

Rapporti mediterranei, pratiche documentarie, presenze veneziane: le reti economiche e culturali (XIV-XVI sec.)

MEDITERRANEAN RELATIONS, DOCUMENTARY PRACTICES AND THE PRESENCE OF VENICE: ECONOMIC AND CULTURAL NETWORKS (14-16TH CENT.)

10 - 12 settembre 2015

Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Jean-Claude HOCQUET, Université Charles-de-Gaulle - Lille III, CNRS - Centre national de la recherche scientifique

Lo spazio mediterraneo e l'organizzazione della navigazione e del commercio

Abstract

Navigazione di linea e monopolio gestito dall'*ordo*: monopolio portuale, di bandiera, di navigazione, tutelato dagli Statuti marittimi del XIII secolo.

I - I viaggi

Le loro destinazioni per scambiare le ricchezze prodotte alle due estremità del mondo, passando per lo scalo realtino.

La cronologia dei viaggi e il crollo del sistema.

Le sovvenzioni, prestiti rimborsabili e anticipo sui noli pagati agli armatori dopo il ritorno.

I pagamenti operati dagli *Estraordinari*.

Le galee *ad unum denarium*: tutte le merci caricate e scaricate erano *ad unum denarium [...] quia est providendum quod [...] in eis (= nelle galee) sit equalitas*.

La navigazione delle galee si presentava come un vero e proprio cabotaggio, con una moltiplicazione di scali che era fonte di profitti cumulati.

II – Il trasporto del sale

La solidarietà tra i diversi vettori del commercio marittimo di Venezia: *l'ordo salis*.

L'obbligo di tornare a Venezia con il sale, di fare tappa presso alcune saline situate in prossimità dei capolinea dei viaggi delle galee o sulla via del ritorno del viaggio di Fiandra.

Il sale, carico di ritorno e *zavorra* (saorna, *ballast*).

Un prodotto pagato a buon prezzo dal Comune agli importatori contribuiva ad abbassare il costo di trasporto delle merci.

Il sale, il cui fabbisogno annuale globale si aggirava tra le 15 e le 20 mila tonnellate, richiedeva l'impiego permanente della flotta armata, di cui Venezia si serviva per la guerra navale e la caccia ai corsari.

La stretta correlazione fra tempo di navigazione, distanza da percorrere, lunghezza dell'itinerario, tonnellaggio imbarcato e tipo di nave utilizzata.

III – Complessità degli affari

Bisogna diversificare la consultazione delle fonti.

Studiare i diversi segmenti di un itinerario, siano essi terrestri, fluviali o marittimi: un porto si trova sempre alla giunzione dei due tipi di rotte.

Le funzioni di Livorno, Spalato o Messina nei confronti di Venezia.

L'essenziale degli affari di Venezia avveniva nel Mediterraneo, mentre l'Atlantico rivestiva un ruolo secondario (meno del 20 % delle partenze da Venezia) durante tutto il periodo considerato, dalla cronaca Morosini (primo terzo del secolo XV) alla fine del Cinquecento.

Le vere novità furono l'arrivo a Venezia delle navi nordiche, l'attività sulla piazza di mercanti genovesi, fiamminghi, fiorentini, ragusei, ebrei, greci e portoghesi e il rovesciamento statistico a vantaggio delle navi straniere nelle attività portuali di Venezia.

Nel Quattrocento, i servizi di cabotaggio delle navi veneziane nel Ponente mediterraneo.

IV – Appendici

provenienza	Sale sbarcato	Numero annuo di vascelli	Carico medio (moggia)	Aumento marginale del carico (%)
Capodistria	1 136	35/36	32	
Pirano	4 487	128/129	35	+ 10
Pago	3 118	72/73	43	+ 23
Sebenico	572	7/8	74	+ 72
Corfù	1 241	7/8	172	+ 132
Candia	705	3/4	184	+ 7
Trapani	938	4/5	217	+ 18
Cipro	1 722	6/7	262	+ 20

Pari a 235/238 piccoli tonnellaggi, 7/8 medi tonnellaggi, 20/24 grossi tonnellaggi per anno

Tabella 1: Importazioni di sale a Venezia negli anni 1587-1593 (medie annuali)

	Vascelli sottomessi alla tassa d'ancoraggio	Non tassati (sale)	Totale
Piccoli tonnellaggi	69	235/238	304/307
Medi tonnellaggi	73	7/8	80/81
Grossi tonnellaggi	50	20/24	70/74
Indeterminati	3		
Totale	195	262/270	457/465

Tabella 2: Il movimento annuo del porto di Venezia (entrate) nel decennio 1590-1599

Conclusioni

- La conquista militare turca ha danneggiato le posizioni commerciali veneziane.
- Venezia ha perso le sue posizioni di monopolio divenute superflue con l'espansione della navigazione e dei traffici nel XVI secolo.
- Alla fine del XVI secolo l'attività del porto di Venezia era di gran lunga superiore a quella descritta nel cosiddetto 'testamento' del doge Mocenigo.
- Ma la maggior parte degli scambi era ormai gestita dai mercanti stranieri e dalle loro navi.
- Venezia si era preparata alla mutazione con l'industrializzazione (stamperia, prodotti tessili di lana, di seta) e la bonifica agricola operata dalle grandi aziende rurali del patriziato.