

Barche e paroni dell'area picena, aprutina e pugliese ad Ancona nel Seicento

di Marco Moroni

1. *Il problema delle fonti.* Gli studiosi che si sono occupati del ruolo di Ancona nei commerci adriatici hanno sottolineato la dominante presenza di ragusei e veneziani nel movimento del porto dorico¹. Ci ha insistito particolarmente Alberto Caracciolo, secondo il quale nella prima metà del Seicento l'incidenza della sola marina ragusea arrivava a coprire oltre il 60 per cento dell'intero movimento portuale di Ancona².

In effetti i registri dell'Arco di Traiano, gli unici che permettono di analizzare più in profondità il flusso in entrata nel porto di Ancona nel Seicento, lo confer-

45 Si veda la fig. 5, tratta da ASR, *Congregazione del Buon governo*, serie X, B. 4. Il fascicolo che raccoglie le mappe delle principali strade dello Stato Pontificio, risalente al 1801, è stato riprodotto integralmente in R. Sansa, *Le strade che portano a Roma: il governo della viabilità nello Stato pontificio durante gli Anni Santi (secc. XVI-XVIII)*, in *Strade, paesaggio, territorio e missioni negli anni santi fra medioevo e età moderna*, Roma 2001, pp. 17-52; oltre a essere segnalato in A. Lodolini, *Le vie di comunicazione dello Stato pontificio. Contributo alla storia del diritto amministrativo italiano*, Roma 1923, p. 15.

¹ A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIII^e siècle*, Parigi 1966; trad. it., a cura di C. Vernelli, con il titolo *Il porto franco di Ancona nel XVIII secolo. Crescita e crisi di un ambiente mercantile*, Ancona, Quaderni di «Proposte e ricerche», n. 28, 2002; S. Anselmi, *I Ragusei nelle fonti notarili di Ancona (1634-1685): materiali per una ricerca*, in A. Di Vittorio, a cura di, *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed età moderna*, Bari 1990, poi ripubblicato in Id., *Adriatico. Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, Ancona 1991, pp. 213-244.

² A. Caracciolo, *Il porto franco di Ancona*, cit., p. 126.

mano: dei 170 bastimenti giunti nei tre anni fiscali 1639-1640, 1650-1651 e 1651-1652, ben 104 appartengono alla marina ragusea³. Dalla serie dell'Arco di Traiano, incompleta ma consistente⁴, le navi entrate nel porto sembra non abbiano toccato, salvo rare eccezioni, gli approdi della costa italiana dell'Adriatico meridionale; in quei registri, inoltre, sembra non esservi traccia di imbarcazioni appartenenti ad armatori o capitanate da *paroni* dell'area picena, di quella aprutina o di quella pugliese. La spiegazione di questa assenza è semplice: quei registri elencano soltanto i «bastimenti grossi», cioè le navi di maggiore tonnellaggio che, come è noto, appartenevano quasi unicamente alle grandi marinerie veneziana e ragusea, oltre che a quelle «ponentine». Di qui la necessità di reperire altre fonti che riportino l'intero movimento portuale.

Sono note (lo ha ribadito in vari lavori Sergio Anselmi) le difficoltà che si incontrano nello studio del piccolo cabotaggio e del mondo «sfuggente» delle imbarcazioni di minori dimensioni⁵, del quale spesso non si ha notizia nelle rilevazioni statistiche e che solo di recente incomincia ad essere illuminato grazie alle ricerche condotte facendo ricorso alle fonti notarili⁶. Registri che riportano tutte le

³ *Ibidem*, p. 126, nota 38.

⁴ Archivio storico del Comune di Ancona, conservato presso l'Archivio di Stato di Ancona (d'ora in poi ACAN), *Arco di Traiano*, buste n. 1281 (anni 1639-1696), n. 2003 (anni 1721-1759), n. 1839 (1733-1761 e 1767-1780) e n. 1894 (1760-1796).

⁵ S. Anselmi, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi*, in A. Di Vittorio, a cura di, *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, Napoli 1986; Id., *Per la storia economica del piccolo cabotaggio: l'attività di un burchio adriatico, 1409-1410*, in «Nuova rivista storica», a. LXII, 1978; Id., *Tipologia navale italiana in età moderna (secoli XVIII-XIX)*, in T. Fanfani, a cura di, *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci tra XV e XX secolo*, Napoli 1993, pp. 233-245; Id., *Pesca e piccolo cabotaggio nelle acque adriatiche tra Otto e Novecento*, in P. Izzo, a cura di, *Le marinerie adriatiche tra '800 e '900*, Roma 1989.

⁶ M.L. De Nicolò, *Note sull'attività cantieristica e portuale a Rimini nel Settecento*, in U. Spadoni, a cura di, *Barche e gente dell'Adriatico, 1400-1900*, Cattolica 1985, pp. 33-34; Id., *Le fonti notarili per la conoscenza dell'ambiente e della vita quotidiana della gente di mare*, in P. Izzo, a cura di, *Le marinerie adriatiche*, cit.; Id., *Brevi cenni sulle fonti d'archivio*, in M. Marzari, a cura di, *Marineria tradizionale in Adriatico*, cit., pp. 31-35; Id., *Maestri d'ascia e calafati nei porti adriatici pontifici tra Settecento e primo Ottocento*, in M. Marzari, a cura di, *Navi di legno. Evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*, Trieste 1998, pp. 159-170; M. Ciotti, *Le fonti notarili per lo studio del naviglio minore a San Benedetto del Tronto nel XVIII secolo*, in «Studia picena», LXIV-LXV, 1999-2000, pp. 281-345; A. Di Vit-

imbarcazioni entrate nel porto di Ancona (anche quelle di minor tonnellaggio) sono stati individuati da Caracciolo presso il Camerale dell'Archivio di Stato di Roma; si tratta dei Registri della tassa di ancoraggio, ma si conservano soltanto per una decina d'anni e si riferiscono agli anni Trenta ed ai primi anni Quaranta del Settecento: per la precisione vanno dal 20 febbraio 1732 alla fine dell'agosto 1744⁷.

Per il Seicento, nell'Archivio di Stato di Ancona è presente però un'altra fonte, già segnalata da Caracciolo, ma da lui non utilizzata. Si tratta dei *Libri delle contumacie* che si conservano, benché anche questa serie sia incompleta, per il periodo che va dal 1632 al 1660⁸. L'importanza delle fonti sanitarie, anche ai fini della ricostruzione di flussi commerciali, articolazioni territoriali e complementarità economiche, è stata dimostrata da vari lavori che negli ultimi quindici anni Biagio Salvemini, Maria Antonietta Visceglia e Annastella Carrino hanno dedicato ai rapporti intrattenuti da Marsiglia con i porti dell'Italia meridionale tra gli inizi del Settecento e la metà dell'Ottocento⁹. Studi analoghi sono stati condotti anche per altre città: per il XVII secolo meritano di essere segnalati i sondaggi effettuati da Giuseppe Felloni sulle patenti rilasciate dal magistrato di sanità del porto di Ge-

torio, *Marinai e barche da pesca nel Mezzogiorno del XVIII secolo*, in G. Doneddu e M. Cangelmi, a cura di, *La pesca del Mediterraneo occidentale (secc. XVI-XVIII)*, Bari 2000, pp. 151-159.

⁷ A. Caracciolo, *Il porto franco di Ancona*, cit., p. 116.

⁸ ACAN, *Sanità pubblica*, *Libri delle contumacie*, Nota di vascelli et barche che capitano in questo Porto da luoghi sani o sospetti, liberi o soggetti a contumacia, et risoluzioni che sopra di esse si prendono et sopra ciascuna di loro si determinano, et ordini che per l'esecuzione si danno dalli Illustrissimi Provvistori, buste n. 903 (anni 1632-1633), n. 905 (anni 1635-1638), n. 906 (anni 1643-1650), b. 907 (1650-1655) e b. 909 (1655-1660).

⁹ B. Salvemini e M.A. Visceglia, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia (1710-1846). Flussi commerciali e complementarità economiche*, in «Mélanges de l'École française de Rome», n. 103, 1991, pp. 103-163; Idd., *Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le Sud de l'Italie au XVIII^e siècle et au début de XIX^e siècle*, in T. Fabre, a cura di, *La Méditerranée, frontières et passages*, Arles 1999, pp. 99-126; B. Salvemini, *The arrogance of the market. The economy of the Kingdom between the Mediterranean and Europe*, in G. Imbruglia, a cura di, *Naples in the eighteenth century*, Cambridge 2000, pp. 44-69; B. Salvemini e A. Carrino, *Il territorio flessibile. Flussi mercantili e spazi meridionali nel Settecento e nel primo Ottocento*, in G. Giarrizzo ed E. Iachello, *Le mappe della storia. Proposte per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna*, Milano 2002, pp. 99-122; Idd., *Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710-1846)*, in «Quaderni storici», n. 121, 2006, pp. 209-254.

nova¹⁰. Quella che qui si presenta in forma ancora parziale e provvisoria è l'anticipazione di una ricerca più ampia sul movimento commerciale del porto di Ancona tra Sei e Settecento; in questa sede i registri della Sanità pubblica vengono utilizzati prevalentemente per individuare i flussi che nel secondo trentennio del Seicento legano Ancona alla costa adriatica del Regno di Napoli.

2. *I Libri delle contumacie*. L'attività dei Provvisori alla sanità di Ancona è stata analizzata in uno specifico studio da Gianni Orlandi¹¹. Nello Stato della Chiesa, della politica sanitaria si era a lungo occupata la Sacra Consulta¹². Con le prime notizie sull'esplosione della peste a Milano, papa Urbano VIII decide di erigere una Commissione apposita e, con il breve *Paternae ac precipuae*, il 27 novembre 1630 istituisce la Congregazione di Sanità alla quale viene subito affidato il compito di «prendere qualsiasi provvedimento atto a tenere lontano il contagio della peste»¹³.

A capo della Congregazione viene nominato il cardinal Barberini ed è probabilmente alla sua attività che si deve la tenuta dei nuovi registri, dei quali non vi era traccia in precedenza, all'interno del Fondo Sanità dell'Archivio di Stato di Ancona. Le registrazioni hanno inizio con il primo novembre 1632, mentre è del primo dicembre un decreto dei Provvisori alla sanità di Ancona, poi ripreso e ampliato il 2 novembre dell'anno seguente, che precisa i comportamenti ai quali da quel momento si sarebbero dovuti attenere i componenti dell'Ufficio di sanità¹⁴.

«All'arrivo in porto di navi o barche partite da luoghi sicuri dello Stato della

10 G. Felloni, *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*, Genova 2003, pp. 337-364.

11 G. Orlandi, *La gelosa materia. I Provvisori alla sanità di Ancona (1430-1810)*, Ancona, Archivio di Stato, 1991. Si veda anche Id., *Il porto, le navi e la gente di mare nelle carte dell'Archivio Comunale di Ancona*, in G. Paci, M.L. Polichetti e M. Sensi, a cura di, *Munus Amicitiae*, Loreto 2001, pp. 221-238; C. M. Caimmi, *Problemi politici di pubblica sanità ad Ancona tra Seicento e Settecento*, in «Atti e memorie della Deputazione di Storia patria per le Marche», n. 83, 1978, pp. 269 e ss.

12 L. Duranti, *Le carte dell'Archivio della Congregazione di sanità nell'Archivio di Stato di Roma*, in *Studi in onore di Leopoldo Sandri*, Roma 1983, pp. 459-460.

13 G. Orlandi, *La gelosa materia*, cit., p. 69.

14 ACAN, *Sanità pubblica*, Ufficio di Sanità, Ordini e lettere, 1611-1660, b. 39.

Chiesa, il deputato al porto visionava le fedi di sanità per constatarne la validità ed accertare senz'ombra di dubbio l'esatta provenienza da località non sospette di contagio»; espletati tutti i controlli, il deputato «dava la pratica» all'equipaggio ed agli eventuali passeggeri, cioè «accordava loro il permesso di scendere a terra»¹⁵. Per il carico, le pratiche erano più complesse; non c'erano problemi per le merci considerate «non suscettibili di diffondere il contagio»; per quelle ritenute pericolose, invece, scattavano le contumacie: venivano scaricate nel lazzaretto, dove sostavano per la quarantena anche marinai e viaggiatori provenienti dalle zone sospette¹⁶.

Nei *Libri delle contumacie* sono registrate tutte le imbarcazioni alle quali vengono applicate queste norme; naturalmente la quarantena viene decisa soltanto per alcune di esse, ma i registri sono importanti perché permettono di conoscere una parte del movimento del porto che sfugge se si utilizza soltanto la serie dell'Arco di Traiano. Anche questa fonte non registra l'intero movimento del porto; vengono riportati naturalmente i «bastimenti grossi», ma vi figurano anche molte imbarcazioni di medio tonnellaggio, mentre appare escluso tutto il naviglio minore; vi sono infatti non solo galeoni, fregate, polacche, saette, feluche, petacchi e «galeoncini», ma anche marciliane, grippi, tartane ed altre imbarcazioni indicate genericamente come navigli o barche. Nonostante le lacune e la particolarità della fonte, ne emerge un quadro profondamente diverso da quello fotografato dai registri dell'Arco di Traiano.

3. *I dati reperiti: la provenienza*. Come si è detto, la serie dei *Libri delle contumacie* che si conserva dal 1632 al 1660 è incompleta: mancano i registri relativi al biennio 1634-1635, al quinquennio 1639-1643 e al biennio 1646-1647, sicché i dati realmente utilizzabili coprono soltanto venti anni. Inoltre gli elenchi contenuti nei *Libri delle contumacie* sono eterogenei anche riguardo al numero di «barche e vascelli» annualmente registrati. Si va dalle 308 del 1633, ai 186 del 1644 agli appena 94 del 1649 ed alle analoghe cifre degli anni 1655-1656; inci-

15 G. Orlandi, *La gelosa materia*, cit., p. 104.

16 Per un confronto con le norme che regolavano la sanità marittima nel Regno di Napoli si rimanda a R. Salvemini, *Le pratiche di sanità marittima nel Regno di Napoli nella seconda metà del Settecento*, in S. Cavaciocchi, a cura di, *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare. Secoli XIII-XVIII*, Firenze 2006, pp. 1201-1217.

dono, ovviamente, le difficoltà economiche e le vicende epidemiche di quegli anni: non appena si diffondono «rumori di peste» (e, come già era accaduto nel 1630, nel 1656 non si tratterà soltanto di «rumori»¹⁷) si pongono vincoli crescenti alla libera circolazione degli uomini e delle merci, con una inevitabile caduta del numero di «barche e vascelli» entrati nel porto¹⁸. Tuttavia gli elenchi del 1633, del biennio 1644-1645 e soprattutto quelli degli anni Cinquanta, che in media riportano i dati relativi a circa 150 imbarcazioni, permettono di affrontare in modo adeguato il tema oggetto di questo studio e di trarne alcune interessanti suggestioni.

Dai centri costieri piceni, aprutini e pugliesi nei venti anni considerati giungono nel porto di Ancona circa 450 imbarcazioni; anche riguardo a questa presenza si hanno profonde eterogeneità: gli anni in cui gli elenchi appaiono più completi appaiono, oltre al 1633, il 1651 e il 1658. Come si vedrà nel paragrafo successivo, spesso il naviglio appartiene ad altre marinerie, ma i dati riportati nella tabella 1 appaiono ugualmente significativi. Sono dati che mostrano con chiarezza il ruolo svolto da alcuni porti: Fermo e Grottammare nel Piceno, Pescara e Termoli nell'area aprutino-molisana, Bari, Barletta e Molfetta in quella pugliese.

Barletta è il punto di imbarco di grandi carichi di sale¹⁹, trasportati in genere su navi ragusee, mentre Bari sta emergendo come il porto di riferimento di una vasta area prevalentemente agricola. Sorprendentemente alto è il numero di arrivi dai porti abruzzesi e molisani che si registra nel 1633: ben quaranta, una quota che viene raggiunta soltanto dai centri pugliesi nel 1651, ma quest'ultimo dato risente fortemente dei ben 46 carichi di sale barlettano. Nel caso dell'area aprutino-molisana, Termoli emerge soprattutto come caricatore di grandi quantitativi di legna

17 L. Del Panta, *Le epidemie nella storia demografica italiana (secoli XIV-XIX)*, Torino 1980, pp. 158-178. Sull'andamento della popolazione di Ancona in età moderna si veda E. Sori, *Evoluzione demografica, economica e sociale di una città-porto: Ancona tra XVI e XVIII secolo*, in A. Kalc e E. Navarra, a cura di, *Le popolazioni del mare: porti franchi, città, isole e villaggi costieri tra età moderna e contemporanea*, Udine 2003, pp. 13-46.

18 Per le analoghe difficoltà incontrate negli stessi anni da un centro fieristico come Senigallia si rimanda a S. Anselmi e P. Sorcinelli, *Epidemie e rivalità commerciali nelle piazze marittime marchigiane: secoli XVI-XIX*, in «Economia e storia», 1977, fasc. 3; poi ripubblicato in S. Anselmi, *Adriatico*, cit., pp. 245-263.

19 Per le saline di Barletta si rimanda a S. D'Atri, *Il sale di Barletta tra marginalità e mercato: monopolio e commercio tra XVI e XVII secolo*, Salerno 2001; S. Russo, *Le saline di Barletta tra Sette e Ottocento*, Foggia 2001.

da ardere, proveniente dall'entroterra appenninico, ma la fonte analizzata dimostra che Pescara incomincia già a caratterizzarsi come luogo di imbarco di una crescente gamma di merci: dal vino alle maioliche, dall'olio al pellame.

Infine l'area picena. Il numero delle imbarcazioni provenienti dagli approdi della costa picena è basso, tanto che non vengono mai superate le dieci unità. I *Libri delle contumacie* attestano che i porti più attivi sono Fermo e Grottammare, confermando in tal modo quanto già rilevato dalla più recente storiografia. Al porto di Fermo, il cui peso era cresciuto notevolmente nel corso del Quattrocento anche per l'effetto di traino svolto dalla fiera istituita nel 1358 dal vicario generale per le province della Chiesa in Italia, Andruino²⁰, nel Cinquecento si affiancano Marano e soprattutto Grottammare dove, a causa dell'interramento del porto di Fermo, si spostano vari mercanti attirati anche dai minori costi delle operazioni portuali²¹.

tab. 1 – Imbarcazioni provenienti dall'area picena, aprutina e pugliese entrate nel porto di Ancona (1632-1660).

anni	area picena	area aprutina	area pugliese	totale
1632	6	3	3	12
1633	7	40	18	65
1634	*	*	*	*
1635	*	*	*	*
1636	5	8	3	16
1637	1	4	1	6
1638	/	3	2	5
1639	*	*	*	*
1640	*	*	*	*
1641	*	*	*	*
1642	*	*	*	*
1643	*	*	*	*
1644	2	6	3	11

segue

20 M. Moroni, *La fiera di Fermo (secoli XIV-XVIII)*, in «Proposte e ricerche», n. 49, 2002, pp. 23-59.

21 L. Rossi, *Il mare per contado, Fermo per padrone. Porto San Giorgio tra XVI e XVIII secolo*; O. Gobbi, *Porti e commercio marittimo a Marano e Grottammare nei secoli XVI e XVII*, en-

segue

1645	1	7	3	11
1646	*	*	*	*
1647	*	*	*	*
1648	/	3	7	10
1649	/	7	6	13
1650	1	19	11	31
1651	1	10	46	57
1652	1	14	23	38
1653	3	7	26	36
1654	/	4	21	25
1655	1	5	14	20
1656	1	5	6	12
1657	2	7	11	20
1658	9	23	16	48
1659	3	3	5	11
1660	1	/	5	6

Fonte: ASAN, *Sanità*, Libri delle contumacie, 1632-1660.

* dati non disponibili

4. *La tipologia delle imbarcazioni*. Gli studi sulle tipologie navali diffuse in Adriatico (e, più in generale, nel Mediterraneo) sono cresciuti notevolmente negli ultimi decenni, per impulso di vari studiosi fra i quali merita di essere ricordato il compianto Mario Marzari²².

Già Fernand Braudel, Ruggiero Romano e Frederic Lane avevano posto l'accento sui cambiamenti in atto nelle maggiori marinierie adriatiche, sottolineando in particolare la diminuzione dei grandi velieri, progressivamente sostituiti da navi più leggere, più veloci e meno costose²³. Questo processo si manifesta nel cor-

trambi in *Fermo e la sua costa. Mercè, monete, fiere e porti fra tardo Medioevo e fine dell'età moderna*, vol. II, Grottammare 2004, rispettivamente pp. 81-86 e pp. 117-122.

22 Fra le opere più significative di Mario Marzari si segnalano: *Vecchie barche dell'Adriatico. Bragozzo, bragagna, tartana*, in «Rivista marittima», 1984, pp. 30-31; Id., *Il bragozzo. Storia e tradizioni della tipica barca da pesca dell'Adriatico*, Milano 1982; Id., *Trabaccoli e pieleghi nella mariniera tradizionale dell'Adriatico*, Milano 1988; Id., a cura, *Navi di legno*, cit..

23 F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, ed. it. Torino 1986, vol.

so del Cinquecento, ma si dispiega pienamente nel secolo seguente, portando a una profonda trasformazione della mariniera tradizionale²⁴. I dati tratti dai *Libri delle contumacie* redatti dai Provvisori alla sanità di Ancona si collocano nella fase centrale di questo processo, confermandone le linee di fondo e offrendo ulteriori elementi di valutazione.

I bastimenti di maggior tonnellaggio, «navi», galeoni ed anche polacche e petacchi, che entrano nel porto di Ancona dopo aver toccato i centri della costa meridionale della Penisola italiana appartengono in genere alle marinierie di Ragusa e delle nuove potenze atlantiche; a differenza delle «navi» ponentine, che raramente hanno un equipaggio inferiore alle venti unità, i galeoni ragusei attivi in Adriatico sono già di dimensioni ridotte, tanto che sono spesso definiti «galeoncini»: lo prova anche il fatto che ormai il loro equipaggio in genere non supera i dieci uomini. I «grossi bastimenti» sono ovviamente presenti anche nella mariniera veneta, ma fra le imbarcazioni veneziane, chiogiotte e dalmate che sono impegnate negli scambi fra le due sponde dell'Adriatico prevalgono quelle di minore stazza, in particolare le marciliane e i cosiddetti «navigli».

I vantaggi delle marciliane rispetto ai galeoni erano molteplici: da una parte i modesti costi di costruzione e il «basso costo di esercizio per il poco equipaggio e le veloci operazioni di carico e scarico»²⁵, dall'altra la «notevole capacità di carico» unita però, grazie al basso pescaggio, alla possibilità di navigare anche in acque poco profonde e quindi alla capacità di poter accedere ai porti seminterrati ed ai semplici approdi dell'Adriatico e di altre aree del Mediterraneo²⁶; per questo il

I, pp. 315-318; R. Romano, *La marine marchande vénétienne au XVI^e siècle*, in *Les sources de l'histoire maritime en Europe de Moyen Age au XVIII^e siècle*, Parigi 1962; F.C. Lane, *La marina mercantile della Repubblica di Venezia*, in Id., *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI*, ed. it. Torino 1983, pp. 24-32.

24 M. Marzari, *Analisi della mariniera tradizionale in alto Adriatico e in Dalmazia tra il XVIII e il XX secolo*, in P. Izzo, a cura di, *Le marinierie adriatiche*, cit., pp. 43-57; M. Bonino, *L'arte di costruire*, in U. Spadoni, a cura di, *Barche e gente dell'Adriatico*, cit., pp. 9-21; Id., *Tipi e tradizioni navali italiane dei secc. XIX e XX: un approccio per aree culturali*, in T. Fanfani, a cura di, *La Penisola italiana e il mare*, cit., pp. 411-427.

25 M. Costantini, *Da Cipro a Candia. La marina veneziana tra Cinque e Seicento*, in Id., *Una Repubblica nata sul mare. Navigazione e commercio a Venezia*, Venezia 2006, pp. 69-70.

26 U. Tucci, *Traffici e navi nel Mediterraneo in età moderna*, in T. Fanfani, a cura di, *La Penisola italiana e il mare*, cit., p. 65; M. Costantini, *I galeoni di Candia nella congiuntura marittima veneziana cinque-seicentesca*, in Id., *Una Repubblica nata sul mare*, cit., pp. 41-64.

<i>anno</i>	<i>galeoni</i>	<i>navi</i>	<i>fregate</i>	<i>polacche</i>	<i>saette</i>	<i>galeoncini</i>	<i>petacchi</i>	<i>feluche</i>	<i>marciliane</i>	<i>grippi</i>	<i>tartane</i>	<i>navigli</i>	<i>barche</i>
1644	a. b.1	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.2	a. b.	a. b.	a.1 b.1	a.1 b.1
1645	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c.2 a. b.	c. a. b.	c.1 a. b.	c. a.1 b.7	c. a. b.
1646	c.1	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *
1647	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *	* *
1648	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.2	a. b.
1649	c. a. b.1	c.2 a. b.	c. a. b.	c.2 a. b.	c.1 a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.	c. a. b.4	c.2 a. b.	c.2 a. b.	c. a. b.2	c. a. b.
1650	a. b.2	a. b.1	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.7	a. b.	a. b.	a. b.7	a.1 b.2
1651	c.3	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c.2 a.1	c. a.	c. a.	c. a.	c.3 a.
1652	b.1 c.34	b. c.4	b. c.	b. c.2	b. c.	b. c.	b. c.2	b. c.	b.8 c.3	b. c.	b. c.	b.1 c.1	b. c.1
1653	a. b. c.9	a. b. c.1	a. b. c.	a. b. c.2	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.1	a. b. c.	a.3 b.7 c.9	a. b. c.4	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.

segue

<i>anno</i>	<i>galeoni</i>	<i>navi</i>	<i>fregate</i>	<i>polacche</i>	<i>saette</i>	<i>galeoncini</i>	<i>petacchi</i>	<i>feluche</i>	<i>marciliane</i>	<i>grippi</i>	<i>tartane</i>	<i>navigli</i>	<i>barche</i>
1654	a. b.2	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.2	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.
1655	c.3	c.2	c. a.	c.1 a.1	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c.11 a.	b.2 a.	c.2 a.	c. a.	c. a.
1656	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	a. b.	b.5 c.7	b. c.	b. c.	b. c.	b. c.
1657	c.5	c.1	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c.1 a.	c. a.	c.4 a.1	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.
1658	b.1	b.	b. c.	b. c.	b. c.	b. c.	b. c.	b. c.	b.1 c.2	b. c.	b. c.	b. c.	b.6 c.1
1659	c.1	c.	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c. a.	c.5 a.	c.4 a.3	b. a.	b. a.	b. a.	a.4 b.19
1660	a. b. c.	a. b. c.1	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.1	a. b. c.	a.3 b.1 c.2	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.	a. b. c.

Fonte: ASAN, *Sanità*, Libri delle contumacie, 1632-1660.

Provenienze: a: area picena; b: area aprutino-molisana; c: area pugliese. * Anni per i quali i dati non sono disponibili.

La novità non è ancora Trieste, che incomincia ad affacciarsi con le sue navi anche nel porto di Ancona ma che per tutto il periodo considerato continua a svolgere un ruolo indubbiamente secondario³², e neppure la rilevante (ma ovvia) consistenza del gruppo di *paroni* di Ancona³³ o di altri porti settentrionali della costa pontificia³⁴, quanto piuttosto l'alto numero di *paroni* pugliesi e piceni, mentre debole risulta la presenza aprutino-molisana, della quale si ha traccia quasi soltanto nel 1633, con forte concentrazione a Giulianova e Vasto³⁵. I *paroni* pugliesi provengono prevalentemente da Bisceglie³⁶, da Molfetta³⁷, da Brindisi³⁸ e soprattutto da Bari³⁹, a conferma anche da questo punto di vista del riemergere di vecchie ege-

32 Oltre a E. Apih, *La società triestina nel secolo XVIII*, Torino 1957, si rimanda a R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, a cura di, *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, Trieste 2003; in particolare si veda G. Panjek, *Una "commercial officina" fra vie di mare e di terra*, ivi, pp. 235-348.

33 Questi i nomi dei *paroni* anconitani che operano nei porti italiani dell'Adriatico meridionale: Damiano D'Avanzo, Antonio Roselli, Giovanni Colombino, Donato Martullo e Stefano di Bartolomeo (nel 1633); Giacomo Belli detto l'Aquilante (1636); Giovanni Greco, Domenico Vianello e Andrea Zancarello (1649); Domenico Tacconetto originario di Venezia (1652); Martino di Stefano (1655); Isepe di Giacomo Monti (1656); Gabriele Bevilacqua (1657); Francesco Viola (1659).

34 *Paroni* dei porti settentrionali della costa marchigiana che operano nelle acque meridionali dell'Adriatico: a Senigallia: Giovanni Raniero (1633); a Pesaro: Battista da Pesaro (1633); a Rimini: Jacomo Belli (1644) e Guido Tecoli (1652); a Fano: Ludovico Albanese (1657). A conferma della notevole mobilità di questi *paroni*, si può notare che Jacomo Belli, detto l'Aquilante, viene registrato come anconitano nel 1633 e riminese nel 1644; Andrea di Jacomo Belli risulta residente a Segna nel 1650.

35 Ecco i *paroni* provenienti dai porti della costa aprutino-molisana: da Giulianova: Paolo da Giulia, Domenico Loio, Luca da Giulianova, Pietro di Andra (1633); da Pescara: Michele da Pescara (1633); da Ortona: Giuseppe Bevilacqua, Marco da Ortona (1633); da Vasto: Michele dal Guasto, Giovan Battista Panella, Polonio da Vasto, Michele Fioranaro, Prospero Fornarino (1633), Giuseppe Tusostia (1658).

36 Da Bisceglie provengono: Isepe Caputo, Francesco da Bisceglie, Mauro Cannaro, Paolo Leoni, Raffaele da Bisceglie, Marino di Giuseppe, Donato Girisco (1633); Marino Pisano e Francesco di Paolo Sciascio (1636); Raffaele di Alessandro (1637); Carlo Cristiano (1649); Giovan Matteo Donnino (1650); Francesco Troglioni (1657); Leonardo Caputo e Francesco Sette (1658); Carlo Papagno (1659).

37 Da Molfetta provengono: Evangelista Coppolizza, Francesco di Aloisio, Giuseppe di Ventura, Gregorio Sasso e Orazio da Molfetta (1657); Biagio Venturini e Giacomo di Medugno (1658).

38 Da Brindisi provengono: Marino di Berardino (1633); Donato Pinto (1648); Leonardo Panzino (1655); Domenico Valdino (1657).

39 Da Bari provengono: Cola di Antonio, Lorenzo Pesce, Col'Antonio Ferro, Tomasso della Manzana, Andrea Mosca e Angelo Pecorella (1633); Cola Francesco di Luca e Giovan Battista di

monie, pur all'interno di un quadro caratterizzato da nuove gerarchie economiche e urbane⁴⁰. Nel caso delle Marche meridionali, i *paroni* delle imbarcazioni entrate nel porto di Ancona risiedono in varie località⁴¹, ma si concentrano soprattutto in tre centri della costa picena: Porto di Fermo (oggi Porto San Giorgio)⁴², Grottammare⁴³ e San Benedetto del Tronto⁴⁴. Particolarmente significativo appare il ruolo di quest'ultima località i cui marinai, oltre ad affermarsi nell'attività ittica⁴⁵, incominciano a impegnarsi anche nel trasporto di vari prodotti (dal vino alle maioliche), facendo concorrenza ai due tradizionali poli del commercio marittimo piceno, appunto Porto di Fermo e Grottammare⁴⁶.

Come è emerso dagli studi condotti negli ultimi anni, alcuni dei *paroni* citati nei registri della Sanità anconitana, come i Trevisani del Porto di Fermo e i Loi di Grottammare, riusciranno a inserirsi con successo negli scambi adriatici riuscendo, nel caso dei Trevisani, ad essere anche cooptati nel patriziato fermano⁴⁷.

Luca (1650); Giuseppe Pecorella e Donato del Manzano (1651); Cola Vito Ravaschiero e Nardo d'Antivari residente a Bari (1652); Antonio Denticò (1653).

40 Poco numerosi i *paroni* di altri centri della costa pugliese. Questa la loro provenienza: da Trani: Marino Mengo e Angelo da Trani (1633); da Polignano Andrea di Angelo (1633); da Taranto: Francesco Giangrandi (1648).

41 Alcuni *paroni* provengono da località minori; da Marano: Giacomo Gherardi (1632) e Lorenzo Adami (1658); da Porto Sant'Elpidio: Meco di Girolamo (1658); da Torre di Palme: Cola di Ascenzio (1658).

42 Dal Porto di Fermo provengono: Vincenzo d'Agostino, Ludovico dal Porto di Fermo e Andrea di Battista (1632); Pasquale di Marco (1633); Domenico dal Porto di Fermo (1636); Decio Restino e Girolamo Trevisani (1650); Federico dal Porto di Fermo (1658).

43 Questi i *paroni* di Grottammare: Bernardo dalle Grotte (1632); Paolo Sabbati, Giovan Battista Arrighetti e Pietro Lucarelli (1633); Domenico Loi (1636); Vincenzo di Agostino (1637); Antonio dalle Grotte (1652); Anteo Piccinini (1658). Da notare che nel 1633 un Domenico Loio (sic) era stato registrato come residente a Giulianova.

44 Consistente il gruppo dei *paroni* sambenedettesi: Berardino e Pietro da San Benedetto (1632); Alessandro di Berardino, Pietro di Giuseppe, Giuseppe di Bartolomeo e Berardino di Giovan Battista (1633); Giuseppe di Antonio e Giuseppe da San Benedetto (1636); Luzzio di Angelo (1657); Domenico Sammartini, Pietro Gavesto, Gismondo de Angelis e Giovan Battista di Francesco (1658).

45 Sull'affermarsi dell'attività ittica a San Benedetto del Tronto ci si limita a rinviare a M. Moroni, *Tra "relitti di mare" e paludi costiere: nascita di una comunità di pescatori a San Benedetto del Tronto (secoli XVI-XVIII)*, in S. Cavaciocchi, a cura di, *Ricchezza del mare, ricchezza dal mare*, cit., pp. 1041-1056.

46 L. Rossi, *Il mare per contado, Fermo per padrone*, cit., pp. 81-100; O. Gobbi, *Porti e commercio marittimo a Marano e Grottammare*, cit., pp. 101-132.

47 G. Rongoni, *Di sole in sole. Al Porto di San Giorgio tra '700 e '800*, Fermo 1993, p. 72.

tab. 3 – Residenza dei paroni provenienti dai porti dell'area picena, aprutina e pugliese entrati con le loro imbarcazioni nel porto di Ancona (1632-1660).

anno	Veneto	Trieste	Dalmazia	Ragusa	Marche settentrionali e Romagna	Marche meridionali	Abruzzo e Molise	Puglia	altro
1632	1	/	/	3	/	6	1	/	1
1633	13	/	/	1	8	14	17	24	2
1634	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1635	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1636	3	/	3	2	2	3	/	2	2
1637	/	/	2	2	/	/	/	1	/
1638	/	/	1	3	1	/	/	/	/
1639	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1640	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1641	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1642	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1643	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1644	3	/	6	/	1	/	/	/	/
1645	4	/	7	2	1	/	/	4	/
1646	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1647	*	*	*	*	*	*	*	*	*
1648	3	1	1	/	1	/	/	3	4
1649	3	2	1	2	2	/	/	1	1
1650	1	5	10	5	3	2	/	4	/
1651	1	/	12	40	1	/	/	/	5
1652	4	/	11	17	/	1	/	7	/
1653	3	/	9	12	3	/	/	12	1
1654	5	/	3	7	/	/	/	8	3
1655	3	/	5	6	/	/	/	3	2
1656	3	1	1	2	/	/	/	4	1
1657	2	1	2	/	2	1	/	10	/
1658	7	1	5	2	1	15	1	14	/
1659	5	/	2	1	/	/	/	4	1
1660	/	/	/	1	/	/	/	2	/

Fonte: ASAN, *Sanità*, Libri delle contumacie, 1632-1660.

* dati non disponibili

6. *Le merci*. Resta da toccare il tema del movimento commerciale. Il quadro relativo alle merci trasportate nelle imbarcazioni provenienti dai porti dell'Adriatico centro-meridionale è riportato nelle tabelle 4 e 5, nelle quali si è tentato di suddividere in quattro quinquenni l'arco ventennale documentato nei *Libri delle contumacie*.

Secondo la fonte analizzata, ad essere esportati dai porti dell'Adriatico centro-meridionale erano in particolare i principali prodotti dell'agricoltura come grano, olio e vino, ma ad essi si aggiungevano anche altre produzioni minori e alcune materie prime di origine agricola: lana, canapa, legumi, riso, orzo, manna, mandorle, noci, frutta ed anche legna da ardere, sale, aceto, pelli, cera, carne salata, formaggi. Pochi, invece, i manufatti: si segnalano soltanto piccoli quantitativi di panni e di sapone, mentre il prodotto dell'artigianato abruzzese più esportato sono le maioliche lavorate soprattutto a Castelli, ma provenienti anche da altre località della Valle Siciliana.

I recenti studi di Paola Pierucci hanno chiarito che l'arte figulina, presente a Castelli fin dal basso Medioevo, si afferma nella prima età moderna a tal punto che «l'intera economia castellana iniziò a ruotare esclusivamente attorno alla produzione delle ceramiche»⁴⁸. Nel Cinquecento la crescita produttiva è favorita dalle importanti committenze della nobiltà romana e napoletana e dagli intensi rapporti con le fiere dell'Aquila e di Lanciano; nel frattempo si consolidano i legami con le città della Marca pontificia, in particolare Ascoli Piceno, e con altri centri fieristici come Fermo e Recanati, tramite i quali aumentano le esportazioni nel vasto mercato adriatico; questo ruolo di redistribuzione nel secolo seguente sarà svolto dalla fiera di Senigallia⁴⁹. I registri dei Provvisori alla sanità lo confermano: le maioliche che giungono nel porto di Ancona per essere poi vendute alla fiera di Senigallia⁵⁰ o riesportate in direzione dell'Adriatico settentrionale partono in genere dai porti di Giulianova, Atri, Pescara e dall'approdo di Galvano; a traspor-

48 P. Pierucci, *Castelli e le sue botteghe nel XVI secolo*, in F. M. Battistella e V. De Pompeis, a cura di, *Le maioliche di Castelli dal Rinascimento al Neoclassico*, Pescara 2005, p. 20.

49 P. Pierucci, *Dalla Valle Siciliana al Mediterraneo orientale: il commercio delle ceramiche di Castelli in età barocca*, in V. De Pompeis, a cura di, *Maioliche di Castelli nella Collezione Acerbo in Loreto Aprutino*, Pescara 2001, pp. 26-32.

50 A. Anselmi, *Il commercio delle maioliche di Castelli alla antica fiera di Senigallia*, in «Rivista abruzzese di Scienze Lettere e Arti», 1905, n. 12.

tarle sono spesso i paroni sambenedettesi ed è per questo che nel luglio 1658 viene registrato un carico di maioliche che risulta proveniente da San Benedetto del Tronto.

Rispetto al secolo precedente, il quadro merceologico complessivo appare sostanzialmente immutato⁵¹, ma le trasformazioni non mancano: per effetto dell'ormai evidente ridimensionamento dell'egemonia veneziana, che si era mantenuta pressoché inalterata fino agli ultimi decenni del Cinquecento, a cambiare sono non solo alcuni dei protagonisti, ma anche alcune direttrici di traffico.

I flussi del grande commercio hanno favorito nei singoli territori processi di specializzazione; ciò è particolarmente evidente nel caso dell'olio. Per il Regno di Napoli il commercio oleario non è certo una novità sei-settecentesca, come in modo affrettato talvolta si è scritto; l'olio, infatti, è inserito negli scambi internazionali che percorrono l'Adriatico fin dal basso Medioevo e a questo commercio partecipano anche le Marche centromeridionali, tanto che sono ben documentate le vendite di olio dai centri costieri a sud di Ancona in direzione del mercato veneto⁵². È Venezia, infatti, che lo utilizza per le sue manifatture tessili e per i suoi saponifici o che lo rivende ai centri manifatturieri della Germania meridionale⁵³.

La domanda di olio che continua a venire dal mercato di Rialto spinge vaste

51 Per i rapporti tra l'area abruzzese e Venezia si veda M. Costantini, "Sottovento". *L'Abruzzo e i traffici veneziani*, in M. Costantini e C. Felice, a cura di, *Abruzzo*, cit., pp. 66-73; si veda anche Id., "Sottovento". *I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio-basso Adriatico*, in «Proposte e ricerche», n. 49, 2002, pp. 7-22.

52 M. Moroni, *Prestatori ebrei ed economie cittadine nella Marca anconitana, secoli XIII-XV*, in S. Anselmi e V. Bonazzoli, a cura di, *La presenza ebraica nelle Marche. Secoli XIII-XX*, Ancona, Quaderni di «Proposte e ricerche», n. 14, 1993, pp. 16-17; L. Tomei, *Prospero Montani, eminenza grigia del regime personale di Liverotto Euffreducci o vero ispiratore del colpo di stato del gennaio del 1502?*, in *Caratteri e peculiarità dei secoli XV-XVII nella Marca meridionale*, Grottammare 1999, pp. 113-115 e 226-228.

53 I. Mattozzi, *Crisi, stagnazione e mutamento nello stato veneziano sei-settecentesco: il caso del commercio e della produzione olearia*, in «Studi veneziani», n. s., IV, 1980, p. 204. Si veda anche Id., *Olio pugliese e olio ionico nel commercio veneziano sei-settecentesco*, in *Mercanti e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, Bologna 1986, pp. 147-160; M. Costantini, *L'olio della Serenissima, dal commercio alla produzione. Per una storia dell'uso produttivo di un territorio d'oltremare in una strategia mercantile*, in M. Costantini e A. Nikkiforou, a cura di, *Levante veneziano. Aspetti di storia delle isole ionie al tempo della Serenissima*, Roma 1996, pp. 11-19.

zone dell'Italia centromeridionale ad ampliare l'olivicoltura; intanto l'appannamento della presenza veneziana permette l'emergere di nuovi ceti mercantili: è il fenomeno che incomincia a manifestarsi nel corso del Seicento. Essendo, come si è detto, ancora scarso il ruolo di Trieste, ad approfittarne è soprattutto Ferrara: lo si comprende anche dal particolare punto di vista fornito dai *Libri delle contumacie* del porto di Ancona.

Le conseguenze di questo duplice processo appaiono ormai evidenti: mentre comincia a ridursi la produzione marchigiana, poi fortemente colpita dalle gelate del primo Settecento, dall'Abruzzo e soprattutto dalla Puglia il flusso oleario in direzione dell'alto Adriatico e in particolare di Ferrara resta consistente, anche se inferiore a quello cinquecentesco⁵⁴; a controllarlo, però, probabilmente anche per effetto di tale riduzione, sono ormai gruppi mercantili locali: di Bari e di Molfetta, in primo luogo, ma, come hanno rilevato Ruggiero Romano e Ivo Mattozzi, ai pugliesi si affiancano ormai alcuni mercanti fermani che, con le loro navi, si incaricano di trasportare l'olio dalla Puglia a Ferrara⁵⁵. Di recente, il consolidarsi di questo ruolo mercantile della marineria fermana ha trovato una precisa conferma nel *Libro di estrazioni di generi diversi nella dogana d'Abruzzo* studiato da Alessandra Bulgarelli: nel 1670, secondo tale fonte, 23 dei 45 carichi d'olio in partenza dai porti abruzzesi sono effettuati «con imbarcazioni proprie» dai mercanti fermani⁵⁶. La loro attività ha avuto, infine, ulteriori attestazioni dallo studio che ho condotto sulla fiera di Fermo in età moderna e dai lavori che Luigi Rossi e Olimpia Gobbi hanno dedicato al ruolo svolto nei commerci adriatici dai porti della costa picena⁵⁷. Merita di essere richiamato il documento pubblicato nel 2000 da Ga-

54 A. Montaudo, *L'olio nel Regno di Napoli nel XVIII secolo. Commercio, Annona e Arrendamenti*, Napoli 2005, pp. 133-145.

55 R. Romano, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIII^e siècle*, Parigi 1951, pp. 74-77; I. Mattozzi, *Crisi, stagnazione e mutamento*, cit., pp. 258-259.

56 A. Bulgarelli Lukacs, *Mercati e mercanti in Abruzzo (secc. XV-XVIII)*, in M. Costantini e C. Felice, a cura di, *Abruzzo. Economia e territorio in una prospettiva storica*, Vasto 1998, p. 272.

57 M. Moroni, *La fiera di Fermo*, cit., pp. 23-59; L. Rossi, *Merci e mercanti nell'area fermana all'inizio dell'età moderna*, in *Civiltà contadina e civiltà marinara nella Marca meridionale e nei rapporti fra le due sponde dell'Adriatico*, Cupramarittima 1998, pp. 317-326; Id., *Il mare per contado, Fermo per padrone*, cit., pp. 81-100; O. Gobbi, *Porti e commercio marittimo*, cit., pp. 101-132.

briale Cavezzi relativo alla società costituita nel 1709 da Alessandro Maggiori e dai fratelli Francesco Maria, Gioacchino, Giovan Battista e Giuseppe Nicola Trevisani, esponenti di due famiglie mercantili da tempo attive nel Porto di Fermo: l'accordo prevede l'apertura di due case di commercio a Bari ed a Ferrara, gestite rispettivamente da Giuseppe Nicola Ferri e da Pier Lorenzo Aloisi, l'impiego di quattro «bastimenti» da utilizzare nel «negotio degli ogli e di altre mercantie», nonché l'affitto di «magazzini, piscine e tini» sia a Ferrara che a Pontelagoscuro, per un investimento complessivo di ben quarantamila scudi⁵⁸.

tab. 4 – *Merci dell'area picena, aprutina e pugliese entrate nel porto di Ancona, con indicazione dei luoghi di provenienza e del numero dei carichi (1632-1649).*

<i>anni 1632-1638</i>	<i>anni 1644-1649</i>
anici: Bari 2, Bisceglie 1	anici: /
bombacina: Brindisi 1	bombacina: /
canapa: Bari 1	canapa: /
carbone: Giulianova 1	carbone: /
carrube: Polignano 1	carrube: /
cera: Giulianova 1	cera: /
cibarie: Fermo 1	cibarie: /
colli diversi: Vasto 1	colli diversi: /
cordovani: Fermo 1	cordovani: /
cuoio: Termoli 1	cuoio: /
erbaggi: Vasto 1	erbaggi: /
filati: Brindisi 1	filati: Fermo 1
foglia: Campo Marino 4, Termoli 1, Vasto 1	foglia: Campo Marino 1, Mola 1, Vasto 2
formaggio: Vasto 1, Polignano 1.	formaggio: /
frutti: Bari 1, Bisceglie 3, Giulianova 1, Puglia 1, San Benedetto 1, Trani 1, Vasto 1	frutti: /
grano: Civitanova 1, Fortore 1, Giulianova 1	grano: /
lana: Fermo 1	lana: /
legna da fuoco: Fermo 1, Marano 1, Puglia 1, Termoli 7, Tremiti 1, San Vito 1, Vasto 1	legna da fuoco: Brindisi 1, Campo Marino 1, Ortona 3, Recanati 1, Regno 1, Termoli 14, Vasto 1

⁵⁸ G. Cavezzi, *Un'impresa "multinazionale" di inizio '700*, in «Cimbas», n. 19, 2000, pp. 4-13.

<i>anni 1632-1638</i>	<i>anni 1644-1649</i>
maioliche: Atri 8, Galvano 3, Giulianova 5, Pescara 2	maioliche: /
noci: Giulianova 1	noci: /
olio: Bari 1, Bisceglie 1, Brindisi 1, Ortona 1, Pescara 1, Polignano 2, Puglia 1	olio: Bisceglie 1, Brindisi 3, Gallipoli 2, Molfetta 1, Otranto 2, Puglia 1
oliva: Termoli 1	oliva: /
orzo: Fermo 1, Grottammare 1	orzo: /
pannine: Civitanova 1,	pannine: /
pellame: Pescara 1, Ortona 1, Vasto 1	pellame: /
pelli agnelline: Pescara 1	pelli agnelline: /
persone: Giulianova 1, Grottammare 1, Ortona 1, Pescara 2	persone: Bari 1, Barletta 1, Bisceglie 1, Brindisi 2, Civitanova 1, Gallipoli 1, Ortona 2, Otranto 1, Polignano 1, Recanati 1, Termoli 6, Vasto 1
riso: Civitanova 1, Grottammare 1, Giulianova 3	riso: /
robe diverse: Fermo 2, Vasto 1	robe diverse: /
sale: Barletta 6, Trani 1	sale: Barletta 3
salumi: Trani 1	salumi: /
sapone: Fermo 2, Vasto 1	sapone: /
scope: Fermo 1	scope: /
vallonea: /	vallonea: Barletta 2
vino: Giulianova 1, Marano 1, Ortona 2, Puglia 1, Pescara 6, Polignano 1, Sant'Elpidio 1, Vieste 1	vino: Pescara 1

Fonte: ASAN, *Sanità*, Libri delle contumacie, 1632-1660.

tab. 5 – *Merci dell'area picena, aprutina e pugliese entrate nel porto di Ancona, con indicazione dei luoghi di provenienza (1650-1660).*

<i>anni 1650-1654</i>	<i>anni 1655-1660</i>
aceto: /	aceto: Vasto 1
anici: Bari 1	anici: Bari 3, Mola 1
arance: /	arance: Torre di Palme 1
colli diversi: Civitanova 1	colli diversi: /
foglia: Campo Marino 1, Ortona 1, Termoli 1	foglia: Campo Marino 2, Pescara 1, Vasto 1

segue

anni 1650-1654	anni 1655-1660
formaggio: Puglia 1	formaggio: Vasto 1
frutti: /	frutti: Molfetta 1
grano: Bari 1, Portorecanati 1	grano: Fermo 1, Montesanto 1, Sant'Elpidio 1
lana: Francavilla 1	lana: /
legna da fuoco: Campo Marino 1, Fortore 1, Ortona 4, Sant'Elpidio 1, San Vito 3, Termoli 35, Vasto 2	legna da fuoco: Campo Marino 2, Fermo 2, Grottammare 2, Marano 1, Ortona 1, Porto d'Ascoli 1, Sant'Elpidio 2, Termoli 4, Trino 2, Vasto 1
legumi: Bari 2, Brindisi 1	legumi: Bari 1
maioliche: /	maioliche: Galvano 4, Giulianova 4, Pescara 1, San Benedetto 1
mandorle: /	mandorle: Bari 4, Bisceglie 1, Mola 1
olio: Bari 16, Barletta 2, Bisceglie 2, Brindisi 5, Francavilla 1, Giovinazzo 1, Mola 1, Molfetta 1, Ortona 1, Otranto 1	olio: Bari 13, Bisceglie 5, Brindisi 1, Francavilla 2, Mola 2, Molfetta 6, Monopoli 1, Pescara 3, Puglia 2, Vasto 1
orzo: Brindisi 1	orzo: /
pannine: /	pannine: Pescara 1
persone: Bari 1, Bisceglie 1, Civitanova 3, Pescara 1, Sant'Elpidio 1, Termoli 8	persone: Bari 6, Bisceglie 1, Civitanova 2, Grottammare 2, Marano 1, Mola 1, Molfetta 1, Porto d'Ascoli 1, Pescara 2, Puglia 2, San Benedetto 1, Termoli 2
riso: Pescara 1	riso: Galvano 2, Giulianova 6, Pescara 1
robe diverse: Monopoli 1, Recanati 1	robe diverse: Bari 1, Bisceglie 1, Civitanova 2, Grottammare 1, Molfetta 2, Pescara 3, Puglia 2, Termoli 1, Trémiti 1
sale: Barletta 92, Vieste 1	sale: Barletta 14
salumi: /	salumi: Fermo 1
sapone: /	sapone: Bari 1, Francavilla 1, Pescara 1
vino: /	vino: Bari 1

Fonte: ASAN, *Sanità*, Libri delle contumacie, 1632-1660.

Analoghi processi si verificano anche nel commercio del grano e del vino. Il primo risulta poco documentato nelle fonti anconitane qui analizzate; la città dorica si rifornisce soprattutto tramite gli approdi maceratesi e fermani, a conferma di quanto già emerso dalle ricerche di Gabriele Cavezzi e Olimpia Gob-

bi⁵⁹, mentre solo saltuariamente grano e orzo provengono dai porti pugliesi, fra i quali è del tutto assente quello che era stato il maggior porto cerealicolo della regione, cioè Barletta, da dove in direzione di Ancona partono unicamente grandi carichi di sale⁶⁰. Quanto al vino, l'ancora scarsa rilevanza del commercio vinario nell'area pugliese («presente in età moderna solo sporadicamente – scrive Salvemini – a bordo di marciliane e trabaccoli che risalgono l'Adriatico»⁶¹) è confermata dal basso numero degli imbarchi; i carichi di vino entrati nel porto di Ancona provengono più dall'Abruzzo (e in particolare da Pescara) che dalla Puglia.

7. *Il quadro generale.* Come si diceva all'inizio, i *Libri delle contumacie* presentano non pochi limiti e quindi forniscono dati che non vanno certo assolutizzati; si tratta comunque di una fonte dalla quale, benché incompleta e lacunosa, emerge con sufficiente chiarezza un quadro molto più mosso e articolato di quello delineato dai classici studi di Alberto Caracciolo⁶². Nel movimento portuale di Ancona non esistono soltanto le marine veneziana e ragusea; oltre a Trieste e ai «ponentini» (fiamminghi, inglesi e soprattutto francesi), che sono presenti anche nei registri redatti dai Provvisori alla sanità, nell'ambito del ben noto processo di «mercantilizzazione dell'agricoltura»⁶³ stanno consolidandosi realtà nuove: nell'alto Adriatico, in primo luogo, ma anche in Puglia e nelle Marche. Ciò significa che, con l'esplosione di quella che Biagio Salvemini ha chiamato «la crisi della funzione di redistribuzione mercantile di Venezia»⁶⁴, accanto ai ponentini e agli asburgici si affermano nuovi ceti mercantili locali. Nei decenni a cavallo della metà del Seicento questi processi sono soltanto agli inizi, ma i *Libri delle contu-*

59 Id., *L'estrazione delle granaglie dai porti adriatici della Marca meridionale alla fine del XVI secolo*, in «Cimbas», n. 11, 1996, pp. 3-17; O. Gobbi, *Porti e commercio marittimo*, cit., pp. 109-115.

60 B. Salvemini, *Prima della Puglia. Terra di Bari e il sistema regionale in età moderna*, in L. Masella e B. Salvemini, a cura di, *La Puglia*, Torino 1989, pp. 123-126.

61 *Ibidem*, p. 154.

62 Oltre a *Il porto franco*, cit., ci si riferisce anche ad altri studi dello stesso Caracciolo: *Francesco Trionfi, capitalista e magnate d'Ancona*, Milano 1962; *L'economia regionale negli anni della costituzione del porto franco di Ancona*, Bologna 1978, pp. 151-165.

63 A. Caracciolo, *Il porto franco*, cit., p. 197.

64 B. Salvemini, *Prima della Puglia*, cit., p. 140.

macie tenuti dopo il 1632 dai Provvisori alla sanità di Ancona permettono già di individuarli con sufficiente precisione. Ciò è possibile perché, in molti casi, questi ceti emergono proprio dal gruppo dei *paroni* delle imbarcazioni che dalle regioni centro-meridionali della Penisola si muovono verso l'alto Adriatico, seppure non più unicamente in direzione di Venezia, ma sempre più spesso alla volta di Ferrara e di Trieste. Da questo particolare *milieu* mercantile, nel nuovo quadro dell'economia europea che nel Settecento tornerà a rivitalizzare gli scambi marittimi, emergeranno i "negozianti" e gli imprenditori che si sforzeranno di competere con i nuovi protagonisti dei commerci adriatici⁶⁵.

Appendice

Decreto dei Provvisori alla sanità di Ancona, primo dicembre 1632
(ASAN, *Sanità pubblica*, Ufficio di Sanità, Ordini e lettere, 1611-1660, b. 39)

Volendo noi per debito del nostro offitio accompagnare per quanto si puole con la sicurezza della sanità, et con le diligenze et cautele che per ciò sono necessarie di usare, la soddisfazione anco di mercanti et altri, che capitano, o fanno condurre merci in questo Porto, er facilitar loro in ogni possibile maniera la spedizione. Pertanto habbiamo risoluto venire all'infrascritti ordini et dichiarazioni da osservarsi da nostri ministri.

1. De' luoghi dello Stato Ecclesiastico dell'una e l'altra Riviera

Che capitando in Porto barche o navilij, con merci o senza dalli Porti dello Stato Ecclesiastico dell'una e l'altra riviera superiore et inferiore, cioè da Ferrara et altri luoghi di quella Legatione, Ravenna e suo distretto, Cesenatico, Rimini, Pesaro, Fano et Senigaglia, Porto di Fermo, Grotte a Mare, Ascoli et Porto di Recanati, ricevute le fedie delle persone et li mandati delle robbe dal signor Sebastiano Benincasa Deputato, reviste diligentemente et trovatele legittime, libbere et autentiche; et senza alcuna altra difficoltà confrontate le persone con le fedie, et cognosciutele giuste, et di segni in esse espresse, attestando di più il Parone con suo giuramento non haver egli per il viaggio praticato in altra barca, né havuto commercio con altre persone, né date loro, né da quelle riceuto cosa alcuna, possi detto Benincasa dare la pratica alle persone con precetto però al Parone in pena della vita di non move-re né scaricare di barca robba di sorte alcuna, ma di dare subito in offitio cartolario distinto al solito, delli colli, et marche di esse, et per conto di chi sono, trasmettendolo poi al medesimo officio con li mandati acciò confrontatili, si possi segnare il rescritto, che firmato poi da uno di noi si dovrà eseguire puntualmente sotto le pene de bandi.

⁶⁵ *Ibidem*, pp. 134-149; A. Carrino e B. Salvemini, *Porti di campagna, porti di città*, cit., pp. 244-245.

2. Di Puglia et Abbruzzo

Item, capitando di Puglia barche et navilij, et vascelli, et di Abruzzo con carico di robbe native di quelle parti, o in esse fabricate, come naranci, limoni, cimini, anaci, risi, olj, rasi-ne, fave, saponi, amandole, formaggi et altre simili merci di quelli Paesi, eccettuate robbe di corpo, con fedie et mandati buoni et libberi, si dia pratica alle persone, con l'ordine per il cartolario et precetto di non scaricare cosa alcuna senza licenza come sopra.

3. Di Vinetia et lochi adiacenti

Venendo di Venetia, Chiozza et luoghi adiacenti barche o vascelli carichi o scarichi, riconosciuti dal predetto deputato, si piglieranno da esso le fedie, mandati et le lettere di porto al solito, con mandare poi subiyo il tutto all'offitio et venendoli dato ordine di porvi guardiano, dovrà eseguirlo con la sola sottoscrizione di uno di noi, ma nelli ordini di scarico et pratiche di detti navilij, si ricerchi la sottoscrizione della maggior parte.

4. Dalmatia et Istria

De' luoghi di tutta la Dalmatia, et dell'Istria, prese le fedie come quelle di Venetia, et mandate all'offitio come sopra, se l'ordine del Guardiano o Revisore da deputarvisi sarà sottoscritto da uno di noi dovrà dal medemo deputato osservarsi, ma lo scarico di robbe, le pratiche di dette barche le polize non si obbediranno dal medemo se non firmati dalla maggior parte dell'offitio nostro.

5. Trieste, Fiume et luochi Imperiali

Di Trieste, Fiume, Bucchari, et altri luoghi dello Stato Imperiale se arrivassero barche in porto con carico o senza, et senza haver tocco luogo dello Stato Ecclesiastico; poiché in caso che avessero in alcuno de porti dello Stato predetto riceuta la pratica dovrebbero esser trattati nel medemo modo espresso nel primo capitolo, mentre non apparisse cosa rilevante in contrario, prese le fedie come sopra et trasmesse in officio assieme con li mandati delle robbe, sottoscritto l'ordine de porvi Guardiano o Revisore da uno di noi, sia osservato; ma nelle pratiche et scarichi di mercantie vi si richieda la sottoscrizione della maggior parte della Deputazione.

6. Vascelli di Ragusa

Di Ragusa all'arrivo che faranno vascelli, et riconosciuti al solito si piglieranno dal medemo Deputato al Porto le fedie, et mandati, et riconfrontate le persone con li nomi et signi espressi nelle patenti, si manderanno subito le fedie predette con la relazione del tempo che mancano, del viaggio tenuto, et de luoghi che avessero tocchi, et delli accidenti che li fossero occorsi, come anco l'attestazione della confrontatione delle persone, et sanità di esse all'offitio nostro, dal quale spedendosi sopra essi vascelli adire (?) alcuno non solo per la pratica et scarico de robbe, ma anco per deputarvi persone con la sottoscrizione di dua de noi dovrà essere puntualmente osservato et obbedito.

7. Vascelli di Levante

Item occorrendo venir vascelli di Alessandria, Smirne, Constantinopoli, Santa Maura, Patino, Modone, Corone, Gija et altri luoghi di Levante, riconosciuti al solito dal Deputato

al Porto, si dovranno da esso con le solite et debite diligenze pigliar le fedi, et patenti in aceto o profumate con incenso secondo l'occasione, et in tal maniera espurgate si trasmetteranno subito all'offitio per dar gli ordini opportuni, li quali sottoscritti dalla maggior parte di noi così per porvi (?) Guardiano, come pur darli lo scarico, et terminate le contumace la pratica dovranno osservarsi dal sopradetto Deputato del Porto con ogni cura et diligenza.

8. *Vascelli di Ponente*

Quanto si è detto de vascelli di Levante, si dovrà anco osservare nelli vascelli che di Fiandra, Olanda et Inghilterra, et luoghi di Ponente, con salume et altre merci di quelli Paesi capitassero in questo Porto così circa il pigliar le fedi, come nell'esecuzione delli ordini da darsi conforme si esprime al capitolo 7.

9. *Guardiani a' lazzeretto et scarichi di merci*

Similmente ordiniamo che per l'elettione de' guardiani alli lazzeretti da mandarvisi per lo spungo de robbe di qualsiasi sorte, et li scarichi di dette merci con le diligenze, che pareanno all'offitio, da qualsiasi naviglio che da qualsiasi luogo capiti, et si voglia dall'offitio sottoporre a contumacia debbano questi ordini esser sottoscritti dalla maggior parte di noi per la loro validità.

10. *Diligenze durante le contumacie*

Ma li ordini, che durante le contumacie si dessero di effettuare le diligenze sopra le robbe introdotte nelli lazzeretti, di aprir li colli et espurgar le merci, eccettuato però il dar fuori di lazzeretto cosa alcuna, per il qual caso nel seguente capitolo si darà rimedio opportuno, basti per haver debita osservanza, che siano firmati da dua di noi solamente.

11. *Pratiche di lazzeretti*

Item ordinamo che l'ordine da dare per levar dalli lazzeretti qualsivoglia sorte di robbe durante le contumacie con le diligenze da esprimersi in essi ordini, come anco doppo la contumacia, le polizze per le pratiche totali debbano esser sottoscritte, affinché sortischino il fine della debita osservanza, dalla maggior parte di noi et non adempiuta tale condizione non vaglino.

12. *Vascelli di là del Capo d'Otranto et altri*

Inoltre perché potrebbe venir caso, che dalla Puglia e dalla Riviera di sopra dello Stato Ecclesiastico capitassero in questo Porto navilij con carico di merci non native di quelli Paesi, ma portate da altronde, et capitate in alcune de Porti di dette Provincie, per fortuna, o per altro accidente, et in specie da luoghi più in là del Capo d'Otranto, in tal caso ordiniamo che riconosciute et prese le fedi al solito dal Deputato del Porto, et trasmesse all'offitio, et da lui riceuti gl'ordini sopra la spedizione di detti navilij sottoscritte dalla maggior parte di noi si debbano puntualmente osservare et obedire.

13. *Parlare a padroni di navilij*

Item ordiniamo, che venendo occasione a mercanti a' quali fossero indirizzati li vascelli parlare con li Paroni d'essi, o ad altri con li passaggieri, eccetto però a' sensali, sia loro

permesso dal Deputato del Porto purché segua alla sua presenza, con distanza debita, senza mescolanza di Persone, et che non si parli in altra lingua che italiana, et sempre doppo che saranno state prese le fedi, et altre relationi che occorressero da nostri ministri.

14. *Rinfrescamenti*

Finalmente comandiamo al predetto nostro Deputato al Porto che in caso di bisogno che havessero le persone di qualsivoglia navilio, che capitasse, di pane, vino et altri viveri, et rinfreschi necessarij posse darglii sempre con la sua presenza e senza mischianza di persone, osservata inoltre la debita cautela della distanza.

15. *Ordini*

Et tutte le sopradette diligenze, et conditioni ordiniamo et comandiamo a tutti et singoli nostri ministri che in avvenire debbano puntualmente eseguire et con ogni diligenza per buon governo del nostro offitio, non ostante qualsivoglia altro ordine, uso o consuetudine, et qualsivoglia altra cosa in contro, non derogando però, ma restando in robore loro gli ordini già dati ad sudetto Deputato in principio del nostro offitio per li rimbarchij et altre occorrenze sotto li sei, sette et otto di novembre prossimo passato.

Datum Ancone, in offitio Sanitatis, die prima mensis decembris 1632.