>89</sup>.

Nel caso dell'Adriatico centrale (grafici 16 e 18), sono sempre i venti da nord-est (ancora la bora) e da sud a costituire il maggiore pericolo, ma in modo meno evidente rispetto a ciò che risulta per l'area più settentrionale dello stesso mare. Più interessante è il fatto che quasi due terzi dei problemi si verificano nei pressi delle isole dalmate, segno soprattutto che la rotta sfiora ben raramente la costa.

Grafico 16 - Luoghi delle avarie nell'Adriatico centrale



Gli incidenti sul lato opposto (il litorale marchigiano-romagnolo) sono altresì significativi perché si tratta per lo più di imbarcazioni che fanno scalo ai porti di Ancona e Senigallia, confermando così una certa integrazione tra l'area marchigiana e quella veneta<sup>90</sup>. Come si evince dal grafico 17, le tante isole dalmate si rivelano croce e delizia dei naviganti:

<sup>89</sup> Ibid., Venezia 21 gennaio 1746, Chioggia 16 dicembre 1745.

<sup>90</sup> Sui legami tra Venezia e il medio Adriatico, fin dal Medioevo v. M. Moroni, *Circuiti fieristici e scambi commerciali nel medio Adriatico tra basso Medioevo e prima età moderna*, «Storia Economica», IX, 2006, pp. 379-413 (ora in Id., *Nel Medio Adriatico. Risorse, traffici, città fra basso Medioevo ed età moderna*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 2012, cap. IV, *Traffici*, pp. 87-126).



Grafico 17 - Luoghi delle avarie nell'Adriatico centrale: le isole

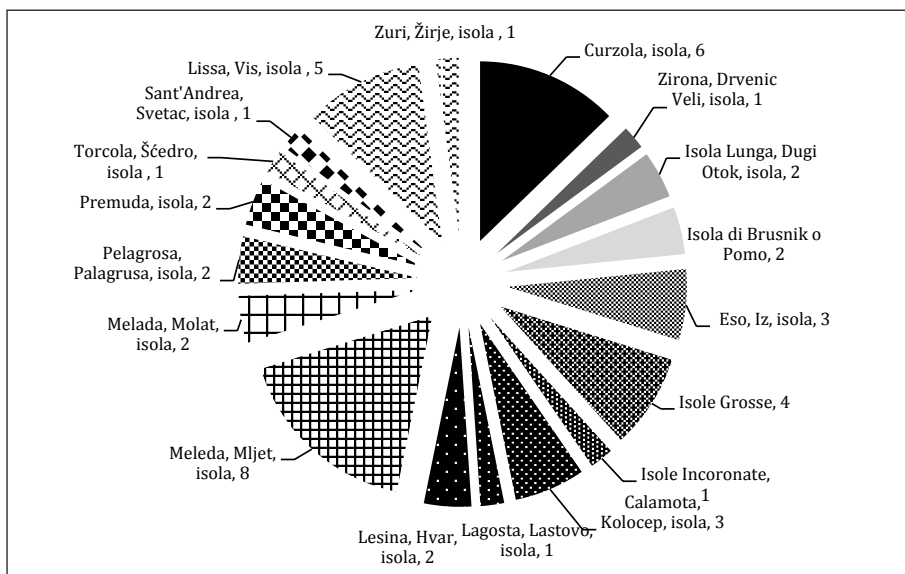
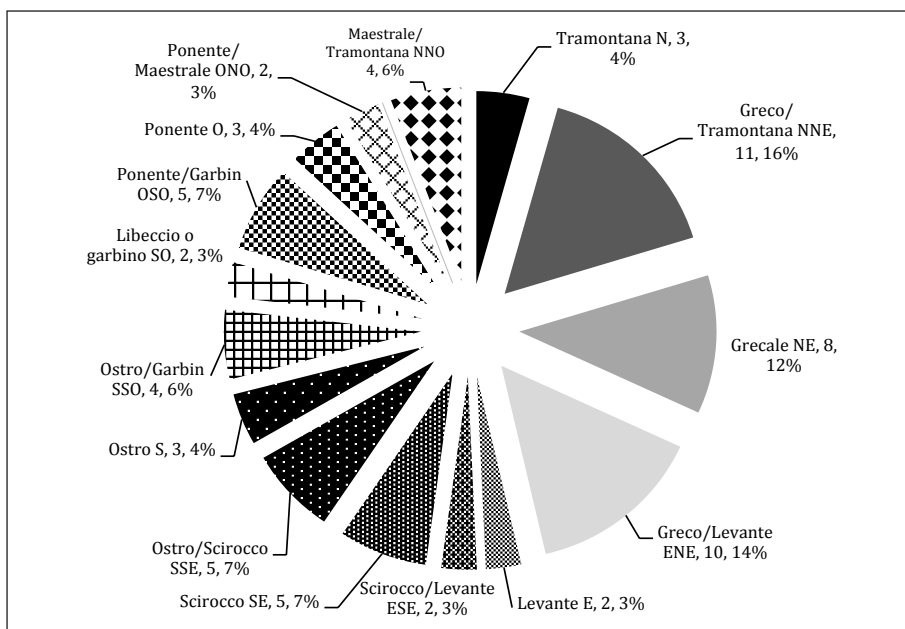


Grafico 18 - Venti dei fortunali in Adriatico centrale



ai numerosi e comodi approdi che offrono, fa spesso riscontro l'insidia di venti e burrasche pericolosi. I luoghi dei fortunali sono abbastanza distribuiti, ma emerge una direttrice ben precisa di forte pericolo sull'asse

diagonale Meleda-Curzola-Lissa, cui vanno accumulati la penisola di Sabbioncello/Pelješac (un caso) le isole di Lesina/Hvar e di Lastovo e gli isolotti di Torcola/Šćedro, S. Andrea/Svetac e Brusnik/Pomo. Dunque, il tratto di mare che da Spalato e Traù porta verso Ragusa, caratterizzato dalla rotta per i tre 'canali' detti appunto di Lesina, di Curzola e di Meleda, tra l'altro disseminati di scogli e di secche<sup>91</sup>, si presenta come un passaggio molto insidioso. Significativo è il termine dispregiativo usato dal capitano Francesco Pasquali della nave *Re David*, proveniente da Civitavecchia, che dopo aver subito un primo fortunale già presso Ischia, incontra il 23 settembre 1747, al largo di Meleda, un forte vento di scirocco che lo costringe a riparare dentro il canale di Sabbioncello. Ripresa la navigazione il giorno seguente, incontra un forte vento di bora presso Šćedro «con il solito marrazzo»<sup>92</sup>.

Impicci di tal genere sono tali a volte da mettere a dura prova ogni certezza. Così, la nave veneta *Madonna della pace* e *S. Spiridion*, proveniente dalla lontana Salonicco, viene travolta il 22 settembre 1755 da raffiche di bora intervallate a vento di tramontana, mentre si trova nel passaggio tra le due isole di Solta e di Zirona, fuori Spalato; il capitano perastino Tomas Sicovich si trova costretto a puntare verso Lissa, cerca senza riuscirci di dare ancora nella baia di Comisa, poi allo 'scoglio' di Bisevo, ma si trova infine sospinto fin sotto al Gargano, costretto a dar fondo sulla spiaggia di Mattinatella<sup>93</sup>. Ma non mancano di provocare problemi in questa zona anche i venti di maestrale, come capita alla *Fior di maggio*, proveniente da Alessandria d'Egitto, nel dicembre del 1739<sup>94</sup>.

Nell'Adriatico meridionale (grafici 19 e 20), la prevalenza di luoghi problematici sulla sponda orientale è sempre determinata dalla rotta consueta, fatti salvi i navigli che salpano proprio dalla Puglia settentrionale e soprattutto dal porto di Manfredonia.

In ogni caso, in questo tratto più meridionale dell'Adriatico la rosa dei venti pericolosi si mostra più equilibrata, con una certa prevalenza, caso mai, dei venti meridionali.

Questa caratteristica si accentua ancor più nell'area ionica (grafici 21 e 22), dove soffiano con maggiore intensità, rispetto all'Adriatico, i venti di maestrale e di tramontana. Ancora una volta, è la parte orientale del bacino, tra la Grecia, l'Albania e le isole Ionie (in particolare Corfù e Santa Maura) a mostrare il maggior numero di incidenti, sem-

<sup>91</sup> *Costiere* cit., pp. 66-73.

<sup>92</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 105, Lesina 25 settembre 1747.

<sup>93</sup> Ivi, b. 106, Manfredonia 31 ottobre 1755.

<sup>94</sup> «... arrivato che fui con essa mia nave nell'acque di Meleda nel giorno delli 4 dello stesso mese, in quella mattina hebbi la malasorte d'essersi rincalzato fieramente il vento, e mare dall'Ostro, perchè hebbi a travagliare, con tutto il sforzo fatto con le vele, per salvar il bastimento in qualche porto, come per grazia di dio mi è riuscito di approdare nel porto de' Carboni giurisdizione dell'isola di Curzola»; Ivi, b. 103, Cittanova (Novigrad) 15 dicembre 1739.

Gráfico 19 - Luoghi delle avarie nell'Adriatico meridionale

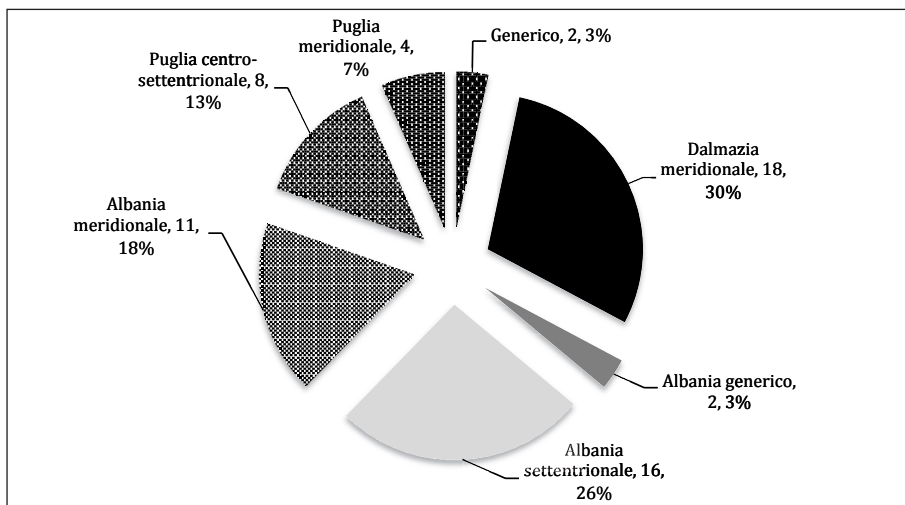
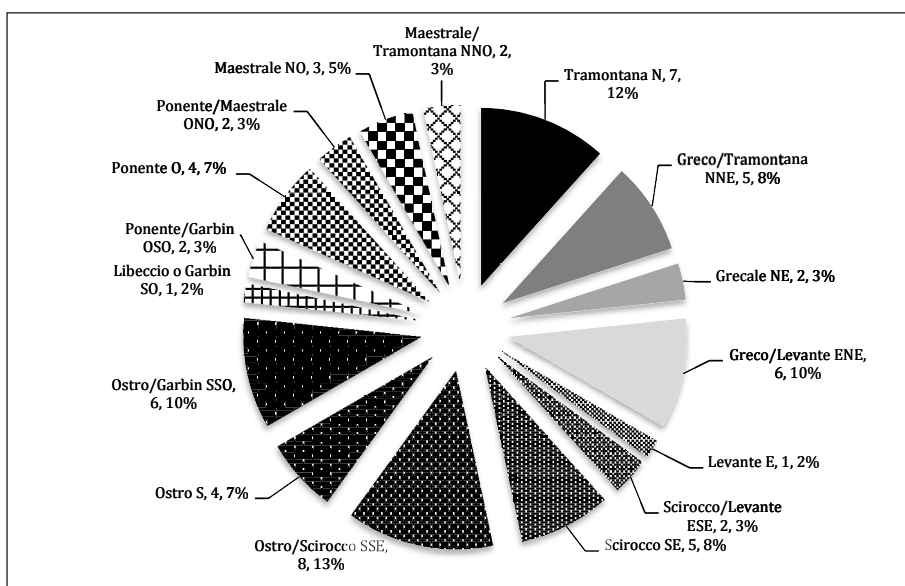


Gráfico 20 - Venti dei fortunali in Adriatico meridionale



pre in relazione evidentemente al numero di imbarcazioni che la solcano. Ma anche il tratto tutto italiano tra Capo Passero e l'intero golfo di Taranto presenta parecchie insidie.

La costa pugliese tra Otranto e Santa Maria di Leuca costituisce anch'essa un'area di non lieve pericolo. In particolare, nei pressi della punta meridionale della Puglia vengono registrati otto incidenti dovuti a fortunali, causati soprattutto da venti settentrionali. Ma proprio in

questa zona vengono registrati anche due attacchi corsari che provocano danni passibili di essere inclusi nella procedura di avaria: si tratta di un'altra problematica che la fonte consente bene di misurare.

2. Nell'area adriatica e ionica, in effetti, il disturbo arrecato da legni corsari, in particolare nei momenti di conflitto compresi nel periodo qui considerato, appare molto limitato. In cinque occasioni si tratta certamente di corsari barbareschi e in acque sempre lontane da Venezia: due presso Santa Maria di Leuca, una al largo di Capo Colonna in Calabria, una tra Dulcigno e Budva, una a 30 miglia al largo di Monopoli. Nel corso di due di questi assalti, l'equipaggio è costretto ad abbandonare l'imbarcazione e a fuggire con il battello di servizio (chiamato nei documenti *schifo*, dall'inglese *skiff*, oppure *caicchio*, dal turco *kaik*, o infine anche *copano*, termine più 'veneziano', dal greco *κῠπη/kypē* divenuto in latino medievale *copana*<sup>95</sup>) per evitare di finire ostaggio degli stessi corsari. Per un altro assalto, avvenuto il 29 settembre 1761 nei pressi dell'isola di Sazan di fronte a Valona, non viene specificato di quale natura sia la 'polacca corsara', presumibilmente albanese, che aborda la marciliana *S. Nicola di Bari*, carica di legname scorzato e di botti vuote, diretta a Cefalonia. Anche in questo caso, il mercantile viene abbandonato dall'equipaggio, ma finisce per andare perduto a causa del sopraggiungere improvviso di una «nevera da ostro garbin spaventosa». I marinai della marciliana riescono a raggiungere comunque Valona a bordo del caicchio di riserva, col rischio, a loro dire, di cadere in schiavitù; trovano infine soccorso nella fregata *Divina Misericordia* che traina la loro scialuppa di salvataggio fino a Corfù<sup>96</sup>.

In una sola occasione, infine, si tratta di vera e propria guerra di corsa, un atto perpetrato all'imbocco del Po di Goro, in Polesine, mentre il bastimento si trova all'ancora. Riguarda la nave *Galera Maria* comandata dall'inglese Thomas Parking, con equipaggio anch'esso inglese, diretta a Venezia carica di frumento e orzo, inviato dalla ditta Blackwell e Clash di Livorno. Dopo aver superato una brutta burrasca nelle acque

<sup>95</sup> Cfr. S. Bellabarba, E. Guerreri, *Vele italiane della costa occidentale. Dal Medioevo al Novecento*, Hoepli, Milano 2002, p. 200.

<sup>96</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 107, Corfù 4 ottobre 1761: «...In quella mattina, che fu li 29 settembre scuoprissimo al far del giorno una polacca, che sortiva da sotto Cimara [Ciamuria], diretta col bordo verso la mia marciliana, e vedendola che francava fortemente il camino per aver il vento da terra, e s'era inoltrata in mare per tagliarmi il camino, m'avvidi dell'intenzione e però risolvi virar di bordo e raddrizzar il mio camino vero terra. [...] Scoperta da me e da tutto il mio equipaggio essere quella una polacca corsara giusto il camino, ed interruzione tenuta e maggiormente perché fatta da me esponere la bandiera del glorioso nostro Protettore San Marco, quella non spiegò alcun vessillo, e considerando non esser noi in grado di poter fare difesa o opposizioni, per essere in tutti al numero di nove, compresi due ragazzi, per essere senza alcun pezzo di cannone, ma con soli quattro schioppi anche mal in arnese, unitamente convenissimo passar tutti nel caicchio per andar a Fanò, benché contravento per ponere in salvo le nostre vite».

Grafico 21 - Luoghi delle avarie nello Ionio

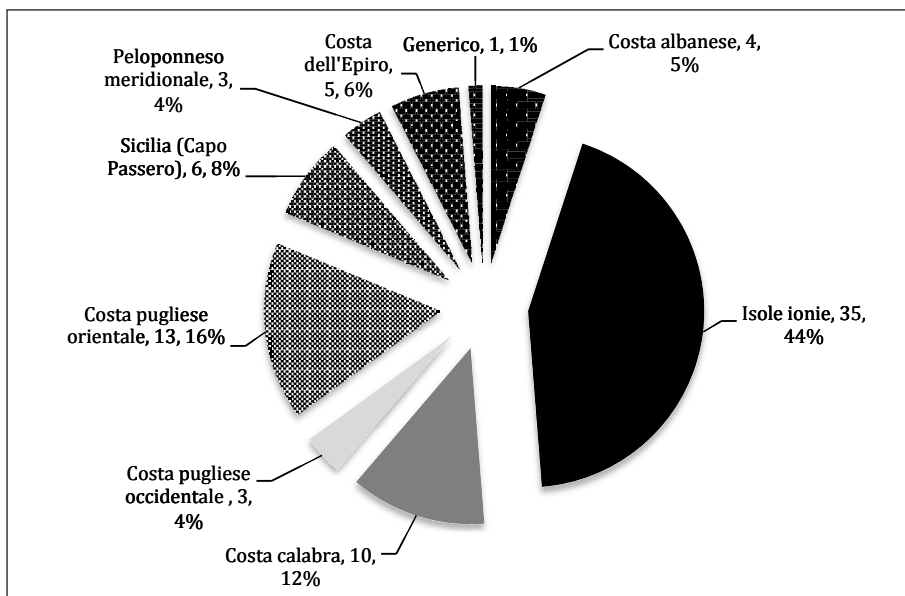
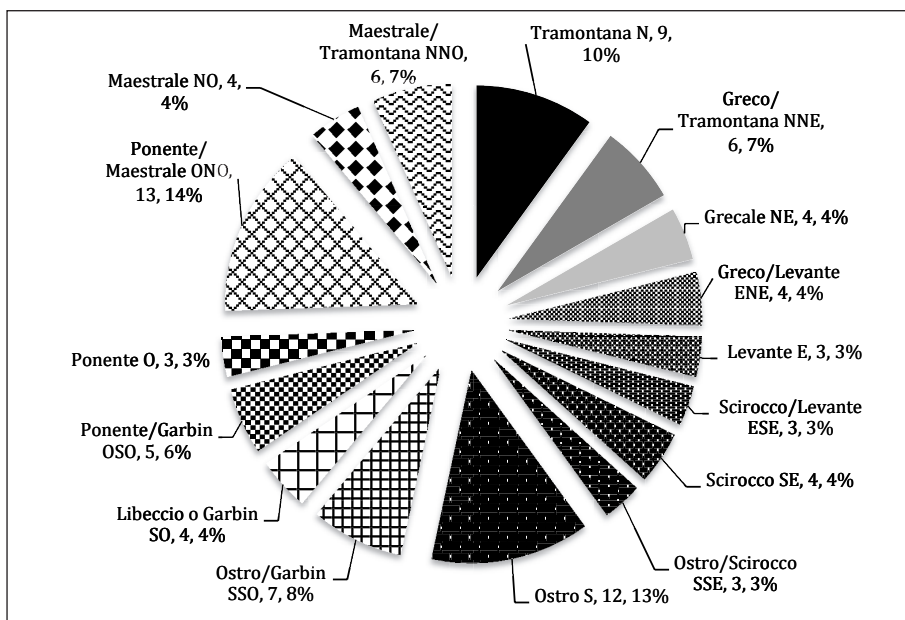


Grafico 22 - Venti dei fortunali nello Ionio



di Marettimo, il 27 novembre 1735 la nave viene depredata, a poca distanza dalla mèta, da una flottiglia di barche battenti bandiera imperiale al comando del capitano Bartolomeo Ferrara. Non sappiamo in cosa consistano le motivazioni per questo atto di corsa, forse nel fatto che destinataria del carico è una compagnia francese, dal momento che ci troviamo alle battute finali della Guerra di successione polacca<sup>97</sup>.

Nel resto del Mediterraneo, fuori dall'area ionica e adriatica, vengono registrati altri dieci atti di aggressione, cinque dei quali perpetrati sempre da corsari barbareschi. Quello più clamoroso ma fortunato riguarda il vascello ovvero 'nave atta', rafforzata da soldati di truppa, *Madonna del Carmelo, S. Antonio da Padova e le Anime del purgatorio*, comandata dal veneziano Paolo Tiozzo, che trasporta zucchero e cacao caricati a Lisbona. Il primo dicembre 1746, viene intercettata presso Gibilterra da due sciabecchi algerini, dotati rispettivamente di 14 e di 8 bocche da fuoco. I veneziani rispondono per le rime all'aggressione: lo scontro navale dura quattro ore e vengono sparati dalle due parti 131 colpi di cannone, oltre a molti tiri di moschetto. Infine, sganciatisi dai due sciabecchi, i veneziani vengono inseguiti da una terza imbarcazione corsara, dotata di 16 cannoni, ma riescono a sfuggirle e a riparare al Cabo de Gata, a est di Almeria. Ventidue casse di zucchero restano in tutto o in parte danneggiate (ma viene in seguito anche affrontata una burrasca di greco-tramontana, a est di Malta), senza che il vascello veneziano subisca però perdite irreparabili<sup>98</sup>.

Il caso più sfortunato, invece, è quello accaduto alla checchia olandese *Anna*, partita il 13 luglio 1761 da Chester in Inghilterra con un carico di piombo. L'otto di agosto il bastimento si trova nelle acque di Gibilterra quando viene intercettato da cinque o sei legni di corsa spagnoli (siamo nel pieno della guerra dei Sette Anni), che lo costringono a puntare su Algeciras, dove viene trattenuto in ostaggio per un intero mese. Finalmente rilasciato, il bastimento olandese viene nuovamente attaccato, pochi giorni dopo, nelle acque tra Malta e la Sicilia, questa volta da corsari algerini che lo conducono fino alla loro città; qui il capitano Giacomo Grueneveg viene imprigionato e malmenato dai suoi carcerieri, fino al risolutivo intervento del console olandese. La checchia è comunque costretta a rimanere ad Algeri fino al 17 dicembre, anche a causa del maltempo, che in particolare il 9 e 10 di novembre ne sconquassa le strutture, a causa di un forte vento di levante. Solo il 4 gennaio gli olandesi sono di nuovo in vista di Malta e, senza altri intoppi, arrivano finalmente a Malamocco il 31 gennaio, sei mesi e mezzo dopo la loro partenza!<sup>99</sup>

Decisamente più fortunato un altro capitano olandese, Claas Swemmer, al comando della nave *Caterina & Sara*, che nella primavera del

<sup>97</sup> Ivi, b. 103, Venezia 16 marzo 1736.

<sup>98</sup> Ivi, b. 104, Siracusa (Console veneto) 22 dicembre 1746.

<sup>99</sup> Ivi, b. 107, Venezia 16 febbraio 1762.

1762 sta portando zucchero, cacao e spezie da Lisbona a Venezia. Il bastimento viene intercettato il 30 di aprile, sempre nelle acque di Gibilterra, da un corsaro spagnolo che pretende di 'visitarla', proprio perché proveniente dalle terre del nemico portoghese. Il risultato dell'ispezione è lo scompaginamento del carico con danni veri e propri inferti ad alcuni sacchi di cacao e di cannella. Accertato che non ci sono merci di contrabbando, la nave viene presto rilasciata; purtroppo, prima di arrivare a Malamocco il 7 di giugno, la *Caterina & Sara* subisce gli effetti della bora, che «con gran fortuna» la coglie il 30 maggio presso l'isola di Brusnik/Pomo, vicino a Lissa, e la trascina ad Ancona, dove prima di ripartire per Venezia deve subire alcune riparazioni<sup>100</sup>.

Anche gli inglesi non scherzano, naturalmente, nel corso della guerra dei Sette Anni. A farne le spese è una nave danese proveniente proprio da Londra, che alla fine di agosto 1757 viene intercettata al largo di capo Finisterre da una corsara inglese con diciotto cannoni. Nonostante sia chiaro che si tratta di una nave neutrale, peraltro diretta verso la neutralissima Venezia, e nonostante le proteste del capitano Jacob Brun, che per questo viene anche minacciato, «[...] l'equipaggio del detto inglese aprì il buccaporto della stiva, et avendovi ritrovato due grandi fusti, che erano pieni con zucchero, li aprirono, et avendo anche aperto due sacchi, che erano pieni di pepe, empirono alcuni sacchi con zucchero, come pure presero del pepe, che portarono seco [...]». Non contento, il corsaro si impadronisce anche di viveri, vestiario e attrezzature, in totale spregio delle regole non scritte della marineria e della corsa<sup>101</sup>.

Come di consueto, dunque, è difficile distinguere precisamente tra l'attività 'legale' di corsa e gli atti di vera e propria pirateria. Dal punto di vista dei capitani e dei proprietari delle merci, questi assalti danno comunque luogo all'apertura di un'avaria grossa perché i danni o i sequestri subiti sono stati affrontati per la salvezza comune del bastimento e del carico: vanno dunque considerati come un evento di 'fortuna' e ripartiti nei termini di legge. Tutto sommato, considerati i momenti di conflitto e la presenza sempre incombente della corsa nordafricana, l'incidenza complessiva in termini di rischio concreto si rivela abbastanza limitata. Insomma, è molto più probabile dover subire gli oltraggi inferti dalla natura che sottostare alla violenza degli uomini!

<sup>100</sup> Ivi, b. 107, Venezia 17 giugno 1762 (con allegata traduzione di un parte del diario di bordo).

<sup>101</sup> «...prese dalla Camera una mezza botte con farro di Germania, quattordici libbre di candele di sevo [sego], cento e venti sei libbre di butiro [burro], che era posto dentro un vaso, otto presciutti, del peso di due cento e trenta libbre, una corda del scandaglio, la vela grande dell'albero maggiore, che era nuova, un piccolo gherlino, un fanale di fortuna nuovo, e diverse tazze, e altri vetrami, et insieme le pellucche, camigie, e scarpe delli marinari, che trovarono nell'istesso bastimento.»: Ivi, b. 107, Venezia 19 dicembre 1757.



3. A riprova di questo assioma, per ben 37 volte i bastimenti che attraversano tempeste e mareggiate finiscono miseramente per naufragare, con perdita totale o parziale del carico, subendo sempre conseguenze ben più gravi rispetto ai soli diciassette casi registrati di corsa/pirateria. Inoltre, è certo che i naufragi che danno luogo all'apertura di una pratica di avaria a Venezia rappresentano solo una parte, forse anche minima, del totale dei naufragi effettivamente verificatisi. Il confronto con i processi aperti per naufragio nella sola giurisdizione della Podesteria di Chioggia, di cui si è conservata documentazione completa, dà lo sconcertante risultato di un solo caso di avaria grossa aperto a Venezia su di un totale di ben 39 naufragi avvenuti nello stesso periodo 1735-1764<sup>102</sup>. È vero che la maggior parte dei naufragi chioggiotti riguardano bastimenti di piccolo tonnello, brazzeri, tartane e trabaccoli, ma non risulta affatto essere questo il discrimine per l'apertura della procedura di avaria, tenuto conto che il territorio della giurisdizione veneta della podesteria di Chioggia è particolarmente esposto a casi di questo genere perché i venti di bora portavano di frequente i bastimenti a 'investire' sul suo lungo litorale sabbioso, magari proprio nel tentativo di attraversare la bocca che conduce al suo porto ben riparato.

Le discrepanze si spiegano piuttosto con la diversa legislazione che riguarda i casi di naufragio nella Repubblica di Venezia. Il trattamento della più sfortunata evenienza prevedeva l'apertura obbligatoria di un fascicolo processuale da parte dell'autorità pubblica (il Podestà, nel caso chioggiotto), volto a garantire l'eventuale recupero del carico e ad accertare circostanze e modalità del naufragio, non di rado tragiche<sup>103</sup>. Questo rendeva in sostanza pletorica l'apertura della procedura di avaria. Inoltre, il processo doveva anche accertare che non si trattasse di naufragio volontario, nota modalità truffaldina che alcuni disinvolti capitani utilizzavano per approfittarsi della pratica del cambio marittimo, a sua volta teoricamente illecita (Venezia l'aveva esplicitamente vietata nel 1585), ossia un prestito fatto al

<sup>102</sup> P.G. Lombardo, *Naufragi nelle acque della giurisdizione del podestariato di Chioggia in età moderna*, «Economia e Storia», 4, 1982, pp. 486-491. Il caso riguarda la nave Margherita, Caterina e Giovanni, capitano Booy Wolff di Rotterdam, proveniente da Yarmouth (Ibid., p. 491, n. 301; Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 107, Chioggia 3 febbraio 1763), per il quale si apre anche un breve contenzioso risolto con un accordo extra-giudiziale: Asve, *Cinque savi alla mercanzia, I serie*, b. 892, nn. 58, 61 e 62 (quest'ultimo: terminazione 26 febbraio 1763 per approvazione dell'accordo siglato in data 16 febbraio 1763; capi 'provisionali' per il recupero urgente furono nominati i mercanti veneziani Giovan Battista Borin, Giacinto Colombo e Jacob Vivanti).

<sup>103</sup> In dieci sui 39 casi di naufragio trattati a Chioggia del periodo 1735-1764 vengono registrate vittime da annegamento, in un paio di casi dell'intero equipaggio.

capitano che prevedeva la restituzione solo in caso di esito positivo del viaggio<sup>104</sup>.

Un altro confronto più serrato è possibile grazie alla copia delle 'terminazioni di naufragio' conservate dai Cinque savi alla mercanzia, giusto quanto prevedevano le leggi<sup>105</sup>. Purtroppo questa serie è molto lacunosa fino al 1769; di fatto solo per il ventennio 1740-1759 possiamo trarne indicazioni plausibili, periodo per il quale si sono conservati in tutto 61 verbali contro una numerazione originale dell'epoca che arriva a 127 (dunque una media effettiva di circa 6 naufragi all'anno: per trent'anni darebbe un totale di 180 casi circa, contro i 37 presenti invece tra le avarie)<sup>106</sup>. Sempre tra il 1740 e il 1759, tra l'altro, in soli tre casi la procedura di avaria corrisponde all'assunzione di una terminazione di naufragio, atto che comportava la convocazione «degli interessati mercanti, assicurati e assicuratori», con la successiva elezione di due 'capi' (raramente tre) per il recupero delle merci e il riparto dei danni<sup>107</sup>. Le terminazioni di naufragio consentono, per inciso, di valutare il numero di mercanti interessati al carico (in media quasi 25 per ognuno dei 61 bastimenti considerati), eventualmente di schedarne i numerosi nomi e, infine, di individuare i più autorevoli tra di loro ovvero i 'capi' eletti, tra i quali compaiono nel Settecento non pochi mercanti ebrei<sup>108</sup>.

<sup>104</sup> Per queste problematiche, con relativa bibliografia, rimando agli atti del convegno, in corso di stampa, *Per vie illegali. Fonti per lo studio dei fenomeni illeciti nel Mediterraneo dell'età moderna*, Genova 17 giugno 2015, in particolare le comunicazioni di L. Lo Basso, *Le frodi nei cambi marittimi viste attraverso le carte giudiziarie dei Conservatori del Mare della Repubblica di Genova (secc. XVII-XVIII)* e di W. Panciera, *Fonti veneziane settecentesche sulle avarie e i naufragi ai fini dell'individuazione di pratiche illecite*.

<sup>105</sup> Sull'invio obbligatorio di copia del processo istituito dai Rettori: Asve, *Cinque savi alla mercanzia, II serie*, b. 96, fasc. 'Naufraggi, et abbandono de' bastimenti', copia a stampa del decreto del Senato 28 giugno 1568 (altra copia in fasc. '27 Parte prima').

<sup>106</sup> Asve, *Cinque savi alla mercanzia, I serie*, bb. 891-892. La casistica comprende anche la predazione pura e semplice da parte di corsari, senza un vero e proprio naufragio: nei vent'anni considerati si tratta però di tre soli casi sui 61 considerati.

<sup>107</sup> I tre casi riguardano le marciliane comandate da Giuseppe Adorno e da Francesco Fabbri, naufragate entrambe presso Porto Magnavacca (oggi Porto Garibaldi, RA) nel gennaio 1755, e la nave Stella Fortunata comandata dal veneziano Antonio Rossi che andò a investire sempre sui lidi nei pressi di Comacchio il 12 gennaio 1747.

<sup>108</sup> Per le 61 terminazioni schedate si tratta di un totale di 1.518 ditte mercantili. Questi i nomi dei 'capi' eletti, la maggior parte più volte: Bara Giacinto, Bara Giacomo, Baseggio Basilio, Belloni Innocenzo, Bendini Antonio, Benedetti Zuanne, Benetti Antonio, Berco Demetrio, Bonfil Jacob, Bullo Giovanni Mauro, Caregiani Leone, Caregiani Michele, Caregiani Stefano, Caregiato Giacomo, Cavallaro Antonio, Cogò Sordina Giovan Battista, Colombo Giacinto, Cornet Bortolo, Costa Giovan Maria, Decca Zuanne, Dimo Stano, Ferrari Simon, Filiassi Giovanni Antonio, Fuà Isach, Gallicoli Bartolomeo, Giorda Zorzi, Gualdi Martino, Jacur Emmanuel, Mainenti Francesco, Mandolin Isach, Manganoni Giovan Battista, Mangilli Giuseppe, Marati Costantino, Martinengo Giovan Maria, Mauro Agostino, Occioni Francesco, Pagan Domenico, Pasco Giovanni, Revedin Angelo, Revedin Antonio, Roman Daniele, Rosa Costantino, Saro Lambro, Sciati Anastasio, Smit Giu-

Il motivo che induceva un capitano a depositare immediatamente la sua prova di fortuna anche in caso di naufragio era forse proprio quello di evitare la procedura specifica, certamente più lunga e finalizzata a raccogliere elementi molto più dettagliati. Inoltre, tutti i 37 testimoniali con esito di naufragio non registrano vittime, anche se in qualche caso le circostanze dell'evento appaiono comunque drammatiche. Dunque ogni responsabilità riguarda, in questi casi, solamente il bastimento e il suo carico: quando possono essere recuperati diventano partita attiva del capitale in detrazione delle perdite subite, che come sempre vanno ripartite tra tutti gli interessati. Un caso per tutti: il trabaccolo Madonna del Rosario e San Giuseppe del patron Stefano Penzo viene colto il 5 maggio 1743 da una tempesta di greco-tramontana mentre si trova nel porto di Trani a scaricare legname; l'imbarcazione perde l'ancoraggio e lo scafo finisce per fracassarsi; non tutto viene però perduto e al testimoniale resta allegato l'elenco, redatto il 17 giugno, di tutte le cose che sono state recuperate e in parte già vendute in loco dopo la disgrazia<sup>109</sup>.

Come sempre in caso di naufragio, i testimoniali riportano racconti in cui tragico, fatale e pittoresco si mescolano in modo inestricabile e, per noi, certamente suggestivo, ma non è questa la sede per cedere alla forte tentazione di condire con un po' di colore la relativa freddezza dei dati. Per ora ci basti la dimostrazione che la possibilità di utilizzare le fonti riguardanti le avarie marittime sul piano squisitamente quantitativo-seriale merita sicuramente qualche impegno e certo maggiore attenzione<sup>110</sup>.

seppe, Sola Giovan Battista, Sprangher Matteo, Uxiel Aron, Vanegher Giovanni Michele, Vitali Alessandro, Vitali Vita, Zambelli Ignazio, Zanetti Antonio Maria, Zocchi Pietro, Zuccalà Nicolò.

<sup>109</sup> Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 104, Trani 12 maggio 1743.

<sup>110</sup> Sono convinto che la creazione di un grande DBase su scala mediterranea dei testimoniali potrebbe dare un incremento decisivo alle nostre conoscenze su molti aspetti di storia marittima e della navigazione, con numerose possibilità di interrelazione con altre banche dati, come quella già citata e qui utilizzata dell'*Øresundstolden*.