

# Il potere dello stato nel provvigionamento dei viveri — Venezia nella prima metà del Cinquecento —

Hiromi SAITO

Gli anni 1539-40 sono caratterizzati da una grande carestia non solo a Venezia ma in quasi tutta l'Italia. Venezia è costretta così a importare il frumento da oltremare, specialmente dalla Grecia dove il raccolto era stato invece assai buono. Dall'agosto del 1537 all'ottobre del 1540, tuttavia, Venezia è in guerra con l'Impero Ottomano, e la Porta proibisce l'esportazione del frumento dai propri domini verso la Serenissima. Essendo la Grecia sottomessa alla Porta, Venezia non può più importare pubblicamente il frumento greco. È in questa situazione che le galee veneziane catturano alcune navi da carico di terzi stati, cariche di frumento greco. Dovendo intervenire di fronte a questi fatti, il governo veneziano non esige la restituzione del frumento ma ordina solo di pagarne il prezzo secondo formalità stabilite. Pratica questa del resto comune, nello stesso periodo, non solo a Venezia, ma anche in altri Stati, come quello di Ragusa e nella Spagna, così che questi atti di cattura possono essere considerati non tanto semplici atti di rapina, senza indennizzo, ma vere e proprie vendite forzate da parte del potere statale. Viste sotto questa luce, tali azioni possono anche essere considerate come un'aspetto della politica di provvigionamento dei viveri in caso di emergenza.

In questo studio, vorrei esaminare le condizioni reali di tali catture, presentando i documenti relativi a questi avvenimenti.<sup>1</sup> Questi documenti consistono in due "copie di lettere" (inedite) dell'Archivio di Stato di Firenze: Libri di Commercio, n.174 e n. 182.<sup>2</sup> Il primo di

---

1 Per alcune considerazioni un po' più ampie sullo stesso tema, cfr. "E" dimostrato in nota seguente.

2 Ho fatto i lavori seguenti su questi documenti, i quali sono scritti sempre in giapponese eccetto "C" (in italiano). E quanto ai otto documenti redatti dalla compagnia, vedi, "C", p. 230, nota 3.

(A) Copie di lettere di Lioni e co. dell'anno 1539. (1), (2), in, *Journal of the Faculty of Education, Shinshu University*, Vols. 55 e 56, 1985 e 86.

(B) Il commercio mediterraneo — Principalmente sulle comunicazioni commerciali —, in, Shimizu e Kitahara, ed., *Lineamenti della storia italiana*, Tokyo, (Yuhikaku), 1988.

(C) Il noleggiamento delle navi a Venezia — Una documentazione degli anni 1539-1540 —, in, *Mediterranean Studies Research Group at Hitotsubashi University, Studies in Mediterranean World*, XI, Tokyo, 1988.

(D) Importazione del grano d'oltremare a Venezia, (1)–(6), in, *Journal of the Faculty of Education, Shinshu University*, Vols. 68-73, 1990-91.

(E) Cattura fatta da Venezia delle navi cariche del frumento del dominio turco, in, Ikuo Sato, ed., *Struttura e sviluppo dei poteri unificativi in Europa*, Sendai, 1990.

(F) Il governo veneziano e il mercante fiorentino — Sulla negoziazione su frumento nella carestia degli anni 1539 e 40 —, in AA. VV., *Città e Comunità*, Vol. 1, Tokyo, (Meicho-Shuppan) 1991.

(G) Communication in the Italian Trade of the Later Middle Ages, in, *Journal of Historical Studies*, No. 625, 1991.

essi fu redatto in stile fiorentino nel 1539 e il secondo nell'anno successivo 1540. Tali lettere sono state scritte dalla compagnia fiorentina di Francesco Lioni, la cui sede si trovava a Venezia nei decenni 1530-1550. Il Lioni, già impegnato negli anni precedenti nel commercio ordinario tra Costantinopoli e le varie città italiane, nonchè Lione, Anversa, Londra, eccetera, approfittando ora della sua cittadinanza fiorentina, prende parte all'esportazione del frumento greco. Dato appunto il suo interesse per il frumento, le sue lettere sono ricche di informazioni sull'argomento.

### 1. Lo sfondo storico

Nel Mediterraneo del Cinquecento, anche per l'aumento della popolazione urbana, la mancanza di viveri diventa sempre più un fatto serio. Non fa eccezione neanche Venezia, la cui popolazione — secondo una indagine governativa del 1540 — raggiunge i 130 mila abitanti.<sup>3</sup> Fin verso il 1570, Venezia deve perciò importare il frumento più da Oltremare che dalla Terra Ferma.<sup>4</sup> Durante questo secolo, i suoi domini d'oltremare non hanno sufficienti capacità di esportazione perchè hanno sacrificato la coltura del frumento, privilegiando invece quelle di altri prodotti di mercato come uva, olio, zucchero, eccetera. Come si è visto, Venezia deve perciò dipendere, per quanto riguarda l'importazione del frumento, specialmente dalla Grecia, dalla Puglia e dalla Sicilia: paesi che vengono a costituire per essa indispensabili basi di sopravvivenza.<sup>5</sup> La situazione diventa grave quando nel 1503 la Grecia è sottomessa all'Impero Ottomano e quando nei primi anni del secolo, Puglia e Sicilia diventano vicereami spagnoli.

A causa del raccolto del frumento eccezionalmente cattivo del 1539, sia in Italia che nei paesi vicini, gli stati italiani si trovano nella necessità di prendere misure contro la carestia. Anche per Venezia questo diventa argomento di assoluta priorità. Essendo precluso l'importo dai paesi italiani, il governo tenta l'importazione dalla Germania, per via alpina. Ma dalla Germania non può aspettarsi una grande quantità di frumento, date le costose spese di trasporto.<sup>6</sup> Il governo progetta allora l'acquisto del frumento greco, ma essendo proibita l'esportazione — come si è visto — deve ricorrere a mezzi straordinari come il contrabbando e la forzata cattura di navi da carico. Il governo veneziano attuerà questa politica sia da se che attraverso altri.

Ho già analizzato precedentemente il commercio di contrabbando, parlando del noleggiamento delle navi da carico.<sup>7</sup> Nel presente studio intendo invece esaminare la cattura delle navi, non solo da parte di Venezia ma anche da parte degli altri stati, come una forma

3 *Rerum Italicarum Scriptores*, tomo XXII, pp. 958-960; Le cifre della popolazione sono citate nell'articolo seguente. Tokuro Suzuki, *Alcuni aspetti dell'economia veneziana del Cinquecento*, in *Studi Italiani*, Vol. 39, 1989.

4 vedi, Maurice Aymard, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVI<sup>e</sup> siècle*, Paris, 1966, pp. 112-113, 117.

5 vedi, Hiromi Saito, *La politica annonaria di Venezia nel Cinquecento*, in *Mediterranean Studies Research Group at Hitotsubashi University, Studies in the Mediterranean World*, XII, Tokyo, 1989.

6 "E < il frumento > di Puglia e di Sicilia oramai sono fuora d'ogni speranza d'averne. Traghone per terra delle Alemagnia, ma costa carissimo. Sta loro qui lire 20 o meglio." (*Libri di commercio*, n. 174, c. 271t.) E anche vedi, *ibid.*, c. 281r: Aymard, *op. cit.*, p. 82.

7 vedi, il *lmio* "C".

di politica statale nel provvigionamento dei viveri.

Come si è visto, Francesco Lioni è l'agente a Venezia della Compagnia famigliare (ovvero "congregazione" — come è detto nei Documenti —) fiorentina dei "da Somaia", i cui membri si trovano pure a Napoli, Barletta, Pera (Constantinopoli), e Volo: nonchè a Firenze, dove si trova la sede centrale. Durante la carestia di cui si è parlato sopra, la compagnia esegue l'importazione del frumento greco su grande scala, servendosi dell'autorizzazione turca per l'esportazione a Firenze: permesso che i fiorentini hanno ottenuto tramite l'ambasciatore francese alla Porta. In queste circostanze, il Lioni progetta di far contrabbandare parte del frumento a Venezia e il carico sarà trasportato dalla stessa famiglia fiorentina sotto il pretesto di esportazione verso Firenze. Lui stesso curerà la realizzazione del progetto, dopo aver persuaso la famiglia, il governo veneziano e un proprietario veneziano di navi da carico. Per tutto questo, il Lioni, nelle sue lettere inviate alle controparti commerciali, nonchè ai membri del "da Somaia", si mostra assai interessato alle informazioni sull'argomento e riferisce minutamente sui movimenti del frumento, sul contrabbando e sui prezzi dei mercati specialmente di quello veneziano.

Intanto la situazione politica attorno a Venezia è diventata assai complicata e sarà necessario vederla brevemente, prima di entrare nel tema principale. Nell'anno precedente infatti si combatte la battaglia di Prevesa (27 settembre 1538) nella quale l'armata alleata (che comprende Venezia, Spagna, Stato Pontificio e altri) è sconfitta da quella turca che ottiene così il dominio del Mediterraneo, specialmente orientale. La pace tra Venezia e la Porta verrà stipulata il 2 dicembre 1540. L'antagonismo tra Venezia e l'Impero Ottomano, cominciato verso la metà del Quattrocento, fomenta sempre la tensione politica tra i due stati, anche in assenza di guerre aperte come quelle del 1463-79, 1499-1503, 1537-40, 1570-73. La Porta si oppone a Carlo d'Asburgo (Carlos I, re di Spagna, 1516-56; Karl V, Imperatore, 1519-56), nel Mediterraneo e nel corso superiore del Danubio. Nel frattempo, come si è detto, dai primi anni del Cinquecento, la Spagna con due vicere, rispettivamente a Napoli e a Palermo, amministra direttamente il Regno di Napoli e quello di Sicilia, competendo così con la Porta per l'egemonia del Mediterraneo. Carlo combatte le guerre italiane (1521-27, 27-29, 35, 42-44) con François re di Francia (1515-47), cercando il predominio in Italia e raggiungendo il suo intento con la conquista di Genova nel 1528 e quella di Milano nel 1535. Intanto i Turchi penetrano in Austria, dopo aver sottomesso l'Ungheria con la battaglia di Mohacs (1526), e si oppongono direttamente alla casa di Asburgo che ha possedimenti in Ungheria e in Austria. A sua volta il re di Francia allaccia relazioni amichevoli con la Porta, nemica della casa di Asburgo, e quindi nemica delle forze alleate di Spagna e di Germania, le quali attaccano la Francia su due lati. Come risultato di queste complesse vicende, nel 1536, ai francesi vengono concesse le "Capitolazioni", valide su tutto il territorio turco, e con le quali i francesi ottengono una posizione di tutto vantaggio.

Ancora nel Cinquecento, Venezia cerca di consolidare i suoi possedimenti di terra ferma su territorio italiano. Sentendosi per questo minacciati, lo Stato Pontificio, la Spagna, la Francia, eccetera, costituirono la Lega di Cambrai (1508) e sconfissero Venezia nella battaglia di Agnadello dell'anno successivo. Venezia perde così gran parte della sua terra ferma. A sua volta il Papa, preoccupato per la cresciuta forza francese in Italia, si separa dalla lega e comincia

la sua opposizione alla Francia, costituendo nel 1511 la prima “Santa Lega”, insieme con Venezia, Spagna ed altri. Per questo nuovo corso degli eventi Venezia può recuperare quasi tutti i territori perduti e nel 1516 i suoi possedimenti sono riconosciuti dai trattati di Noyon e Bruxelles. Tuttavia in seguito — nel corso delle guerre italiane — il Papa, sotto la minaccia, questa volta, della cresciuta forza di Asburgo, costituisce la seconda “santa Lega” (1526), insieme con la Francia, Venezia, Firenze eccetera, e si oppone ad Asburgo. Un’altra alleanza armata viene organizzata nel febbraio del 1538 dal Papa, dalla Spagna, Venezia, Firenze eccetera, sotto la minaccia delle forze turche che era venuta crescendo nella parte centrale del Mediterraneo. Ma le forze alleate sono sconfitte dalla flotta turca — come abbiamo visto — nella battaglia di Prevesa. In tutti questi avvenimenti, nella ricerca di un difficile equilibrio delle forze, la situazione politica cambia assai rapidamente attorno a Venezia. Nonostante questo rimangono immutati i rapporti antagonistici tra la Porta e la Casa di Asburgo (Spagna e Germania), come quelli amichevoli tra la Porta e la Francia.

## 2. Documentazione

Nei documenti che seguono sono contenute informazioni sui quattro casi di cattura di (su un totale complessivo di sette) navi di terzi paesi adibite al trasporto del frumento greco. (Nella presentazione delle lettere, la data che precede indica il giorno in cui comincia la descrizione. La datazione fiorentina è modificata in quella moderna.)

### (A) Cattura fatta da Venezia (1)

a (1540, febbraio, 18: n. 174, c. 278r.)

“Le ghalere de veneziani anno preso sopra Raugia 4 nave rauggee cariche di formenti di portata di stara 35 mila incirca, delle quali parte ne serviva per le loro terre come Zara, Corfù e Zante, e parte ne manderanno in questa terra.”

b (1540, marzo, 3: n. 174, c. 292r.)

“Le nave 4 de rauggee de formenti sono a Parenzo. E l’ambasciatore rauggeo è venuto. Ma non credo ne riarà granello.”

c (1540, marzo, 4: n. 174, c. 293r.)

“Il prezzo de formenti ogni omo si pensava avessia a essere lire 15 1/2 del staro e lire 4 per dono. Adesso che gli anno preso 4 nave rauggee cariche di formento una a Negroponte e 3 al Volo, di portata di stara 28 mila. E avendolo a paghare alli rauggee, anno trovato una leggie vecchia, che li formenti di Levante, che si chiama in questa tera formenti grossi, non debino valere più di lire 13 1/2 el staro. Che se non era queste nave rauggee che posta grossa, nesuno ricercava queste leggie, per non essere in uso.”

d (1540, marzo, 12: n. 174, c. 297r.)

“Le 4 nave de rauggee ... anno da 30 mila stara di formento. E l’oratore rauggeo è qui, ma assolutamente pure un granello non glie ne daranno. Traterassi del paghamento in dua modi, o pagharlo quello che costa loro un poco grasetto, o quello che vale in questa terra. È stato detto che li patroni delle nave volontariamente si sono lasati prendere, perchè quella somma che gli anno di formenti per loro conto asai meglio, lo venderanno in questa tera che a Raugia.

Però anno auto a caro d'essere ritenuti.”

e (1540, marzo, 23: n. 174, c. 309r.)

“Che questi patroni di nave raugée, dello loro portate, per tocarne denari l'anno dato a lire 13.”

f (1540, aprile, 3: n. 182, c. 1r.)

“Il Turco n'aveva auto aviso, e non s'era molto conturbato, anzi aveva dato nuova tratta alli raugèi di stara 25 mila. E insu questo aviso mandavano 3 nave al Volo a levare e formenti.”

g (1540, settembre, 1: n. 182, c. 80t.)

“È s'enteso delle 4 nave prese de raugèi sieno liberate.”

### **(B) Cattura fatta da Venezia (2)**

a (1540, marzo, 3: n. 174, c. 291r.)

“Divisi l'arivo della nave di Niccolò Cicini a Parenzo, e come li soracomiti delle ghalere non lo lasavano venire qui. E io ier da matina spedì dalla signoria una lettera ducale, che lasasino venire subito. E promessi, non venendo, paghare ducati 4 mila. E questo giorno è comparsso qui detto patrone. Trovo che questa navetta è stata noleggiata per Rafaello vostro a Napoli. ... O auto la poliza di caricamento, che mostra Giambattista avere carico chilo 892 1/2 per conto di Rafaello o si veramente vostro e della chongregazione, e tutto il resto per conto del patrone d'essa nave e delli marinari, che sono da chilo 500. Che mi marviglio Rafaello contentassi di tanta parte al patrone.”

b (1540, marzo, 4: n. 174, c. 292t.)

“Che 3 giorni sono ebbi lettera da messer Paulo di Niccolò Cicini, patron di nave, date a Parenzo. E mi notificò, come era carico di grani indiritto a me da Gianbattista da Somaia e Piero Pomaro dal Volo, e come gli era stato levato in questo gholfo, stara 1196 di formento in diverssi luoghi. E tutto aveva discaricato d'ordine e di comessione del capitano del gholfo di questo comune, e con el resto del carico di detta nave era comparso a Parenzo, e ritenuto dalle ghalere veneziane, di non posere venire a Venezia senza licenzia di questa signoria, di modo che io andai alla signoria, e ottenni subito una lettera alli soracomiti e in asenzia al podestà di Parenzo, che la lasasino venire detta nave a Venezia. E mi bisogno ubligarmi paghar di pena ducati 4 mila, se la nave andava altrove. E così li spaciai un mio servitore al patrone, acciò potessi venire colla nave a Venezia, di modo che l'aspetto qui fra dua giorni. Dapoi ieri comparsse qui il detto patrone, il quale invero mi pare molto dabene persona. E m'a detto avere lasato ordine al suo scrivano. E m'a portato le fede del formento sutoli levato in più luoghi, le quali non sono così autentiche come doverebono essere niente di manco. O speranza che per mezzo delli amici, non s'abia da mancar d'ottoner<sic> il pagamento delli formenti al prezo che vale in questa tera, e inoltre il dono come se fussi venuto in questa città. Come la nave sarà qui, sene procurerà la fine, a benche non acaderà fare mercato, nemeno discricarlo i'maghazino o altro. Perchè li proveditori mi anno detto, volerllo per la signoria per fare biscotto per l'armata. E sepure non lo toranno, loro celo farano vendere subito a fornai.”

c (1540, marzo, 12: n. 174, c. 297r.)

“Una navetta noleggiata per Rafaello a Napoli, spaciata da Gianbattista e Pomaro ... per questa

tera e dalli sopracomiti delle ghalere fu ritenuta. E il capitano del gholfo gli fece scaricare infra Zara e Sebenigho circa stara 1200.”

d (1540, marzo, 18: n. 174, c. 301t.)

“In causa formenti, arete inteso l’arivo della nave di Niccolò Cicini qui a salvamento, e de in questo e li formenti sono in magazzino, e domani si vedrà di farne fine. Che il prezo di questi di Levante che vano in nome di formento grosso e lire 13 1/2 e lire 4 per il dono. E tanto sene cavera di tutto, e il medesimo prezo areno di quello che ci è stato tolto dal armata.”

e (1540, marzo, 23: n. 174, c. 309r.)

“La nave di Pagholo di Niccolò arivò di qua a salvamento, la quale entrò in questo porto, e lo del tutto scarica. E m’a consegnato stara 1647 1/2 di formento a misura di questa terra. E stara 1280, dice, essere gliene fatto scaricare in più luoghi, dal capitano del gholfo. Che in tutto fanno stara 2855 1/2. Che la legie è in questa terra, che il formento minuto non possa valere più di lire 15 1/2, e il grosso lire 13 1/2. E questo di Levante si mette in conto di formento grosso.... Di quello che ne stato tolto, ne fu scaricato a Sebenigho alla comunita stara 402, che avemo andare la a tore e denari. E così a comesso la signoria, la quale v’a fato una lettera ducale, che il rettore ne faccia dare e denari, a ragione di lire 17 1/2 dello staro. E del resto che sono stara 806, fareno d’eseme rifatti in questa terra. O mandato lo scrivano a Sebenigho a recuperare la montare di stara 402 di formento, e spetto la ritorna sua.”

f (1540, marzo, 23: n. 174, c. 310r. – 310t.)

“Delle stara 1647 1/2 riscevuto di qua, s’è ne venduto a più fornai da stara 400 incirca per avere e denari dapoi le feste, a persone sicurissime, a lire 13 1/2 lo staro. E delli primi denari sene pagherà e noli, e del resto, seguirò l’ordine che me n’avete dato. Delli doni di questo formento venuto qui, bisogna prima mostrarne la fede d’averlle tutto venduto alli fornari, e dapoi mi daranno del dono. Siamo stati colli signori proveditori delle biave sopra e formenti stati tolti, cioè la stara 1208. E de primis loro anno auto lettere dal rettore di Sebenigho, in el quale luogho ne fu scaricato stara 402 di formento, che servi per quella comunita, la quale comunita è pronta di pagharlo quel prezo a chi la signoria ordinerà. E però ce forza mandar a pigliare il paghamento a Sebenigho, delle dette stara 402, per la quale recuperazione io o auto una lettera ducale da questa signoria, che comette che questo formento sia paghato a me o a mio comesso lire 17 1/2 lo staro, che viene a ragione di lire 13 1/2 come qui vale, e lire 4 per il dono. E così abiamo risoluto di mandare lo scrivano della nave a pigliare tal paghamento. Io, con lettere d’amici, l’o raccomandato al rettore di Sebenigho, che lo faccia spedire presto, e mi reputo certissimo. Delle altre stara 806 di scariche in più luoghi, mi anno detto che asolutamente dapoi le feste faranno e mia conti, e mi dispaciaranno sì dello amontare del formento come delli doni.”

g (1540, aprile, 10: n. 182, c. 2t.)

“Dapoi tornò lo scrivano della nave mandato a Salonichi <sic, ma chiaramente errore per Sebenigho> per recuperare la montar delle stara 402 di formento. E dal rettore della terra ebbe riscevuta che aveva speso tutti e danari in bisogni della signoria, di modo che colla riscevuta che a fatti metere in somma delli altri suti tolti. E o saldato interamente colli signori delle biave. E tutto fino a uno granello mi anno fatto buono. E dapoi di avere e danari che in termine di dua mesi s’averanno dal camarlingho. Vegendo che io non possevo coperare che li fornai

togliesino il mio formento a 13 1/2, perchè ne trovavano dalli raugai a lire 13. Io per amicizia coperai, che li signori delle biave comandorno a fornari, dovesino levare tutto il mio formento, avanti che da altri ne conperassino da nesuno. E così infra loro tutto se lo sono smaltito, e restono ubrighati l'uno per l'altro per dare e denari alla fine del mese, che non sarà 15 del proximo che tutti saranno riscossi. E subito misurati e consegnati tutti a fornari, si leverà il mandato per conto de doni, e saranno buoni e presti danari. E dapoì anderò saldando e conti d'ogni cosa.”

h (1540, aprile, 24: n. 182, c. 15t.)

“Sopra il formento, com'è detto per l'altra, il tutto è venduto a lire 13 1/2 e lire 4 di dono per istaro, sì quello che avemo avuto qui, come quello che a tolto l'armata. Manca d'averne e denari, che si riscivuta avere dalla signoria da ducati 4 mila e da fornari da ducati 2 mila sono sicurissimi. E per tutto magio si può dire saranno riscossi, se non tutti, la lmagior parte.”

i (1540, luglio, 10: n. 182, c. 49r.)

“Delli formenti di Pagholo di Niccolò, voi n'avete auto scudi 1000, e Rafaello a auto scudi 1600. Della proxima tocherò forse scudi 500.”

### **(C) Cattura fatta da Ragusa**

a (1540, marzo, 4: n. 174, c. 293r.)

“La nave di Luca d'Angiolo era del tutto carica al Volo, e partiva per questo gholfo alli 4 di febraio. Se la ratocho Raugia, sarà ritenuta, perchè vi si moiono di fame, se già prima non sarà trovata dalle ghalere veneziane, le quali senza misericordia.”

b (1540, maggio, 21: n. 182, c. 25r.)

“Intendo non possevi venire a fine con cotesti signori raugai del formento della nave di Luca d'Angiolo, che veramente ci fanno torto, avendone loro preso il formento, e servitosene alli loro bisogni. Anno volere dispaciarvi, io mi persuado che ve l'anno paghato a ragione di scudi 3 1/9 d'oro lo stao veneziano, come di qua n'avevo fatto mercato, che invero non doverebono pagharvelo niente di manco. E adesso non volere pagharlli il prezzo onesto, il quale sarebe quello, che di quà li avemo venduti, e alsì quello che ce li an<no> paghati questa signoria delli che ci anno tolti dalla nave di Pagholo di Niccolò Cicini. Inperò vene mandai la fede che fu a lire 17 1/2 lo staro, per tanto vedete non ci sia fatto torto.”

### **(D) Cattura in Messina < fatta da Spagna >**

a (1540, marzo, 4: n. 174, c. 293r.)

“Questo patrone arivò al Volo alli 12 di genaio, e alli 28 parti. E la nave Palamota parti il medesimo giorno, e s'enteso per lettera di costi, era stato ritenuta a Mesina, e la facevano scaricare, che sarà gran danno, ch'è stato poca prudenzia a farlla toccare in luogho alcuno.”

b (1540, marzo, 22: n. 174, c. 307r.)

“A Mesina la nave Palamota, dispaciata dal Volo con formenti per Livorno, fu ritenuta. E fatta scaricare, che ne areno danno.”

c (1540, aprile, 19: n. 182, c. 8r.)

“Della Palamota discarica a Mesina da quella comunità, è dato 1500 salme in altro luogo di Sicilia per Gienova, la quale Palamota dapoi arivò a Genova.”

### 3. *Analisi dei fatti*

Nelle pagine seguenti vorrei analizzare la natura delle azioni di cattura viste sopra:

#### *Caso (A)*

Dopo la cattura delle quattro navi ragusee al largo di Ragusa, il governo veneziano, sequestrato il frumento, ne distribuisce una parte ai territori veneziani d'oltremare: Zara, Corfù, Zante. Quindi trasporta il rimanente a Venezia. (Di passaggio si può ricordare che in questo periodo con 30 mila staia di frumento si possono sfamare 10 mila persone per la durata di un anno; e che inoltre nella seconda metà del Cinquecento la popolazione di Ragusa raggiunge i 6-8 mila abitanti, mentre quella dell'intero stato è di circa 20 mila abitanti.<sup>8</sup>) Il governo veneziano intende risarcire il frumento requisito pagandolo secondo le prescrizioni di una legge ormai vecchia e dimenticata, secondo la quale il frumento di Levante deve essere pagato non più di 13 lire e mezza per staio. Di fatto i capitani delle navi di Ragusa devono consegnarlo a lire 13. Rimane tuttavia chiaro che il pagamento del frumento sequestrato è considerato in ogni caso un dovere. Si può pensare naturalmente che il governo veneziano voglia trattare il problema in maniera arbitrariamente favorevole a Venezia ma, nonostante questo, è chiaro che non vuole fare un atto di sequestro sic et simpliciter senza risarcimento. Anche da questo si può dedurre che la cattura in questione non è che una vendita forzata, imposta a Venezia da una precisa politica statale di provvigionamento.

#### *Caso (B)*

Si tratta questa volta di una nave di Cicini, noleggiata a Napoli da un membro della famiglia fiorentina “da Somaia”, caricata di frumento a Volos e diretta a Venezia, secondo le informazioni contenute in una lettera scritta dal capitano dopo la cattura stessa. L'esportazione del frumento a Venezia era stata già proibita — come s'è detto — dalla Porta. La nave viene sequestrata dalle galee veneziane verso la metà del percorso. Una parte del frumento, di proprietà fiorentina, (il 42%, ca. 1200 staia, cioè viveri sufficienti per 400 persone, per un anno) è scaricata a forza su alcuni territori veneziani dell'Adriatico: Zara e Sebenico. La parte restante è invece portata a Venezia. L'agente dei “da Somais”, Lioni, negozia con il governo veneziano e giura di far arrivare la nave direttamente a Venezia. Attraverso alcuni amici, vengono questa volta pagate lire 13 e mezza: appunto il prezzo massimo per il frumento di Levante. A queste vengono aggiunte, come dono, lire 4 per ogni staio di frumento scaricato durante il percorso, nonchè di quello fatto giungere fino a Venezia. Così questo risarcimento non sembra causare danni economici al proprietario, se si eccettuano le spese di ancoraggio e di comunicazioni.

---

8 vedi, Aymard, *op. cit.*, p. 28.

Diversa sarebbe la situazione se Venezia non fosse invece la vera destinazione dato che sul mercato veneziano il prezzo del frumento dovrebbe essere molto più alto. Il dubbio che Venezia non sia la vera destinazione pare fondato, dato che il Lioni sembra non sapere niente della nave. E anche per il fatto che il Lioni invia un suo servitore per spiegare le delicate circostanze al capitano, giurando che avrebbe pagato la pena di 4 mila ducati se la nave sequestrata a Parenzo arrivasse in altri porti diversi da Venezia. Sembra anche che la nave non sia in possesso di documenti chiari tali da persuadere i capitani delle galee veneziane sulla sua reale destinazione. Per tutto ciò anche questo caso potrebbe essere considerato un autentico caso di cattura.

#### *Caso (C)*

Nave di un certo Angiolo, catturata a Ragusa. Il carico di frumento è sequestrato, come previsto dal Lioni. Anche in questo caso il pagamento è inteso come un dovere da ambo le parti. Quanto al prezzo, esso deve essere stabilito — secondo il Leoni — sulla quota standard di lire 13 e mezza. Prezzo di fatto pagato al Lioni, diversamente dalle 13 lire pagate ai capitani di Ragusa. C'è da aggiungere che la destinazione di questa nave, partita da Volos e in viaggio sull'Adriatico, non sembra essere nè il porto di Napoli nè Venezia, almeno ufficialmente. E senz'altro nemmeno Ragusa. Si può pensare ad Ancona, città allora molto importante per il commercio fiorentino.

#### *Caso (D)*

Questa nave detta "Palamota", caricata di frumento a Volos, naviga verso Livorno (Ducato di Firenze formato nel 1532) ed è catturata a metà percorso, cioè nel porto di Messina dove ha fatto scalo. Dopo essere stata forzata a scaricare il frumento a Messina e in altri porti della Sicilia, è finalmente costretta a navigare alla volta di Genova. Come ho sopra ricordato, la Sicilia e Genova sono ambedue sottomesse al dominio della Spagna. La nave è catturata infatti dall'armata spagnola che comprende anche navi di origine genovese. In questo anno anche nel vicereame di Sicilia si è verificato uno scarso raccolto. La Spagna sequestra addirittura il frumento destinato a Firenze cioè un paese alleato contro l'Impero Ottomano. Nei documenti non si trova alcun accenno al pagamento del prezzo, ma basandoci sui casi visti sopra, si può supporre che sia stato pagato più o meno secondo le formalità stabilite. Per quanto riguarda il fatto del sequestro è interessante notare che il Lioni ne accusa il capitano della nave catturata, dicendo "ch'è stato poca prudenzia a farlla toccare in luogho alcuno", pur di non accusare i sequestratori spagnoli.

Come abbiamo visto, Venezia cattura così 4 navi di Ragusa. Venezia infatti, dopo l'inizio della guerra con la Porta nel 1537, considera l'Adriatico come suo mare esclusivo e per questo proibisce alle navi di Ragusa di navigare verso il Levante. In caso di "disubbidienza", cattura le navi e considera la merce trasportata come merce di contrabbando. Naturalmente non può fare così nel caso della nave fiorentina il cui carico appartiene a Firenze. Ricorre perciò al sotterfugio di considerare tutte le navi provenienti dal Levante come navi di Ragusa o sospettate tali. I nostri documenti non fanno nessun riferimento al fatto che le navi sono state sequestrate

per contravvenzione. Forse perchè il Lioni non ritiene che questo sia il problema centrale. Anche quando giungono gli ambasciatori di Ragusa per trattare del frumento sequestrato, questi sono rassegnati fin dall'inizio al sequestro stesso, e le trattative si svolgono soprattutto sull'ammontare del compenso. E Ragusa comprerà ancora una volta il frumento greco, probabilmente con lo stesso denaro ricevuto da Venezia. Invece, per Venezia, ciò che conta non è il denaro ma il frumento in quanto tale.

In seguito Venezia cattura ancora un'altra nave di cui si insiste a dire che fosse diretta a Venezia. Questa nave viene costretta a scaricare parte del frumento sui territori veneziani d'oltremare, basi militari contro i turchi. In seguito viene rilasciata per poter portare il resto del carico a Venezia. Si può pensare che l'iniziale destinazione fosse solo un pretesto, ma anche nel caso che fosse stato così, resta il fatto che il capitano della nave e il proprietario del frumento (cioè i "da Somaia") sono costretti a scaricare il frumento nelle città dalmate contro la propria volontà. Anche in questo caso il governo veneziano paga il frumento 13 lire e mezza, più 4 lire come dono. Anche le città dalmate pagano la stessa cifra, secondo le istruzioni del governo centrale. È evidente anche in questo caso che la ragione fondamentale della cattura è l'acquisto dei viveri.

Dal canto suo anche Ragusa cattura una nave e ne sequestra il carico. Anche in questo caso la restituzione del frumento è esclusa e le trattative vertono sul pagamento del prezzo "giusto". Nella lettera vista sopra si fa riferimento anche al fatto che a Ragusa si comincia già a morire di fame. Anche l'armata spagnola cattura una nave diretta a Livorno, città alleata: nave di cui la stessa città è proprietaria. Ma anche questo fatto appare al Lioni del tutto naturale.

In conclusione mi pare che si possa dire che — in tempi di carestia e per salvare i cittadini dalla fame — il sequestro del frumento caricato sulle navi di terzi paesi è ritenuto implicitamente da ciascuna parte come un atto del tutto naturale, anzi doveroso, da parte del potere dello stato, purchè se ne paghi alla controparte il "giusto" prezzo.

### *Conclusioni*

Nei primi anni del Cinquecento, la Sicilia, la Puglia e la Grecia, considerate finora i granai di Venezia, vengono sottomesse al dominio di due imperi che si fronteggiano: l'Impero spagnolo e quello Ottomano. In questo periodo di grandi e frequenti crisi di viveri, succede spesso che i due imperi utilizzino il loro frumento come mezzi strategici.<sup>9</sup> Tutto questo costituisce un problema strettamente legato alla sicurezza e alla sopravvivenza di Venezia che, per la sua popolazione in continuo aumento, deve dipendere sempre più dal frumento dei territori di detti imperi. Nella carestia degli anni 1539-40, il governo veneziano cattura navi di terzi paesi sequestrandone il frumento che esse trasportavano. Questo atto è un mezzo estremo per salvare i propri cittadini dalla fame. Dal punto di vista economico il governo non

---

<sup>9</sup> Del frumento sia esportato da Sicilia alle coste occidentali d'Italia. ("A Napoli e Mesina, < le navi > sono tutte incaparate da mercanti a trarre formenti di di < sic > Cicilia, per Napoli, Civita Vecchia e Livorno e Viologio e Genova, che tutte anno necessita." 1539, novembre, 10: Libri di commercio, n. 174, c. 186r.) Ma, se fosse veramente attuato così, sarebbe fatto per motivo della politica di Spagna, o per l'interesse dei padroni di terra, sacrificando il popolo indigeno.

guadagna niente da tali azioni anzi, oltre al prezzo, deve aggiungere il “dono” per il frumento sequestrato.

Per il governo veneziano, provvedere di viveri i propri cittadini è interesse primario fino al punto che in caso di necessità non esita a ricorrere alla cattura delle navi di altri paesi. Data questa situazione critica — in un momento in cui gran parte d’Italia e del Mediterraneo è sottomessa agli Imperi e la sicurezza del provvigionamento si sta indebolendo — è naturale che Venezia tenti anche di aumentare la produzione granaria sulla Terra Ferma. Il governo veneziano favorisce lo sfruttamento della Terra Ferma e i nobili diventano grandi proprietari terrieri. Programma che si va sempre più realizzando non solo per le sopravvenute difficoltà commerciali ma anche per il profondo rapporto tra il provvigionamento dei viveri e la sicurezza stessa dello stato. Per questo Venezia, nella seconda metà del Cinquecento si vede costretta a spostare la sua base di sostentamento dal mare alla terra.