

Mediterranea

ricerche storiche

n° 30

Aprile 2014
Anno XI

Direttore: Orazio Cancila

Responsabile: Antonino Giuffrida

Comitato scientifico:

Maurice Aymard, Franco Benigno, Henri Bresc, Rossella Cancila, Federico Cresti, Antonino De Francesco, Gérard Delille, Salvatore Fodale, Enrico Iachello, Olga Katsiardi-Hering, Salvatore Lupo, María Ángeles Pérez Samper, Guido Pescosolido, Paolo Preto, Luis Ribot Garcia, Mustafa Soykut, Marcello Verga, Bartolomé Yun Casalilla

Segreteria di Redazione:

Nicola Cusumano, Valentina Favarò, Matteo Di Figlia, Lavinia Pinzarrone, Valeria Patti

Direzione, Redazione e Amministrazione:

Cattedra di Storia Moderna c/o Facoltà di Lettere e Filosofia

Dipartimento di Culture e Società

Viale delle Scienze, ed. 12 - 90128 Palermo

Tel. 091 23899308

mediterraneanaricerchestoriche@gmail.com

online sul sito www.mediterraneanaricerchestoriche.it

Mediterranea - ricerche storiche

ISSN: 1824-3010 (stampa) ISSN: 1828-230X (online)

Registrazione n. 37, 2/12/2003, della Cancelleria del Tribunale di Palermo

Iscrizione n. 15707 del Registro degli Operatori di Comunicazione

Copyright © Associazione no profit "Mediterranea" - Palermo

Il presente numero è a cura di Valeria Patti

I testi sono sottoposti a referaggio in doppio cieco. Nel 2013 hanno fatto da referee per "Mediterranea - ricerche storiche" Luigi Alonzi (Palermo), Carlo Bitossi (Ferrara), Luciano Catalioto (Messina), Rita Chiacchella (Perugia), Pietro Del Negro (Padova), Juan Francisco Jiménez Alcázar (Murcia), Domenico Ligresti (Catania), Claudio Marsilio (Lisbona), Angelo Moioli (Milano), Marina Montesano (Messina), Aurelio Musi (Salerno), Elisa Novi Chavarría (Università del Molise), Walter Panciera (Padova), Luciano Pezzolo (Venezia), Rosanna Pirajno (Palermo), Giuseppe Agostino Poli (Bari), Gian Paolo Romagnani (Verona), Roberto Rossi (Salerno), Patrizia Sardina (Palermo), Claudio Torrisi (Palermo), Maurizio Vesco (Palermo).

Mediterranea - ricerche storiche è presente in ISI Web of Science (Art & Humanities Citation Index), Scopus Bibliographic Database, EBSCOhost™ (Historical Abstracts, Humanities Source), CiteFactor, DOAJ, ERIH (Int2), Ulrich's web, Bibliografia Storica Nazionale, Catalogo italiano dei periodici (ACNP), Google Scholar, Intute, Base - Bielefeld Academic Search Engine, Scirus, Bayerische Staatsbibliothek - Digitale Bibliothek

Walter Panciera

NAVIGAZIONE, PILOTI, TESTIMONIALI E NAUFRAGI NELL'ISTRIA DEL SETTECENTO

SOMMARIO: *Le attività portuali dei centri costieri istriani non si limitavano nel XVIII secolo al piccolo cabotaggio e al trasporto delle materie prime locali. I servizi di pilotaggio e di ancoraggio, i controlli di sanità e la raccolta dei testimoniali, le operazioni di soccorso in mare e di recupero delle merci riguardavano imbarcazioni di ogni tipo e di ogni bandiera. L'analisi di fonti finora inesplorate, come appunto i testimoniali o 'prove di fortuna', consentono di affermare che il litorale istriano costituiva un'area perfettamente integrata con le grandi correnti dei traffici internazionali, luogo di transito e di contatto per uomini di diversa provenienza. I servizi connessi alla navigazione spiegano in buona parte la vivacità economica dell'area; il litorale tra Rovigno e Parenzo era a tutti gli effetti nel Settecento la vera porta di accesso all'alto Adriatico e a Venezia in particolare.*

PAROLA CHIAVE: *Istria, storia marittima, testimoniali, naufragi, piloti, Venezia.*

NAVIGATION, PILOTS, SEA PROTESTS AND SHIPWRECKS IN THE EIGHTEENTH CENTURY ISTRIA

ABSTRACT: *The port activities of the Istrian coastal cities in the Eighteenth century were not limited to small vessels and the transport of local raw materials. Pilotage and anchorage services, health checks and collection of sea protests, operations of sea rescue and recovery of goods concerned crafts of every type and every flag. The analysis of unexplored sources, as the sea protests, allows to assert that the Istrian coast was fully integrated with the main streams of the international trade, constituting a contact area for men of different nationalities and background. The services related to navigation in large part explain the economic vitality of this area; the coastline between Rovinj and Poreč during the Eighteenth century was indeed the true gateway to the high Adriatic sea and in particular to the Venice lagoon.*

KEYWORDS: *Istria, maritime history, sea protests, shipwrecks, pilots, Venice.*

Introduzione

È davvero impossibile riuscire anche solo a smussare le sconcertanti immagini di povertà relative alla zona interna della penisola istriana che vengono regolarmente proposte nel corso del Settecento. Scrive nel 1747 il Podestà veneziano di Capodistria Gabriele Badoer¹: «La Provincia dell'Istria esige il suo sostentamento per tutto ciò che ha relazione al vitto, al vestito, e alla coltura delle persone comode, da' prodotti naturali del sale, dell'olio, del vino, delle legne da fuoco, delle pescagioni, e dalla navigazione del mare, atteso il denaro ch'entra dipendente da' prodotti stessi a beneficio universale della Provincia medesima; poco o quasi niente ritraendo dall'industria, dalle arti, e dal commercio»; dall'entroterra, osserva, non arrivano che qualche capo di bovini e i miseri prodotti della falegnameria la più popolare: botti, mastelli, crivelli, scatole. «L'interno si dirà con verità è un composto

¹ Archivio di stato di Venezia (= Asve), *Cinque Savi alla Mercanzia, Prima serie*, (= V Sm I), b. 573, fasc. 'Capo d'Istria', 12 maggio 1747.

di miserabili», precisa infine, con inconsueta crudezza, il Badoer. Una cinquantina d'anni prima, il capitano cosiddetto di Raspo, che in realtà risiedeva da inizio Cinquecento nella bella cittadina di Buzet/Pinguente, osserva in relazione ai cinque castelli e alle tredici comunità dell'interno, sottoposte alla sua giurisdizione: «non potrò riferire che miserie, non degne forse delle pubbliche aspettative»².

Ricerche storiche abbastanza recenti, in particolare quelle condotte da Egidio Ivetic, hanno invece messo in evidenza la ripresa economica delle località rivierasche della stessa penisola istriana nel corso dell'ultimo secolo di vita della Repubblica di Venezia³. L'economia del litorale era stata già da lungo tempo sorretta dal commercio del sale, dal trasporto del legname dell'entroterra soprattutto verso la Dominante, e dall'attività di produzione del pesce salato, stimolata quest'ultima dalla crescente domanda dei territori veneti e pontifici che si affacciavano sull'Adriatico occidentale. In buona parte condizionata dalla forza commerciale e dalle scelte adottate da Venezia a protezione dei suoi traffici, specie per quanto riguarda il litorale settentrionale dell'Istria, da Muggia a Punta Salvore, l'economia portuale e cittadina non aveva in realtà fatto grandi passi in avanti nel corso dei secoli XVI e XVII. Un nuovo dinamismo si andò manifestando proprio a partire dal primo Settecento, quando l'attività della marineria istriana, che faceva perno sul centro propulsore di Rovigno, conobbe un evidente sviluppo, non senza elementi di continuità con la precedente e plurisecolare esperienza. L'istituzione del porto franco di Trieste, infine, funse da polo di attrazione e da mercato di sbocco delle materie prime a partire almeno dalla metà del secolo, alimentando nuove correnti di traffico di cui poté facilmente avvantaggiarsi per la sua prossimità anche la penisola istriana⁴.

Le minori capacità di controllo esercitate da Venezia e la crescente presenza di una marineria libera battente ormai le più diverse bandiere, fino

² Ivi, fasc. 'Pinguente', Giovanni Priuli, 5 giugno 1699.

³ E. Ivetic, *L'Istria moderna. 1500-1797. Una regione di confine*, Cierre, Verona, 2010, pp. 96-100; Id., *Caratteri generali e problemi dell'economia dell'Istria veneta nel Settecento*, in «Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno», XXIV, 1994, pp. 75-137; Id., *La flotta da pesca e da commercio dell'Istria veneta nel 1746*, «Archivio veneto», s. V, 144 (1995), pp. 135-146; Id., *Lo sviluppo dell'ambiente urbano di Parenzo nel Settecento*, «Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria», n.s., 42 (1994), pp. 275-297. Id., *La popolazione dell'Istria nell'età moderna. Lineamenti evolutivi*, Centro di ricerche storiche di Rovigno, Rovigno 1997, pp. 138-147.

⁴ Id., *L'Istria moderna* cit., pp. 84-88 e 97-98. Nei soli due mesi di settembre/ottobre 1759, ad esempio, giunsero a Trieste dai porti istriani parecchie piccole imbarcazioni (37 brazzere, 14 pieleggi e 2 trabaccoli) che trasportarono legname, mattoni, acquavite, pesce salato e altri prodotti della penisola (Asve, *V Sm I*, b. 573, fasc. "Capo d'Istria", Agostino Soranzo, 16 novembre 1759). Sul porto di Trieste: R. Finzi, L. Panariti, G. Panjek (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste, II, La città dei traffici. 1719-1918*, Lint, Trieste, 2003 (in particolare i saggi dello stesso Panjek e di W. Drobesh).

a quella danese o svedese⁵, favorirono lo sviluppo delle attività portuali e di servizio connesse. La rotta adriatica normale seguiva infatti, per quanto riguarda i bastimenti provenienti dal bacino occidentale del Mediterraneo, una linea che tagliava trasversalmente l'Adriatico dall'altezza del Gargano (molto più di rado da Ancona) verso la Dalmazia centrale e l'Istria. Quando le imbarcazioni provenivano dalle isole Ionie o dal Levante bordeggiavano in ogni caso la sponda orientale dell'Adriatico, che offriva fondali più profondi e molto maggiori possibilità di ancoraggio e di sosta nonché una quantità di punti di orientamento, per toccare la penisola istriana prima di raggiungere Venezia⁶. Infine, nuovi stimoli ed esigenze, come quelle connesse allo sviluppo protoindustriale della vicina terraferma veneta, specie per quanto riguarda la gelsi-bachicoltura, indussero a cercare in Istria qualche altro sviluppo in attività non direttamente correlate alla presenza del mare, peraltro senza particolare successo⁷.

Cercherò qui di dimostrare, grazie al ricorso a fonti finora quasi per nulla esplorate, che le attività portuali dei centri costieri istriani non erano affatto limitate nel XVIII secolo, come spesso si è supposto, al piccolo cabottaggio e al trasporto delle materie prime locali (sale e legname, innanzi tutto). Le rotte seguite e il servizio obbligatorio dei cosiddetti 'pedoti [piloti] d'Istria' rendevano il litorale tra Rovigno e Parenzo una vera e propria anticamera ufficiale della laguna veneziana. Imbarcazioni di tutti i tipi, battenti ogni genere di bandiera presente allora nel Mediterraneo, frequentavano assiduamente le acque e i porti istriani e richiedevano una serie di servizi che davano luogo ad ampia occupazione: controlli di sanità, diritti di ancoraggio, denunce di avaria, riparazione di scafi, soccorso in mare e recupero di merci. Ancor prima della creazione del porto franco di Trieste, il litorale istriano costituiva un'area perfettamente integrata con le grandi correnti dei traffici internazionali, luogo di transito e di contatto per uomini di diversa provenienza, uniti dallo speciale vincolo della vita di mare.

⁵ U. Tucci, *La marina mercantile veneziana nel Settecento*, «Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano», II, 1960, pp. 158-159 e prospetto dei bastimenti in partenza da Venezia 1735-1759.

⁶ Id., *La pratica della navigazione*, in A. Tenenti, U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia. Temi. Il mare*, Istituto della Enciclopedia italiana, Roma, 1991, pp. 528 e 542-544.

⁷ E. Apih, *Carli, Gian Rinaldo*, in *Dizionario biografico degli italiani*, 20, 1977, pp. 161-167; W. Panciera, *L'arte matrice. I lanifici della Repubblica di Venezia nei secoli XVII e XVIII*, Canova, Treviso, 1996, pp. 206-208; D. Darovec, *L'impresa mercantile di Gian Rinaldo Carli: il lanificio di Ceré presso Capodistria*, «Quaderni giuliani di Storia», XXV, 2004/1, pp. 143-152; E. Ivetic, *L'Istria* cit., p. 150; sulla presenza della gelsibachicoltura a Capodistria: Asve, *V Sm I*, b. 573, fasc. "Pinguento, Pietro Emo", 15 maggio 1760.

Piloti e consoli

La fraglia ovvero corporazione dei cosiddetti 'pedotti' [piloti] d'Istria venne istituita a Venezia nel 1440; le sue caratteristiche e i suoi regolamenti vennero in seguito più volte precisati e in parte modificati fino all'approvazione del Codice della veneta mercantile marina del 1786⁸. La magistratura delegata a controllarne il corretto funzionamento era quella antica degli Ufficiali al Cattaver di Venezia, creata nel 1280 e che aveva competenze, ad esempio, sui pellegrinaggi verso la Terrasanta, sulla repressione del contrabbando e sui ritrovamenti di possibili tesori⁹. Quella dei piloti era a tutti gli effetti, contrariamente a quanto si potrebbe supporre, una corporazione della stessa città di Venezia, uno dei numerosi mestieri che nel corso della prima età moderna vennero via via regolamentati, non certo un'attività che vedeva coinvolti direttamente i sudditi istriani. Ma attraverso questa istituzione il governo veneziano dimostrava prima di tutto di continuare a considerare l'alto Adriatico, se non l'interno mare che ostinatamente veniva indicato col sostantivo "Golfo", come uno spazio unitario e coerente. Il centro urbano di Venezia ne costituiva il terminal privilegiato mentre le due cittadine istriane di Rovigno in estate e di Parenzo in inverno, dove un numero sufficiente di piloti era obbligato costantemente a dimorare, diventavano secondo questa concezione l'imboccatura di un liquido vestibolo che conduceva direttamente alla porta di accesso di Malamocco e infine al bacino di San Marco.

Il problema principale non era quello di rendere più sicura una rotta che solo in prossimità dello stesso porto di Malamocco, a causa di secche e di scanni, richiedeva davvero solide e specifiche competenze nautiche. In quel frangente entrava infatti in azione, con la supervisione dell'Ammiraglio del porto, importante carica di nomina governativa¹⁰, un'altra categoria di piloti ovvero i 'patroni' dei rimorchiatori ovvero 'peote' a remi, un mestiere che venne anch'esso regolamentato (in maniera davvero anacronistica!) solo nel faticoso 1789¹¹. Nel caso dei piloti cosiddetti d'Istria, si trattava piuttosto di riaffermare l'antico prestigio navale della città e di garantire

⁸ *Codice per la Veneta mercantile marina approvato dal decreto dell'Eccellentissimo Senato 21 settembre 1786*, Pinelli, Venezia, 1786, parte III, titolo V, pp. 261-269.

⁹ A. Sambo, *Il lavoro portuale*, in A. Tenenti, U. Tucci (a cura di), *Storia di Venezia. Temi. Il mare cit.*, pp. 837-838; A. Parenzo, *Gli esami dei "pedotti" d'Istria*, Tip. Coana, Parenzo, 1896, pp. 5-7; A. Da Mosto, *L'Archivio di stato di Venezia*, Biblioteca d'Arte, Roma, 1937, I, p. 91.

¹⁰ Sambo, *Il lavoro cit.*, p. 844; per la sua «somma importanza» la carica di ammiraglio (oltre a quello di Malamocco, c'erano nel Settecento almeno quelli del Lido di Venezia, di Capodistria, Prevesa, Spalato, Curzola, Zara, Traù e Corfù) era assegnata dal Pien Collegio ovvero dall'organo esecutivo supremo della Repubblica: Asve, *Ufficiali al Cattaver (= Cattaver)*, b. 281, fasc. segnato 5 (che contiene numerosi alcuni atti riguardanti la nomina di ammiragli).

¹¹ Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "Capitolare nuovo fraglia remurchianti 1789"; copia decreto del Senato del 9 maggio 1789 su delibera degli Ufficiali al Cattaver del 24 aprile.

una maggiore sicurezza nell'accesso alla capitale, ma anche di assicurare una sorta di monopolio a quella parte della marineria veneziana che poteva così trovare un impiego regolare e un reddito minimo garantito¹².

Già a partire dal XVI secolo vennero infatti fissate precise tariffe per il pilotaggio in alto Adriatico delle navi pubbliche¹³. Nel Settecento, i piloti godevano ormai di un assegno mensile, anche in caso di malattia, compresi gli anziani 'giubilati', ma esclusi gli apprendisti. Questo appannaggio veniva calcolato dal Gastaldo della corporazione come quota di riparto sulle riscossioni complessive avvenute¹⁴. Negli anni trenta del XVIII secolo, ad esempio, il servizio del pilota d'Istria veniva computato per 62 lire venete al viaggio¹⁵. La fraglia era suddivisa, come un qualsiasi altro mestiere corporato, in diversi gradi, quattro per la precisione: i *pedotti di rispetto* ovvero apprendisti che dovevano avere almeno 10 anni e restare al servizio di un pilota grande per almeno 7 anni, con preferenza per i figli dei piloti medesimi; i *pedotti piccoli*, che dovevano avere almeno 17 anni e passare almeno 5 anni a pilotare navigli inferiori a 100 botti di stazza, una volta superato un esame d'idoneità; i *pedotti grandi*, che dovevano aver compiuto almeno 22 anni. Dopo vent'anni come *pedotta grande* (22 dal 1786) l'interessato diventava *giubilato*, ma in realtà conservava la possibilità di esercitare il mestiere senza l'obbligo di effettuare la quota minima di quattro viaggi all'anno e di quattro lavori completi di scandaglio alle bocche di porto previsti per i due gradi di pilota piccolo e di pilota grande¹⁶.

La consistenza numerica di questo mestiere, legato esclusivamente alla rotta Istria – Malamocco, così si presentava poco dopo la metà del Settecento, quando due decreti del Senato veneto cercarono di mettere rimedio agli abusi intervenuti e di rinverdire la normativa in vigore, vicenda che condusse alla stesura di un coerente regolamento in materia approvato il 23 settembre 1755¹⁷:

¹² Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "1755. Libro della Descrizione de' Pedoti d'Istria", p. 1: «necessaria alla salute della vita degl'homini, de' pubblici, e privati legni, e degl'averi, che per la frequentata via del mare aprodando in Venezia, mantengono la libertà al Governo, la dignità al Principato, e la felice sussistenza al Popolo Veneto...».

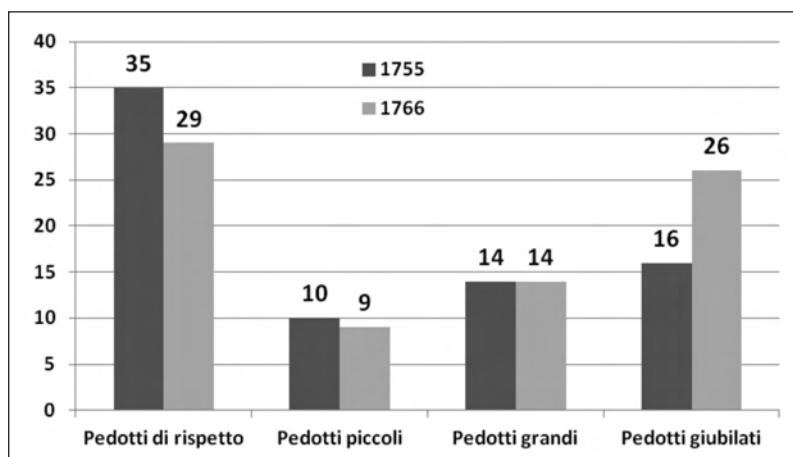
¹³ Sambo, *Il lavoro* cit., p. 840.

¹⁴ Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "Capitolare nuovo fraglia remurchianti 1789", capitoli 4, 6, 7, 12.

¹⁵ Asve, *Giudici del Forestier, Terminazioni d'avaree*, reg. 7.

¹⁶ A. Sambo, *Il lavoro* cit., pp. 838-839; Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "Capitolare nuovo fraglia remurchianti 1789", capitoli 1-7; *Codice per la Veneta mercantile* cit., pp. 264-265.

¹⁷ Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "1755. Libro Della Descrizione de' Pedoti d'Istria", pp. 1-7 (i decreti sono in data 25 maggio 1754 e 30 agosto 1755). La descrizione nominativa dei piloti alle pp. 9-67, 68-106, 126-179, 278-328 (si veda l'appendice: rielaborazione dei materiali di cui alla descrizione nominativa; dopo il 1768 le registrazioni si interrompono).



Fraglia dei 'pedotti d'Istria' nel 1755 e nel 1766.

I nomi dei piloti (si veda la lista in appendice) rivelano che il mestiere era in realtà riservato a pochissime famiglie di Malamocco, dove ancora oggi gli stessi lignaggi familiari sono straordinariamente diffusi, tenuto conto dell'esiguità dell'abitato: Buranella, Miani, Nobile, Rachello. Come si vede chiaramente dal grafico, la riforma del 1755 consentì di stabilizzare un numero congruo di questi esperti piloti. A distanza di dieci anni, però, è constatabile il manifestarsi di un'ovvia tendenza alla chiusura dei ranghi, con uno scivolamento pressoché automatico in avanti rispetto al grado, e al contrario con un accesso dal basso di minore consistenza rispetto alle promozioni avvenute.

L'esenzione per i capitani dall'obbligo d'imbarcare il pilota contro versamento di 10 ducati da versare alla corporazione, concessa tra il 1680 e il 1721 ai bastimenti inglesi, fiamminghi, francesi, veneti e imperiali¹⁸, nonché l'inosservanza di altre norme e gli abusi spesso praticati, potrebbero far pensare a una progressiva perdita d'importanza del mestiere. Invece, nella prima metà del Settecento, quest'ultimo restava più vivo che mai, legato anche a un obbligo importante del 'pedota' contemplato dall'uso e non dai regolamenti: misurare correttamente in partenza dall'Istria l'esatto pescaggio dei bastimenti carichi prima della traversata e soprattutto del successivo ingresso in laguna. Questo serviva, come si diceva «per dar l'acqua giusta alli remurchianti» ossia perché il pilota potesse dichiarare ai rimorchiatori e all'Ammiraglio del porto di Malamocco l'esatto pescaggio di ogni imbarcazione. I titolari dei rimorchiatori erano così in grado di valutare se e quando l'imbarcazione stessa poteva passare dalla bocca di porto

¹⁸ Sambo, *Il lavoro* cit., p. 842; Asve, *Cattaver*, b. 137 A, fasc. s.n. con alcuni processi e fascioletto "Pedoti", scrittura degli Ufficiali al Cattaver, 8 giugno 1722.

senza subire danni ovvero senza 'investire' nei numerosi banchi di sabbia e in insidiose quanto invisibili secche, per poi portarsi ad ancorare nel porto di Malamocco e infine transitare felicemente per i canali della laguna¹⁹.

Da tutta la documentazione emerge chiaramente come il ricorso al pilota d'Istria fosse molto frequente anche per quelle imbarcazioni che risultavano potenzialmente esentate dall'obbligo, come quelle inglesi. Piuttosto, una pratica abbastanza frequente pare fosse il tentativo da parte di qualche marinaio di Rovigno o di Parenzo, più o meno esperto ma senza dubbio intraprendente, di sostituirsi illegalmente ai piloti veneziani. È questo, ad esempio, il caso di Francesco Gandolfo detto Salta-piscine, un chioggiotto residente a Rovigno che nell'agosto 1759 tentò inutilmente di imbarcarsi su di una polacca napoletana, nonostante il maltempo, al posto del 'pedotta' piccolo Rinaldo Miani, inveendo contro la corporazione e contro la prudenza da essa coltivata. Le sue parole lasciano intravedere forse rivalità municipali mal sopite, certo una malcelata invidia nei confronti dei privilegiati marinai di Malamocco²⁰. Un altro 'falso pilota' di Rovigno, Marco Piccolo, si imbarcò nel 1719 sulla nave francese Fior di Maggio che veniva da Smirne e la condusse a Malamocco benché fossero presenti almeno tre piloti pubblici a Parenzo, i quali si erano portati a Porto Dalia per proporsi al capitano del bastimento. Piccolo venne presto condannato in contumacia a tre anni di bando da Venezia e, in caso di inosservanza, a un anno di prigione «serrata alla luce»²¹. Infine, nel febbraio 1728 il marinaio istriano Domenico Benussi venne imbarcato al posto del pilota Vincenzo Rachello sulla nave inglese *Diligenza* proveniente da Trapani, carica di sale e con tredici passeggeri; il suo capitano William Richardson dovette presto pentirsene se, come testimoniò l'Ammiraglio di Malamocco, rischiò malamente di naufragare sui bassi fondali presso Venezia a causa dell'inesperienza dello stesso Benussi²². Più in generale, i tre consoli inglese, danese e svedese a Venezia si rivolsero nel 1787 al governo della Serenissima per denunciare questi disordini, a loro dire frequenti e potenzialmente forieri di disgrazia²³.

¹⁹ Asve, *Cattaver*, b. 137, fasc. "1760. Processo contro Cristofolo Amadi patron di barca da remurchio per tartana maltese. Malamocco", comparizione dell'Ammiraglio di Malamocco, Lorenzo q. Francesco Buranella, 7 agosto 1760.

²⁰ Ivi, fasc. "1759. Processo contro Francesco Salta Piscine...", 31 agosto e primo settembre 1759: il Salta-piscine «...rispose delle parole ingiuriose verso li peoti dicendo che non sono capaci perché vuol imbarcare subito e far vela tempo o no perché adesso xe bona stagion et essi non sono capaci come esso, e sono porchi, anzi le soggiunse che tutti rovignesi in altra volta lasciarono i peoti in porto come tanti porchi».

²¹ Asve, *Cattaver*, b. 136, fasc. "1719. Processo sopra l'obbligo che deve aver ogni bastimento, nave ed altro legno di servirsi delli pedotti approvati".

²² Ivi, fasc. "Processo sopra nave inglese", 27 febbraio - 15 giugno 1728.

²³ Asve, *Cattaver*, b. 281, scrittura di Vettor Morosini e Angelo Marcello, 9 febbraio 1787 con allegata nota di Agostino Barbarigo, Savio alla mercanzia, che accompagna la denuncia dei consoli Guglielmo Corrado Martens danese, Roberto Richie inglese, Pietro Delorth svedese presentata il 30 gennaio 1787.

Per quanto riguarda i piloti pubblici regolari, non ci sono elementi per pensare a una vera e propria crisi del mestiere nel corso del Settecento. Solo con gli anni ottanta il loro numero diminuì in modo significativo; soprattutto risulta evidente una progressiva chiusura dei ranghi secondo una stringente logica familista²⁴. Piuttosto, il problema vero, cui il Codice della veneta mercantile marina cercò di ovviare in via definitiva con il permesso di imbarcarsi per tre mesi come rematori dei rimorchiatori²⁵, era costituito dall'obbligo di rimanere in Istria per lunghi periodi di tempo. Nel 1722, ad esempio, i fratelli Giorgio e Gaspare Rachello, figli dell'Ammiraglio di Malamocco in carica, Bartolomeo, supplicarono la Signoria di Venezia di essere esentati *tout court* da questo obbligo. Stavano godendo del loro mensile senza lavorare, osservarono, mentre avrebbero ben potuto coadiuvare il loro padre nelle sue importanti incombenze²⁶. Tre decenni dopo, in effetti, il decimo capitolo della riforma del 1755 ammorbidì di molto questo peso mal sopportato perché ridusse la permanenza in Istria di almeno quattro piloti grandi e due piccoli al periodo non meglio specificato di maggiore attività (che poi forse si stabilizzò in sette mesi a Parenzo e cinque a Rovigno)²⁷, senza per questo impedire di «cogliere quelle occasioni che loro si presentassero di qualche profitto». Inoltre, venne prescritto che questa incombenza dovesse essere assunta con un criterio di rotazione («con ordine di volta»), salvo in caso certificato di malattia²⁸.

Va ricordato anche il legame molto stretto tra la corporazione privilegiata dei 'Pedotti d'Istria' e la carica alquanto rilevante di Ammiraglio di Malamocco. Assieme all'Ammiraglio del Lido, di gran lunga meno importante nel Settecento perché la bocca di San Nicolò era ormai impraticabile a causa dell'avvenuto interrimento²⁹, l'Ammiraglio di Malamocco veniva nominato dal Pien Collegio di Venezia, organo supremo di governo, su proposta degli Ufficiali al Cattaver. Dal capitolare e anche dalla documentazione processuale risulta che quasi sempre l'Ammiraglio veniva scelto tra i ranghi dei piloti d'Istria. Dunque, almeno nel Settecento, anch'egli apparteneva di norma a quelle tre-quattro famiglie di Malamocco che monopolizzavano il mestiere e che si spartivano dunque questa importante e ben retribuita incombenza con un criterio di rotazione analogo a

²⁴ Le rilevazioni attestano che le famiglie sono sempre le stesse e che nella seconda metà del secolo il ricambio dal basso era limitato e controllatissimo: nel 1776 n. 30 piloti grandi, 2 piccoli e 5 apprendisti; nel 1785 rispettivamente n. 25, 7 e 7; nel 1793 n. 20, 2 e 5 (Asve, *Cattaver*, b. 281, terminazione 16 maggio 1776, proclama 12 dicembre 1785 con lista allegata, ruoli della professione 8 luglio 1793).

²⁵ Cfr. Sambo, *Il lavoro* cit., pp. 843-844.

²⁶ Asve, *Cattaver*, b. 139A, fasc. s.n., fascicoletto inserito "Pedoti", 4 marzo 1722 (copia).

²⁷ Asve, *Cattaver*, b. 281, scrittura di Francesco Morosini, 8 gennaio 1785.

²⁸ Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "Capitolare nuovo fraglia remurchianti 1789", capitoli 10 e 11.

²⁹ D. Calabi, *Canali, rive, approdi*, in *Storia di Venezia. Il mare* cit., pp. 767-769.

quell'«ordine di volta» che regolava la presenza obbligatoria dei piloti nei porti istriani³⁰.

Infine almeno un cenno merita, nel contesto dei legami tra l'Istria e i servizi commerciali e marittimi, la presenza nel XVIII secolo di un console della nazione francese a Rovigno e di un vice console a Parenzo, legata senza dubbio alla funzione centrale di questi due scali sulla via per Venezia e per Trieste. Negli anni trenta a Rovigno era presente un francese, tale Noveau, e il console di origine italiana Francesco Giuliani a Parenzo; entrambi facevano capo al console generale francese a Venezia, in quel momento Jean Le Blond³¹. A Rovigno, il console pare dimorasse nel Settecento all'attuale civico n. 39, a metà circa di via Dietro Castello, oggi Ulica Vladimira Švalbe (dopo essere diventata nel ventennio fascista, ahimè, via del Littorio)³². Verso la fine del secolo operava come vice console a Rovigno tale Giovanni Maraspin, sulla cui condotta nel corso di un paio di recuperi di navi naufragate i rettori veneziani ebbero però alquanto da ridire³³.

Avarie e 'prove di fortuna' in Istria

L'importanza dei porti istriani per la navigazione nelle acque adriatiche di ogni genere di bastimento è dimostrata dalla quantità di dichiarazioni di avaria ('prove di fortuna', altrimenti chiamate 'testimoniali' o anche 'consolati' quando rilasciate davanti alle autorità consolari dei diversi porti; ingl. *sea protests*) che vennero presentate nelle cancellerie delle autorità delle località litoranee. Si tratta di una fonte rimasta finora quasi inesplorata, che consente invece di illuminare alcuni importanti aspetti della pratica navale e delle problematiche del commercio marittimo. Riservandomi di ritornare in separata sede sulle potenzialità e i limiti di questo tipo di documentazione, osservo soltanto che il suo utilizzo nella storiografia anche specialistica è stato sporadico, non sistematico, in sostanza limitato a pochi sondaggi³⁴. Sono tuttavia assai chiare le osservazioni, anche di tipo metodologico, contenute in due saggi di Giuseppe Felloni che toccano l'istituto delle avarie

³⁰ *Codice cit.*, p. 252; Sambo, *Il lavoro cit.*, p. 844. Ad esempio, nel 1725 l'ammiraglio era Bortolo Rachello, nel 1735 Miano Miani, nel 1745 Piero Rachello detto Zorzon (Giorgione), nel 1760 Lorenzo Buranella (Asve, *Cattaver*, bb. 136 e 137). Per il pagamento dovuto direttamente dai capitani all'arrivo delle navi: Asve, *Giudici del Forestier, Terminazioni d'avaree*, regg. 7-11.

³¹ Asve, *V Sm I*, b. 573, fasc. "Capo d'Istria", Podestà Francesco Molin, 9 gennaio 1733.

³² M. Budicin, *Itinerari storico-artistici, in Rovigno d'Istria*, a c. di F. Stener, Fama Ruvignisa, Trieste 1997, p. 226.

³³ Asve, *V Sm I*, b. 567, fasc. "Pola", conte Francesco Bembo, 25 gennaio 1784, conte Almorò Gabriele Romieri, 31 luglio e 2 settembre 1791.

³⁴ J. Luetić, «*Prove di fortuna*» di navi veneziane a Ragusa, «Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano», II, 1960, pp. 211-221; N. Iubatti, P. Di Lullo, «*Prove di fortuna*», ovvero attività mercantile e naufragi nel '700 ortonese, «Bollettino della Deputazione Abruzzese di Storia Patria», LXXVII (1987), pp. 167-206; G. Zacché, «*Prove di fortuna*», fonti

marittime a Genova, nonché le pagine dedicate a questo tipo di fonti da Luca Lo Basso³⁵. Lo stesso Felloni ricorda peraltro la dimensione europea dell'istituto dell'avaria e la precoce adozione di una normativa condivisa fin dall'età medievale³⁶. Con precedenti nel diritto romano per quanto riguarda il 'getto' delle merci in caso di pericolo per le imbarcazioni, la procedura di avaria, di cui la prova di fortuna o testimoniale costituiva l'atto di apertura, venne inclusa nei testi e negli statuti di diritto marittimo fin dal XIII-XIV secolo. L'elaborazione giuridica culminò con l'inserimento in quel vero e proprio codice di diritto internazionale costituito dal cosiddetto 'Consolato del Mare', arricchito e precisato dalla successiva normativa dei diversi stati europei come la famosa *Ordonnance* colbertiana del 1681 o l'Editto toscano del 1748 o ancora il Codice per la veneta mercantile marina del 1781³⁷.

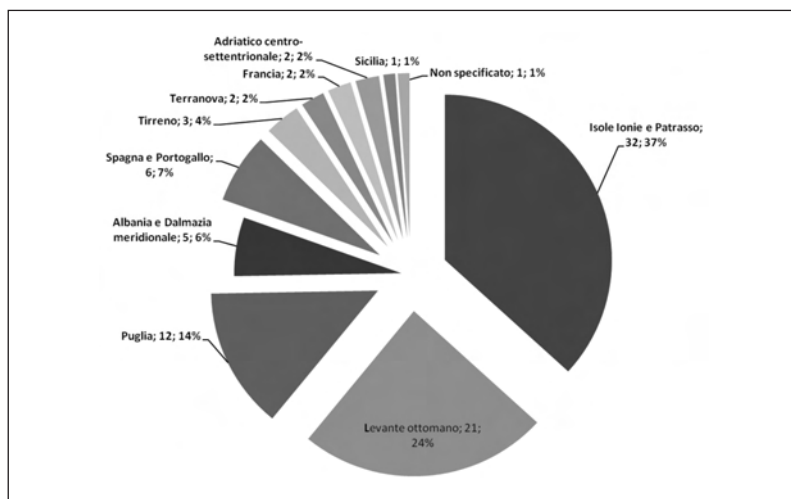
inedite per lo studio dei rischi della navigazione mercantile (XVI-XVIII secolo): il caso di Cefalonia, «Studi Veneziani», n.s., XV, 1988, pp. 253-270; G. Tatò, *Le prove di fortuna nel XVIII e XIX negli atti dell'Archivio di Stato di Trieste*, in M. Marzari (a cura di), *Navi di legno. Evoluzione tecnica 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; G.D. Pagratis, *"Le fortune di mare". Incidenti della navigazione mercantile nei mari Ionio e Adriatico (1611-1795)*, ivi, pp. 841-861; 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 delle Marche e della Romagna in appendice).

³⁵ 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*, Società ligure di Storia Patria, Genova, 2003, Vol. I, pp. 337-364; L. Lo Basso, *A vela e a remi. Navigazione, guerra e schiavitù nel Mediterraneo (secc. XVI-XVIII)*, Philobiblon, Ventimiglia, 2004, pp. 28-29.

³⁶ Felloni, *Una fonte inesplorata* cit., p. 846; osserva ancora Felloni (*Organizzazione portuale* cit., p. 356) come assieme ai testimoniali «Ancora più sostanziose sono le pratiche di avaria generale le cui notizie sono di tale ricchezza per la storia marittima da non avere riscontro in alcuna altra fonte».

³⁷ 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; 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, 2011¹², pp. 13-19. Una recente disamina dell'avaria nel diritto romano in E.M. Luna Gamboa, *L'avaria comune*, tesi di dottorato in Sistema Giuridico Romanistico, Unificazione del Diritto e Diritto dell'Integrazione, Università degli studi di Roma 'Tor Vergata', 25 settembre 2008, relatore prof. Sandro Schipani, pp. 15-58 (http://dspace.uniroma2.it/dspace/bitstream/2108/766/1/Luna_Gamboa_Tesi.pdf). Passando attraverso i codici di commercio napoleonici (v. ad es. i titoli XI e XII del Libro II del codice del Regno d'Italia, 1808), l'attuale disciplina dell'avaria deriva dalle cosiddette Regole di York e Anversa (1864, 1877 e successive) che uniformarono a livello internazionale questo particolare istituto giuridico.

Da un ampio sondaggio condotto sulle 'prove di fortuna' raccolte e conservate a Venezia presso i Consoli dei mercanti nel periodo 1735-1764³⁸, in totale 372, risulta innanzi tutto che ben 87 di queste provengono dai porti istriani: Rovigno 65, Parenzo 14, Pola 3, Orsera 3, Pirano 2. Questo significa una percentuale del 24% sul totale dei documenti e soprattutto di ben il 35% sulle 251 dichiarazioni fatte fuori dalla stessa Venezia e da Malamocco. Rovigno, in particolare, con 65 'prove' copre da sola il 26% delle dichiarazioni, Venezia esclusa. È di per sé interessante considerare la provenienza delle 87 imbarcazioni coinvolte, che ovviamente avevano subito quale più quale meno perdite e danni, a volte anche gravi, conseguenti a tempeste, fortunali, attacchi corsari, collisioni, ecc. e che ovviamente avevano fatto scalo nei cinque porti istriani interessati a volte solamente per imbarcare il prescritto pilota, a volte invece anche per cause di forza maggiore.



Provenienza per area delle imbarcazioni dichiaranti avaria in Istria (1735-1764).

³⁸ Asve, *Consoli dei mercanti*, bb. 103-108; si tratta del periodo delle cosiddette 'navi atte' ossia dell'ultimo tentativo di rilancio della marineria veneta: questo periodo è esattamente circoscritto agli anni 1736-1763, ma nel sondaggio ho preso in esame anche l'anno precedente e il successivo in modo da comprendere così un trentennio esatto (1735-1764). Per questa periodizzazione: Tucci, *La marina mercantile* cit., pp. 175-189; 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, pp. 572-583 (poi riprodotto in: *Porto, navi e traffici a Venezia. 1700-2000*, Marsilio, Venezia, 2004, pp. 36-49).

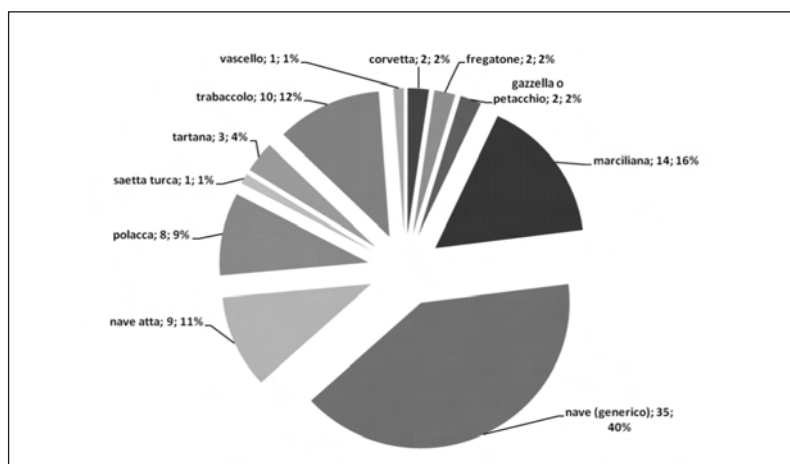
Come si vede, se la parte più consistente dei bastimenti arrivava da porti abbastanza prossimi, come quelli dell'Albania, della Puglia o delle isole Ionie, circa un quarto delle imbarcazioni era partito invece dal Levante ottomano³⁹. Un significativo 11% di queste imbarcazioni arrivava invece dalla penisola iberica, dalla Francia e addirittura dalla lontana Terranova. Questi risultati non possono naturalmente essere ritenuti rappresentativi dell'intero traffico marittimo perché i bastimenti dichiaranti avaria rappresentavano ovviamente solo una parte del totale dei navigli in transito, una percentuale stimabile tra il 5 e il 10%, forse più vicina a quest'ultimo⁴⁰. Significa semplicemente che nei porti istriani si intrattenevano rapporti intensi e continui con capitani, mercanti e marinai provenienti dai principali scali mediterranei e non solo, fra i quali vanno menzionati i grandi porti di Lisbona, Marsiglia, Genova e Alicante. Infatti la 'prova di fortuna' affidata alle autorità locali istriane era il primo atto con il quale il capitano poteva vedere ridotte le proprie responsabilità rispetto agli eventi avversi e che consentiva la successiva eventuale ripartizione delle perdite subite tra l'armatore e i mercanti interessati in caso di getto della merce, di atti di pirateria o di danni all'attrezzatura della nave, una procedura molto importante per la riduzione del rischio e per il mantenimento dei rapporti fiduciari interni al mondo mercantile⁴¹.

Una conferma del livello non trascurabile dei rapporti che si intrecciavano grazie alle rotte marittime e una smentita circa la supposta preminenza dei traffici di piccolo cabotaggio in area istriana vengono offerte indirettamente dal tipo di bastimento utilizzato:

³⁹ Queste le località di partenza: Istanbul 7, Alessandria d'Egitto 4, Salonicco 3, Cipro 2, Smirne 2, Tripoli 2, Manika in Eubea 1.

⁴⁰ Se rapportiamo il numero dei testimoniali conservati a Venezia per il periodo 1735-1759 (totale 304, Asve, *Consoli dei mercanti*, bb. 103-108) ai 4284 bastimenti mercantili partiti da Venezia nello stesso periodo (Tucci, *La marina mercantile* cit., in 'note e documenti'), la percentuale è di circa il 7%. Un raffronto più corretto andrebbe effettuato con i bastimenti in arrivo, un dato di cui purtroppo non disponiamo, tenendo conto anche che alcune prove di fortuna o non arrivarono o furono registrate in serie improprie come quelle, poche in verità, riportate nei registri di Terminazioni delle avarie dei Giudici al Forestier. La stima è compatibile con il numero totale di navi registrate in arrivo e in partenza nell'aprile-settembre 1787 che furono 256 (Asve, *Cattaver*, b. 281, "Notta delli bastimenti tutti, sudditi ed esteri ch'entrarono, ed usirono nelli due porti di Lido, e di Malamocco come segue"). Un confronto approssimativo tra il totale delle prove di fortuna riferite a imbarcazioni provenienti dal Levante tra 1735 e 1764 (83 in totale) e tutti i bastimenti arrivati dal Levante nello stesso periodo che furono 488 (Asve, *Giudici del Forestier, Terminazioni d'avaree*, regg. 7-11) dà una percentuale più alta, attorno al 17%, ma si tratta anche dei tragitti tra i più problematici.

⁴¹ Rimangono fondamentali le considerazioni di Giuseppe Felloni, *Una fonte inesplorata* cit.



Tipologia delle imbarcazioni che presentano 'prova di fortuna' in Istria (1735-1764).

La netta preminenza, oltre il 60%, di imbarcazioni a vela certamente di buon tonnellaggio e a tre alberi – navi in genere, vascelli, polacche, corvette – rispetto a imbarcazioni più piccole, adatte al trasporto a corto raggio di prodotti e di materie prime locali (trabaccoli, tartane, petacchi)⁴² dimostra come gran parte dei trasporti marittimi gravitanti in area istriana fosse riferibile a unità navali di stazza medio-grande. Una quota non trascurabile delle merci continuava, è vero, a viaggiare sulle tradizionali marciliane venete, riconoscibili dall'originale albero di trinchetto molto inclinato e dall'assenza di castelli, che avevano una chiglia poco profonda, ma il cui tonnellaggio era andato via via aumentando nel corso del tempo⁴³. Le marciliane assicuravano ancora a Venezia il rifornimento della sempre più richiesta lana pugliese e balcanica e il sale, l'uva passa, il vino moscato, l'olio, la cera e i semi di lino delle isole Ionie e del golfo di Patrasso.

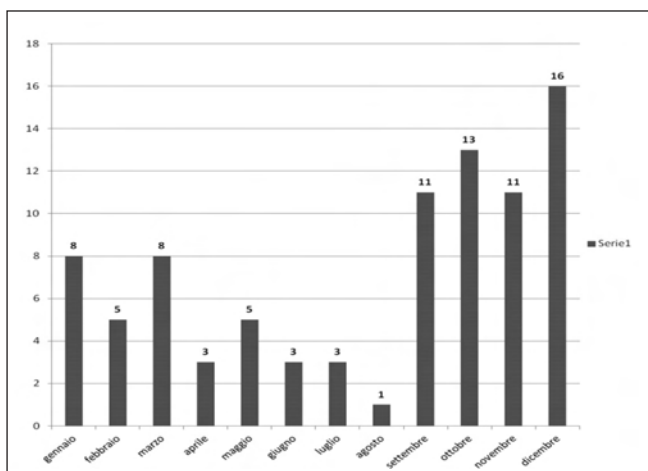
Assume ai nostri occhi una certa rilevanza anche il momento di arrivo delle navi in Istria, che nella maggior parte dei casi coincideva quasi perfettamente con la data della denuncia⁴⁴. Il risultato è certamente viziato dall'andamento stagionale: trattandosi di navi che quasi sempre avevano

⁴² Sulla effettiva portata delle imbarcazioni si veda ad es. Felloni, *Organizzazione portuale* cit., p. 364, tab. 7; Tucci, *La marina mercantile* cit., p. 191; sulle caratteristiche delle imbarcazioni: C. B. Hansen, *Dizionario dei velieri*, Newton Compton, Roma 1990; De Nicolò, *La "Spemanzza"* cit., pp. 131-133.

⁴³ J.C. Hoquet, *Patrimonio tecnico e integrazione culturale in Adriatico: alcuni aspetti*, «Quaderni storici», n.s., 40, 197, pp. 38-39.

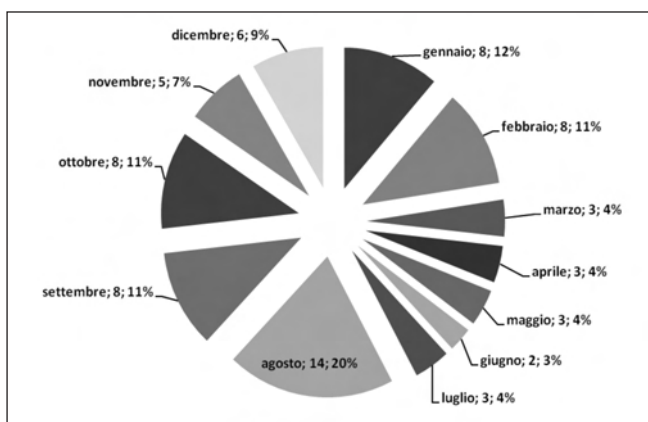
⁴⁴ Viene preso come termine di raffronto la data di quest'ultima, dato che la 'prova di fortuna' viene raccolta nella maggior parte dei casi già al momento dell'arrivo del bastimento presso il casello di sanità.

subito avarie a causa del maltempo in mare, è scontato che nei mesi invernali si presentassero occasioni più frequenti rispetto alla stagione estiva. Così è infatti, ma è vero altresì che la più forte presenza di denunce tra settembre e dicembre rivela anche la presenza di un flusso ininterrotto di arrivi anche nei periodi meno favorevoli.



Mese di arrivo nei porti istriani (87 casi accertati 1735-1764).

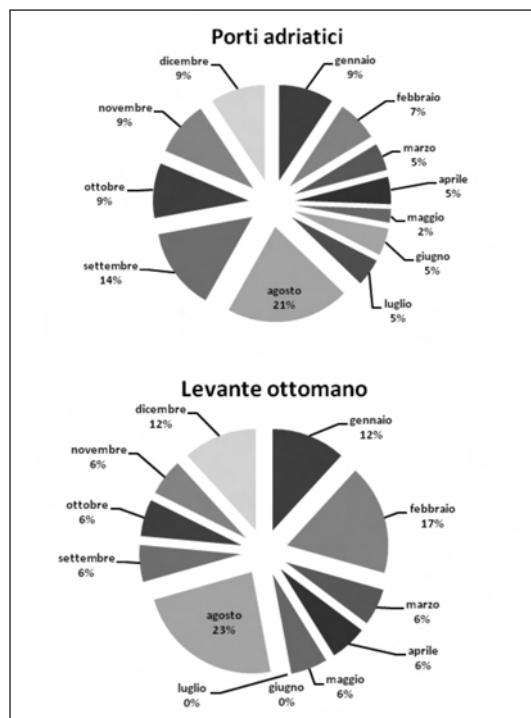
In altre parole, l'intensificarsi delle 'prove di fortuna' tra settembre e dicembre non significa tanto che il traffico marittimo in Istria fosse in quel periodo più intenso, quanto che questo traffico c'era comunque e nonostante la stagione avversa! A suffragare l'evidente impressione di un movimento navale alquanto regolare giungono anche i dati sulla partenza delle navi dai diversi porti di provenienza:



Mese di partenza dei bastimenti dai diversi porti interessati (1735-1764).

Come si vede, un terzo dei bastimenti risulta partito tra agosto e settembre, ma circa la metà in autunno e in inverno. Anche in questo caso ovviamente il destino avverso patito dai bastimenti si giustifica proprio con la navigazione in periodo sfavorevole, ma il peso così chiaramente inferiore delle partenze riferite ai mesi primaverili e all'inizio dell'estate avvalorava piuttosto la sensazione di un traffico navale abbastanza regolare e continuo.

Interessante risulta anche il confronto tra le 51 partenze avvenute dai porti adriatici con le 21 riferibili ai porti del Levante ottomano:



Mese di partenza dei bastimenti: confronto tra porti adriatici e Levante ottomano.

Si nota con molta evidenza una maggiore regolarità per quanto riguarda le partenze dai porti più prossimi del litorale adriatico e dunque dei viaggi a più corto raggio. Per il Levante, invece, i primi due mesi dell'anno, dicembre e soprattutto agosto sembrerebbero assumere maggior peso nelle partenze, in quest'ultimo caso forse in conformità con le asserzioni di tipo teorico circa la convenienza per il 'ritorno' a Venezia a sfruttare il vento di scirocco prevalente tra ottobre e novembre⁴⁵. Tuttavia, il basso numero

⁴⁵ Tucci, *La pratica della navigazione* cit., p. 554.

delle partenze registrate dal Levante non consente di trarre conclusioni neppure approssimative: il dato più generale riguardante tutte le 83 imbarcazioni partite dal Mediterraneo orientale di cui giunsero le 'prove di fortuna' a Venezia si dimostra peraltro molto simile a quello dei porti adriatici, con una prevalenza più plausibile tra agosto e ottobre. La tarda estate e l'inizio d'autunno erano probabilmente il momento preferito per affrontare il trasporto di mercanzie prima che la cattiva stagione rendesse tutto più rischioso e aleatorio!

Infine, qualche cosa possiamo dire circa i bastimenti partiti dagli stessi porti istriani tra 1735 e 1764 e che presentarono dichiarazioni di avaria: furono cinque, quattro destinati a Venezia e uno ad Ancona e trasportavano merci dell'entroterra: olio, miele, vino e pietrame 'da salizo' cioè destinato alla pavimentazione. Solo il 'patrone' di un piccolo *pielego* era un cittadino istriano di Parenzo, gli altri capibarca erano di Venezia e di Chioggia. In quattro casi per colpa della bora e nell'ultimo a causa di una tempesta, si trovarono tutti in grave difficoltà nel corso della pur breve traversata dopo la loro partenza avvenuta dai porti di Rovigno, Orsera e Umago.

Naufragi e recuperi

Due di questi bastimenti, a breve distanza di tempo l'uno dall'altro, meno di un mese tra dicembre 1745 e gennaio 1746, naufragarono miseramente, tanto che i loro capitani/'patroni' furono costretti a rilasciare la loro 'prova di fortuna' a Chioggia.

Il *pielego* Sant'Antonio, un bialbero con vele da goletta, di paron Giacomo Danielon da Parenzo, partito da Umago il 13 dicembre 1745 carico di olio, miele e di oggetti di uso domestico ('massarie'), finì il suo viaggio cinque giorni dopo andando a sbattere contro i murazzi ovvero le difese a mare di Sottomarina a causa di una forte e persistente bora. La rottura degli alberi e del timone aveva reso la barca ingovernabile e a nulla era servito gettare fuori bordo buona parte del carico per cercare di salvare l'imbarcazione. Il mozzo di bordo, Giovan Battista Segalla del fu Antonio da Rovigno testimoniò che gli uomini a bordo erano arrivati «più morti che vivi»⁴⁶!

La nave Stella Fortunata, invece, comandata dal veneziano Antonio Rossi, era partita da Rovigno il 9 gennaio del 1746 diretta ad Ancona, carica di damaschi di fattura veneziana e di 'pietre da salizo', cioè da pavimentazione, queste ultime verosimilmente provenienti dalle cave dell'Istria.

⁴⁶ Asve, *Consoli dei mercanti*, b. 104, prova di fortuna in data 16 dicembre 1745 davanti al Podestà di Chioggia, pubblicata in data 29 dicembre.

L'imbarcazione dal nome tanto beneaugurante incontrò un forte vento di levante il giorno successivo alla partenza, quando già si trovava a una ventina di miglia da Senigallia. Sospinta inevitabilmente verso la costa, si ritrovò due giorni dopo al largo della punta di Goro in Polesine; qui infine il vento fattosi 'impetuoso' la portò nel pieno della notte a 'investire' ovvero ad arenarsi presso Comacchio⁴⁷.

Per quanto riguarda i naufragi, disponiamo di una serie purtroppo parziale e incompleta di deliberazioni dei Cinque savi alla mercanzia di Venezia per la nomina dei cosiddetti 'capi' del naufragio ovvero dei due o a volte tre mercanti che dovevano provvedere alla ripartizione delle merci recuperate e alla liquidazione delle spese per conto dell'armatore e dei caricatori. Per il ventennio 1740-1759 sono 61 le delibere oggi rimaste, a fronte di una numerazione progressiva che arriva a 127, dunque poco meno della metà del totale di quelle effettivamente assunte⁴⁸. In quattro di questi 61 casi il naufragio avvenne proprio in Istria. Gli scarni dati disponibili tratti da questi documenti non dicono molto circa le situazioni e le precise circostanze di queste sciagure e proprio nulla sul tipo di carico, sul tragitto compiuto dai bastimenti e sul loro equipaggio, se non che si tratta sempre di vere e proprie navi e non di imbarcazioni di piccola stazza destinate al semplice cabotaggio.

<i>Data del verbale</i>	<i>Capitano</i>	<i>Nome della nave</i>	<i>Luogo del naufragio</i>	<i>Mercanti interessati</i>
29/03/1743	Sartori Bernardo	Madonna del Monte del Rosario e S. Francesco di Paola	Premontore	33
16/08/1744	Rota Domenico	Il Buoncompagno e la Rosa	Parenzo	49
09/02/1748	Vlasopulo Demetrio	San Spiridione	Rovigno	24
03/11/1750	Lucovich Nicolò	Redentore e Madonna dei carmini	Fasana	33

Che la serie dei verbali ovvero 'terminazioni' di nomina dei cosiddetti 'capi' del naufragio sia incompleta è confermata dalla sicura esistenza di almeno altri quattro naufragi avvenuti nelle acque istriane nello stesso

⁴⁷ Ivi, prova di fortuna in data 16 gennaio 1746 davanti al Podestà di Chioggia, pubblicata in data 18 gennaio 1746.

⁴⁸ Asve, *V Sm I*, bb. 591 e 592. Le delibere ("terminazioni") di approvazione dei capi dei naufragi sono numerate progressivamente, ma molte di esse risultano appunto mancanti.

periodo 1740-59, per i quali disponiamo di altra e più interessante documentazione, dato che ci permette di dire qualcosa anche sulle operazioni di recupero. Poco prima di ferragosto 1740 naufragò nei pressi di Parenzo un trabaccolo, piccolo bialbero utilizzato anche per la pesca, del veneziano Francesco Picello, che sappiamo trasportava barili di aceto, di olio e di vino, alcuni dei quali recuperati da tre diverse persone e stivati in un magazzino della stessa Parenzo⁴⁹. Più interessante il caso della tartana comandata da Biagio Caffiero di Sorrento, che nell'estate 1756 stava trasportando sale, olio, lana e formaggi dall'isola di Santa Maura (Lefkàda) a Venezia. Un vento furioso la fece finire in secca sulla spiaggia detta Femmina Morta vicino a Orsera in Istria, nella notte tra il 27 e 28 luglio. Il Podestà di Parenzo, Antonio Maria Da Mosto, arrivato in loco solo il giorno 30, riuscì con difficoltà a causa anche di problemi di giurisdizione con il conte-vescovo di Orsera, a ottenere la prescritta dichiarazione del capitano. Quest'ultimo, assieme ai quindici uomini del suo equipaggio, venne raggiunto dallo stesso Podestà sulla riva del mare, dov'era alloggiato in una tenda improvvisata, sorvegliato a vista dalle guardie armate della Sanità veneziana. I quattro cannoni recuperati, il formaggio, l'olio e gli attrezzi di bordo risulterono a quel punto già stivati all'interno di una chiesa del porto stesso di Orsera, probabilmente la basilica romanica di Santa Maria del mare⁵⁰. Nello stesso periodo 1740-1759 vi furono anche il naufragio a Pellestrina di una brazzera da pesca di Rovigno con sette persone di equipaggio (1740) e quello della tartana San Spiridione comandata da Luca Petrovich, forse di Perasto, partita da Porto Quieto presso Novigrad/Cittanova carica di legname. Quest'ultimo caso si concluse nel modo più drammatico con la morte per annegamento di tutte e cinque le persone dell'equipaggio a causa di un fortunale incontrato proprio in vista del porto di Chioggia⁵¹!

⁴⁹ Asve, V Sm I, b. 573, fasc. "Parenzo", Pod. Giacomo Zorzi, 17 agosto 1740. Sulla consistenza della flotta da pesca istriana: Ivetic, *La flotta da pesca* cit., pp. 155-156.

⁵⁰ Ivi, 3 agosto 1756.

⁵¹ Lombardo, *Naufragi* cit., pp. 487 e 489. Tra il 1740 e il 1759 furono ben 24 i casi di naufragio registrati nella sola Podesteria di Chioggia, che era certo tra le più coinvolte nel problema in quanto il vento di bora spesso spingeva le imbarcazioni proprio sui lidi meridionali dalla laguna veneta; comunque i casi di naufragio registrati a Venezia nelle terminazioni per la nomina dei capi del consorzio dei mercanti cointeressati al carico riguardavano solo una parte dei casi verificatisi in acque di pertinenza della Serenissima. Infatti, la competenza sui naufragi spettava direttamente ai Rettori (governatori) dei territori interessati coadiuvati in sede locale da un apposito Collegio di dodici notabili, che eleggeva due Soprastanti i quali dovevano provvedere alle operazioni di soccorso, di tutela di uomini e merci e di recupero del carico, con la partecipazione del capitano del bastimento e di eventuali agenti inviati dai mercanti cointeressati; una copia del processo formato dai Rettori avrebbe dovuto pervenire ai Savi alla Mercanzia e agli Avogadori di Comun, ma non mi risulta che ciò avvenisse regolarmente, almeno stante la documentazione conservata: Asve, *Cinque Savi alla Mercanzia, Serie Seconda*, b. 96, Fasc. "Naufraggi, et abbandono de' bastimenti. Commercio", copia a stampa del decreto del Senato 28 giugno 1568, copia del decreto del Senato 30 agosto 1714; Asve, V Sm I, reg. 23 (Rubrica capitolar), c. 78 v, "Naufragi".

In materia di naufragi, è anche interessante cercare di intuire quali potessero essere le implicazioni sociali ed economiche del fenomeno, in questo caso per quanto riguarda le località rivierasche istriane. Possediamo in questa direzione qualche esempio significativo. Il primo riguarda il naufragio della polacca francese *Notre Dame du Bon Secours*, un vascello a tre alberi con velatura mista quadra e latina, partito da Venezia alla volta di Marsiglia al comando del capitano Giovanni Franceschetti. Naufragata nel porto di Fasana probabilmente nel maggio 1730 venne svuotata del carico che fu tutto depositato prima dell'otto luglio in un magazzino di Pola e poi trasferito a Venezia sopra tre distinti trabaccoli. L'operazione costò ai mercanti interessati e all'armatore poco più di 1.700 lire venete: quasi 618 lire e 18 soldi andarono al Cancelliere del reggimento di Pola come rimborso delle spese sostenute nel recupero e a titolo di onorario, 260 lire e 8 soldi furono versate ai due soprastanti al recupero, 32 lire e 11 soldi vennero versati al meriga (sindaco) di Fasana per il servizio di guardia e altre incombenze svolte in loco; il rimanente finì nelle tasche del Conte di Pola, del suo consigliere e del cavaliere di corte⁵².

Molti anni dopo, esattamente il 25 novembre 1787, uno sciabecco carico di stoccafissi e di altre merci proveniente da Trieste, al comando di Natale Bosco da Molfetta, finì incagliato nella secca di Cevera/Červar. Recuperata la nave e parte del carico, vennero riconosciuti a due maestri d'ascia degli squeri di Parenzo 30 zecchini per la riparazione dello scafo (sui 40 da loro richiesti), mentre i circa 2.100 baccalà seccati posti in salvo vennero immediatamente venduti per far fronte alle spese sostenute, dal momento che si trattava di una merce di facile smercio per l'ovvio gradimento che incontrava, allora come oggi, presso il palato delle genti venete. In totale, il capitale recuperato, nave esclusa, ammontò a 17.236 lire, che in misura consistente finì naturalmente per finanziare le operazioni stesse di recupero⁵³.

Alla fine del 1783, ancora, un brigantino francese proveniente dalla Rochelle carico di zucchero e diretto a Fiume, finì per incagliarsi nella «più difficile posizione del Quarnaro» presso l'isolotto di Fenera, a sud di Medolino/Medulin. Solo una parte del carico riuscì a essere recuperata prima che lo stesso bastimento scomparisse tra le onde per una nuova burrasca: le merci di minore pregio vennero immediatamente vendute all'asta per rifarsi delle spese, mentre la scialuppa di bordo sopra la quale si era salvato l'equipaggio venne donata dal capitano Nicolò Roger a Gabriele Rivenelli di Pola che aveva diretto le operazioni di soccorso e di recupero⁵⁴.

⁵² Asve, *V Sm I*, b. 567, fasc. 'Pola', Conte Andrea Trevisan, 30 luglio 1730.

⁵³ Asve, *V Sm I*, b. 573, fasc. "Parenzo", Pod. Pierantonio Venier, 11 dicembre 1787.

⁵⁴ Asve, *V Sm I*, b. 567, fasc. 'Pola', Conte Francesco Bembo, 25 gennaio 1784.

Insomma, l'interesse economico legato a questi eventi eccezionali ma niente affatto infrequenti, unitamente agli utili derivanti dalle normali operazioni di attracco, di carenaggio e di eventuale riparazione dei bastimenti che avvenivano in porto, doveva essere non del tutto trascurabile per la marineria istriana. Lo conferma il particolare caso riferito al naufragio di Michele Riva da Rovigno, arenatosi con il suo trabaccolo nei pressi di Premantura nel viaggio di ritorno da Ancona, a meno che non si trattasse di un più banale episodio di contrabbando: il Cancelliere stesso di Rovigno venne letteralmente respinto da circa 50 concittadini del Riva, che provvidero con le loro barche a scaricare tutta la merce, senza consentire il prescritto intervento pubblico e senza rilasciare alcuna dichiarazione né sulla dinamica dell'incidente, né sul carico trasportato⁵⁵.

Appendice⁵⁶

Fraglia dei Piloti d'Istria, 1755

Piloti di rispetto (apprendisti)

1. Buranella Angelo Giovanni di Piero
2. Buranella Gioacchino Giuseppe di Marco
3. Buranella Giovan Battista di Antonio
4. Buranella Giovan Piero di Antonio
5. Buranella Giuseppe di Antonio
6. Buranella Piero di Battista
7. Buranella Piero di Marco
8. Ferrara Antonio Carlo di Francesco
9. Ferrara Giovanni Domenico di Francesco
10. Gallo Francesco Giovanni di Lorenzo
11. Gallo Michele Marco di Piero
12. Miani Andrea Antonio di Damiano
13. Miani Angelo Arcangelo di Mian
14. Miani Antonio Domenico di Giovanni
15. Miani Bernardino Domenico di Gaspare
16. Miani Bernardino Piero di Rinaldo
17. Miani Domenico Andrea di Marc'Antonio

⁵⁵ Ivi, fasc. 'Pola', Conte Antonio Donà, 12 agosto 1775.

⁵⁶ Asve, *Cattaver*, b. 280, reg. "1755. Libro della Descrizione de' Pedoti d'Istria"; le registrazioni contengono anche i riferimenti alla documentazione prodotta dai singoli piloti fino al 1768, come le fedeli di battesimo e le certificazioni di viaggi e di scandagli effettuati, con rimandi a numeri di carte o di pagine di altro/i registri non conservatisi.

18. Miani Domenico Giacomo di Bernardino
19. Miani Francesco Michele di Giovanni di Damiano
20. Miani Gaspare Giovanni di Gaspare
21. Miani Giovanni Giuseppe di Piero
22. Miani Giuseppe di Giovanni
23. Miani Nicolò Giuseppe Fortunato di Damiano
24. Miani Rinaldo Angelo di Bernardino
25. Miani Giovanni Paolo di Nicolò
26. Nobile Girolamo di Andrea
27. Nobile Giuseppe Giovan Antonio di Giacomo
28. Nobile Marco Domenico di Andrea
29. Nobile Piero Giovanni di Giacomo
30. Nobile Sebastiano Angelo di Giovanni
31. Rachello Giorgio Giacomo di Bartolomeo
32. Rachello Mariano Giacomo di Bartolomeo
33. Rachello Mariano Giovanni di Vincenzo di Piero
34. Rachello Piero di Vincenzo
35. Rachello Piero di Bartolomeo

Piloti piccoli

1. Ferrara Antonio Carlo di Francesco
2. Miani Damiano Giuseppe di Giovanni
3. Miani Marc'Antonio di Andrea
4. Miani Piero Andrea di Nicolò
5. Miani Rinaldo Giacomo di Gaspare
6. Miani Rinaldo Olivo di Damiano
7. Miani Giovanni Paolo di Nicolò
8. Nobile Piero Giuseppe di Andrea
9. Rachello Giuseppe Antonio di Giovan Maria
10. Rachello Vincenzo di Bartolomeo

Piloti grandi

1. Buranella Antonio Felice di Giovanni
2. Buranella Giuseppe di Giovanni
3. Buranella Marco Giovanni di Giovanni
4. Buranella Nicolò di Giovanni
5. Buranella Piero Giovanni di Giovanni
6. Buranella Tomaso Domenico
7. Gallo Piero Ventura di Michele
8. Miani Bernardino
9. Miani Damiano Giuseppe di Nicolò

10. Miani Giovan Antonio di Gaspare
11. Nobile Giovan Battista di Piero
12. Rachello Bartolomeo Lorenzo di Piero
13. Rachello Giorgio Vincenzo di Giovan Maria
14. Rachello Vincenzo Domenico di Piero

Piloti giubilati

1. Buranella Giovan Battista di Giovanni (1732,1752)
2. Buranella Giovan Battista q. Francesco (1724, 1744)
3. Buranella Lorenzo q. Francesco (1724, 1744)
4. Buranella Giovanni (1705, 1725)
5. Ferrara Francesco (1732, 1752)
6. Miani Damiano q. Rinaldo (1711, 1731)
7. Miani Gaspare (1711, 1731)
8. Miani Lodovico (1729, 1749)
9. Miani Nicolò q. Damiano (1718,1738)
10. Miani Rinaldo q. Bernardino (1718, 1738)
11. Miani Giovanni q. Damiano (1727,1747)
12. Nobile Andrea Giacomo (1735, 1755)
13. Rachello Gaspare (1727, 1747)
14. Rachello Giovan Maria q. Zorzi (1718, 1738)
15. Rachello Piero (1711, 1731)
16. Rachello Zorzi q. Bartolomeo (1718, 1738)

Fraglia dei Piloti d'Istria, 1766

Piloti di rispetto (apprendisti)

1. Buranella Gioacchin Giuseppe di Marco
2. Buranella Giovan Andrea di Nicolò
3. Buranella Giovan Battista di Antonio
4. Buranella Giovan Piero di Antonio
5. Buranella Giuseppe di Antonio
6. Buranella Piero di Marco
7. Ferrara Giovanni Domenico di Francesco
8. Gallo Francesco Giovanni di Lorenzo
9. Gallo Michele Marco di Piero
10. Miani Andrea Antonio di Damiano
11. Miani Angelo Arcangelo di Mian
12. Miani Antonio Domenico di Giovanni
13. Miani Bernardino Domenico di Gaspare
14. Miani Bernardino Piero di Rinaldo

15. Miani Domenico Andrea di Marc'Antonio
16. Miani Domenico Giacomo di Bernardino
17. Miani Francesco Michele di Giovanni di Damiano
18. Miani Giovanni Giuseppe di Piero
19. Miani Giuseppe di Giovanni
20. Miani Nicolò Giuseppe Fortunato di Damiano
21. Miani Rinaldo Angelo di Bernardino
22. Nobile Giuseppe Giovan Antonio di Giacomo
23. Nobile Piero Giovanni di Giacomo
24. Nobile Sebastiano Angelo di Giovanni
25. Rachello Francesco di Bartolomeo
26. Rachello Giorgio Giacomo di Bartolomeo
27. Rachello Mariano Giovanni di Vincenzo di Piero
28. Rachello Pietro di Bartolomeo
29. Rachello Francesco di Bartolomeo

Piloti piccoli

1. Buranella Angelo Giovanni di Piero
2. Buranella Giovanni di Giovan Battista
3. Miani Domenico Antonio di Giovanni
4. Miani Marc'Antonio di Andrea
5. Nobile Gerolamo di Andrea
6. Nobile Piero Giuseppe di Andrea
7. Rachello Giuseppe Antonio di Giovan Maria
8. Rachello Mariano Giacomo di Bartolomeo
9. Rachello Piero di Vincenzo

Piloti grandi

1. Buranella Antonio Felice di Giovanni
2. Buranella Nicolò di Giovanni
3. Buranella Piero di Battista
4. Miani Damiano Giuseppe di Giovanni
5. Miani Gaspare q. Gaspare
6. Miani Marc'Antonio di Andrea
7. Miani Piero Andrea di Nicolò
8. Miani Rinaldo Giacomo q. Gaspare
9. Miani Rinaldo Olivo di Damiano
10. Miani Giovanni Paolo di Nicolò
11. Nobile Marco di Andrea
12. Nobile Piero di Andrea
13. Rachello Giuseppe di Giovan Maria
14. Rachello Vincenzo di Bartolomeo

Piloti giubiliati

1. Buranella Giovan Battista di Giovanni (1732,1752)
2. Buranella Giovan Battista q. Francesco (1724, 1744)
3. Buranella Giuseppe di Giovanni (1738,1758)
4. Buranella Lorenzo q. Francesco (1724, 1744)
5. Buranella Marco di Giovanni (1747, 1767)
6. Buranella Piero Giovanni di Giovanni (1741, 1761)
7. Buranella Tomaso Domenico (1738, 1758)
8. Buranella Giovanni (1705, 1725)
9. Ferrara Francesco (1732, 1752)
10. Gallo Piero Ventura di Michele (1738, 1758)
11. Miani Damiano q. Rinaldo (1711, 1731)
12. Miani Gaspare (1711, 1731)
13. Miani Giovan Antonio q. Gaspare (1745, 1765)
14. Miani Lodovico (1729, 1749)
15. Miani Nicolò q. Damiano (1718,1738)
16. Miani Rinaldo q. Bernardino (1718, 1738)
17. Miani Giovanni q. Damiano (1727,1747)
18. Nobile Andrea Giacomo (1735, 1755)
19. Nobile Giovan Battista di Piero (1741, 1761)
20. Rachello Gaspare (1727, 1747)
21. Rachello Giovan Maria q. Zorzi (1718, 1738)
22. Rachello Lorenzo di Piero (1741, 1761)
23. Rachello Piero (1711, 1731)
24. Rachello Vincenzo di Piero (1747, 1767)
25. Rachello Zorzi q. Bartolomeo (1718, 1738)
26. Rachello Zorzi q. Giovanni (1745, 1765)