

RAGUSA E IL SUO PORTO NEL CINQUECENTO

Ragusa è stata, sul litorale dalmatico, nel corso dei secoli, il centro marinaro più importante. L'origine della città risale al VII^o secolo, al momento successivo alle invasioni degli Avari e degli Slavi, nelle regioni dell'antica provincia di Dalmazia. Essa è situata su un roccione dominante il mare e congiunta alla terra da sottili lingue di terreno, o fu, forse, un tempo, affatto separata dalla terraferma, come un'isola.

Durante i primi secoli della sua storia, non fu che una modesta colonia di pescatori e di marinai, e fu il mare, infatti, a darle la sua vita e a sostenerla. Ciò per parecchi secoli. E' un raro esempio di città, la cui sorte resta legata al mare così indissolubilmente e senza mai interruzione. In tutto questo tempo, ha conosciuto momenti di grandezza e di successo; ma essa ha anche sofferto terribili sventure e vere catastrofi, come il terremoto del 1667, che la rase pressochè affatto al suolo. Al mare, sopra tutto, andò debitrice dei periodi del maggiore sviluppo economico e della sua espansione culturale. E, allorchè sopravvenivano nuove sciagure, i suoi abitanti si rivolgevano di nuovo al mare, non attendendosi che da esso soccorso e salvezza, e questo, ancora sino ai nostri giorni.

I

I primi accenni concernenti la marina ragusana rimontano a mezzo il X secolo. L'imperatore bizantino Costantino Porfirogenito scrive, in una delle sue opere, che i Ragusei, a richiesta del basileus, loro sovrano, hanno trasportato truppe slave, dalla Dalmazia in Puglia, per contribuire alla presa di Bari (869), allora in mano dei Saraceni. Alcuni documenti ricordano, nell'XI^o secolo, la partecipazione di battelli di Ragusa ad altre lotte con i Saraceni, nello Jonio e, più tardi, alle guerre tra Bizantini e Normanni.

Durante questo tempo, per due brevi intervalli, Ragusa appartenne all'Impero bizantino, fino al giorno in cui, dopo la caduta di esso, nel 1204, passò a Venezia, restando sotto il dominio della repubblica lagunare fino al 1358. In seguito, riconobbe la signoria ungherese, ma in modo affatto formale, chè, già a quel tempo, i Ragusei dirigevano da sè il loro piccolo Stato. Tuttavia, quando i Turchi cominciarono a occupare i territorî retrostanti alla Repubblica, i Ragusei pagarono loro un tributo e, a poco a poco, si posero sotto la loro protezione. Questo genere di rapporti con i Turchi rimase tale fino al giorno in cui Ragusa perse la sua libertà, vale a dire sino all'occupazione napoleonica, nel 1806.

Le prime informazioni di qualche importanza che abbiamo sulla marina mercantile di Ragusa datano dal XII° secolo. A questo tempo, Ragusa conclude accordi commerciali con le città italiane frequentate dalle sue navi e dai suoi mercanti. Il primo di tali accordi fu stipulato nel 1148 con Molfetta: i seguenti furono con Pisa, Fano, Ancona e varie altre città. Contemporaneamente, i Ragusei cercarono di rinnovare i loro antichi rapporti commerciali con l'immediato retroterra, in particolare con la Serbia e la Bosnia, Stati in pieno sviluppo nel XII° secolo. Questi legami, con l'Italia da una parte, con i paesi balcanici dall'altra, hanno esercitato un forte impulso sullo sviluppo della marina ragusana. E' da questo momento che i Ragusei s'interessano sempre più al commercio di transito tra i Balcani e l'Occidente: un ruolo, che continuarono a giuocare più tardi, quando i Turchi ebbero occupata tutta l'Europa del sud-est.

Per la sua posizione di intermediaria più importante dell'Adriatico, Ragusa sviluppò in tal grado la sua marina che, a partire dalla fine del XV° secolo, la sua flotta fu, dopo quella di Venezia, la più numerosa dell'Adriatico. A questo tempo, le colonie ragusane si erano estese con più di trecento negozianti in una trentina di città della Turchia; contemporaneamente, sul mare, le loro relazioni si estendevano a tutti i grandi porti del Mediterraneo. E' nel XVI° secolo che Ragusa raggiunge, sotto il profilo economico, e sopra tutto marittimo, il suo sviluppo maggiore. I suoi abitanti conseguono allora enormi ricchezze, il che si riflesse con molto successo sul livello di vita della Repubblica. Ragusa produsse allora, in effetti, tutta una serie di scrittori e di artisti ed è là, infatti, che occorre ricercare gli inizi della moderna letteratura degli Jugoslavi, e l'origine del titolo, accordato alla città, di Atene jugoslava.

I I

I Ragusei avevano sempre attribuito una grande importanza allo sviluppo e all'organizzazione della loro marina. Già lo statuto de 1272 le consacrava numerosi articoli e, negli atti di tre consigli del comune, che ci restano dal 1301, si trovano di continuo decisioni concernenti la marina. Così essa si veniva costituendo progressivamente in armonia tanto con i bisogni della città, quanto seguendo le circostanze economiche e politiche. D'altra parte, i Ragusei si regolavano tenendo d'occhio le marine straniere, in particolare quella dell'Impero bizantino, cui avevano un tempo appartenuto, poi quelle delle città italiane e degli altri paesi del Mediterraneo.

La costruzione di navi a Ragusa è certamente così antica come la città stessa. Le prime notizie concrete sulle dimensioni delle sue navi non le incontriamo che nel XIV° secolo. Ma non si trattava allora che di battelli di piccolo tonnello costruito in un modesto cantiere sito nel porto stesso della città. Inoltre, i battelli ragusani uscivano di solito da altri piccoli cantieri dispersi sul territorio della Repubblica. Navi più grandi, i Ragusei non ne costruirono che nel XVI° secolo, ma alla fine di esso non possedevano ancora che qualche unità capace di trasportare più di cento tonnellate di grano.

La necessità di vascelli di maggiore portata si fece sentire sempre più istantaneamente dopo i primi anni del XVI° secolo, a seguito dello sviluppo del commercio marittimo e continentale di Ragusa. Ciò obbligò i Ragusei a ingrandire il loro cantiere principale. Nel 1525 essi trasferirono il loro antico cantiere dal porto cittadino a quello, assai prossimo, di Gruz, ove destinarono a tale uso circa 6.500 metri quadrati sul litorale. Tutto questo terreno era proprietà nazionale, ma i carpentieri che vi lavoravano erano artigiani privati e indipendenti. I proprietari dei battelli in costruzione o in riparazione pagavano allo Stato una piccola somma in argento per l'utilizzazione del terreno sul quale erano eseguiti i lavori.

Le autorità cercavano, per mezzo di regolamenti speciali, di tasse particolari ed anche d'ammende in argento, di proteggere questo grande cantiere e di salvaguardarne il monopolio dalla concorrenza di cantieri minori, stranieri o del paese. Ciò, specialmente alla fine del XVI° secolo, quando la marina ragusana comincia a indebolirsi e il governo considera necessario mantenere a Ragusa un grande cantiere.

In tutti i cantieri ragusei, gli artigiani erano per la maggior parte gente del paese. Caso eccezionale è vedervi lavorare carpentieri dell'isola dalmata di Curzola, conosciuti ancor oggi per la loro abilità. Al contrario, per la costruzione delle navi da guerra — fregate, biremi, triremi —, i Ragusei hanno quasi sempre fatto venire il capo-carpentiere dall'Italia. Per la costruzione d'un vascello d'una certa importanza, essi impiegavano in generale una decina d'artigiani diretti da un capo (*protomagister*) e un certo numero d'operai. Si giungeva, nel corso del XVI° secolo, che v'erano in cantiere, a Gruz, fino a cinque grandi bastimenti alla volta, ai quali lavoravano circa sessanta artigiani, coi loro aiutanti. Più volte, durante quel secolo, Ragusa inviò i suoi carpentieri in Turchia. E così nel 1503 sei di essi sono impiegati a Valona e, nel 1516, quattordici a Gallipoli.

Nei cantieri, gli artigiani erano divisi in carpentieri e in « calafati », che turavano gli interstizî con l'aiuto del catrame e incatramavano, poi, tutto il battello. Nel 1512, un capo artigiano riceveva 4 e $\frac{2}{3}$ dinari ragusani al giorno; nel 1569, il governo decise che i « calafati » che lavorassero senza operai avessero fino a 10 dinari al giorno, e i carpentieri del pari senza aiuto 8; nel 1590, un capo artigiano, che lavorava con il figlio, aveva ottenuto 16 dinari al giorno; un altro, originario di Pozzuoli e che costruiva, nel 1551, una galera militare, riceveva, oltre alle spese d'alloggio, 120 dinari al mese, più 6 dinari ogni giorno lavorativo. Il valore d'acquisto d'un dinaro corrispondeva allora a Ragusa a quello da 1 kg. a 2 kg. e $\frac{1}{2}$ di grano, ma a volte a meno di 1, sopra tutto durante gli ultimi anni del XVI° secolo, o a quello d'un kg. di carne di bove, o ancora a quello d'un mezzo litro d'olio.

I costruttori di battelli ragusani erano ovunque conosciuti come eccellenti specialisti e la loro rinomanza si spandeva pre il mondo a mezzo delle navi da loro stessi costruite. Così era avvenuto infatti che il nome inglese « argosy », con cui si designava, in Inghilterra, nel XVI° secolo, un grosso battello con un carico di grande valore, derivasse dal nome con il quale Ragusa era conosciuta in Occidente: « Aragosa ». Da parte sua, l'italiano Bartolomeo Crescenzo, autore di un libro sulla marina (1607), dice che i Ragusei sono gli specialisti « migliori e forse più abili » nella costruzione di grossi navigli: solo i Portoghesi erano loro superiori. In modo non diverso si esprime un altro italiano, Pantero Pantera; egli scrive, nel 1614, che, per la costruzione di navi e di galeoni, « gli artigiani di Ragusa, del Porto-

gallo e d'Inghilterra sono altamente apprezzati. Questa rinomanza, i costruttori di Ragusa l'hanno raggiunta per la loro maniera solida e coscienziosa di costruire battelli di lunga durata, più che ventennale, e spesso sino a quarantennale.

I materiali per la costruzione dei battelli ed il loro armamento, i Ragusei lo facevano venire da diversi paesi. Il legname veniva dal nord dell'Albania, dal porto di Segna in Croazia, e dai dintorni del monte Gargano, in Italia. Dall'Albania essi ricevevano, generalmente, il legname ordinario; da Segna, di consueto, quello per le alberature, dal Gargano quello duro per il corpo della nave. I cordami erano di solito fabbricati a Ragusa oppure importati dall'Italia, così come le attrezzature metalliche, la stoppa, la tela per le vele, i diversi tipi di fucili e i cannoni di differenti dimensioni, fabbricati, tuttavia, qualche volta, anche a Ragusa.

Solo i battelli più piccoli appartenevano ad un unico proprietario; e ciò pure era raro. Tutti gli altri erano di varî proprietari, sia perchè un singolo non avrebbe avuto abbastanza denaro liquido per possedere un battello, sia perchè non si voleva arrischiare su un solo battello troppo grosse somme.

Dopo i tempi più antichi, il valore di ciascun battello si divideva in 24 carature, ossia 24 parti che si potevano alienare o impegnare ciascuna separatamente. I proprietari s'attribuivano, dopo mutuo accordo, un certo numero di carature, di cui determinavano subito il valore esatto o approssimativo. A volte anche, la costruzione del battello risultava dall'iniziativa d'un singolo, che, in seguito, ne cedeva qualche parte ad altre persone. Gli accordi tra i proprietari concernevano, in genere, la lunghezza, la larghezza e il tonnellaggio approssimativo del battello, il suo nome, e, eventualmente, qualche diritto particolare dell'uno o dell'altro dei proprietari. Uno di essi veniva incaricato di tutto ciò che riguardava la costruzione della nave, e, se v'era tra loro chi fosse capitano di nave, spettava tale compito a lui; gli altri gliene affidavano quindi il comando.

Successivamente, i proprietari stabilivano con uno o più costruttori un accordo, in cui definivano con precisione le dimensioni del bastimento, a volte persino quelle di alcune sue parti, come il ponte, la poppa, gli alberi, per il suo approssimativo tonnellaggio, le essenze di legno da adoperarsi, il costo dell'insieme dei lavori da carpentiere, i tempi della costruzione; si stipulava, a volte, anche, il numero di operai da impiegare nell'impresa, così come l'obbligo per questi di non interrompere il lavoro. Il gran numero di accordi del genere di

cui disponiamo fornisce una tale ricchezza di particolari da poterne ricostruire certi tipi di battelli ragusani dei secoli XVI° e XVII°. Quel che sorprende è che il tonnellaggio del battello costruito era spesso superiore a quello previsto nel contratto. E', manifestamente, una conseguenza dell'ignoranza dei metodi di calcolo che permettessero di calcolare in anticipo il tonnellaggio. Così, s'incontrano casi in cui battelli della stessa lunghezza hanno tonnellaggi diversi. Ciò derivava, probabilmente, dalla disposizione interna delle stive, dalla larghezza e dall'altezza del bastimento. I contratti che ci rimangono fanno intravedere che occorreva un tempo assai lungo per la costruzione d'una nave. Per un battello piccolo, o medio, occorrevano da otto a nove mesi, assai di rado meno; per uno grande, più d'un anno e, a volte, due o tre; in tal caso, un simile ritardo era generalmente dovuto a mancanza di mezzi finanziari per terminare la costruzione.

Il tonnellaggio dei battelli ragusani si calcolava, a partire dal XVI° secolo, con l'aiuto d'una misura di capacità impiegata nell'Italia meridionale per il frumento, chiamata in latino « *currus* », in italiano « *carro* », e che corrispondeva all'incirca a 20 ettolitri di grano. La stazza andava da alcuni « *carri* » a 1.100, che fu il tonnellaggio del maggior battello costruito a Gruz nel 1568 e che restò in servizio per ventiquattro anni. Nella prima metà del XVI secolo, il tonnellaggio aumenta costantemente. Da principio non si fanno che pochi battelli di poco più di 100 « *carri* », ma dal 1530 si procede sulla via della costruzione di più cospicui, così che nel 1560 e 1570 Ragusa aveva, quanto a numero di navi e relativo tonnellaggio, una marina mercantile quale non aveva posseduta mai. In tal tempo, essa dispone di circa 180 battelli stazzanti un tonnellaggio totale di 35.000 « *carri* », ossia 55.000 tonnellate di grano. Trent'anni prima, essa disponeva già di uno stesso numero, all'incirca, ma erano battelli più piccoli, che raggiungevano un tonnellaggio di 20.000 « *carri* »; e solo una trentina erano di più che 200 « *carri* », mentre tra 1560-70 raggiunsero il numero di quattrocento. Questo è il motivo per cui la stazza media dei battelli ragusani è, verso il 1540, di 110 « *carri* » e, trent'anni dopo, di circa 200. Alla costruzione, peraltro di siffatti più grossi bastimenti si opponeva, non si sa perchè, il governo di Ragusa che, il 15 ottobre 1579, proibì unità superiori a 400 « *carri* ». Ma i Ragusei non tennero conto d'una simile interdizione e continuarono a costruire battelli superiori ai 400 « *carri* », benchè di dimensioni più ridotte che per il passato.

A seconda del tipo e delle dimensioni, il battello ragusano portava

nomi differenti, non sempre ben determinati per ognuno. Il più piccolo, che aveva una capacità di circa 30 « carri », recava i nomi italiani di « grippo » o « saetta » (*sagitta*), a volte anche di « marsiliana », nome che però era proprio anche di battelli d'una capacità sino a 75 « carri ». Di poco maggior grandezza erano le caravelle: da 60 a 80 « carri »; qualche battello di tale stazza era a volte chiamato « schiratus » (*schirrazzo*), od anche « brigantino ». I grandi bastimenti, di oltre i 100 « carri », erano galeoni o navi, e, verso la fine del XVI° secolo, si vedono apparire dei bertoni.

Nel XVI° secolo, gli equipaggi dei battelli ragusani erano ben più numerosi che nei secoli successivi. Su i battelli da 10 a 30 « carri », ossia da 16 a 50 tonnellate, l'equipaggio era da 4 a 7 uomini, su quelli da 40 a 70 di 7-12 uomini, da 150 a 300 di 25-55 uomini, da 300 a 400 di 40 - 60 uomini, su quelli di 600 « carri » di circa 70, e, sul più grande, di 1.100 « carri », di 140. Il numero dei marinai della corrispondeva solo alle dimensioni del battello, ma anche ai bisogni della manovra e della difesa in mare. Inoltre, ciascun bastimento recava varî cannonieri, uno o due carpentieri, un fabbro, un barbiere-medico, un segretario e qualche fanciullo destinato al mestiere di marinaio. L'insieme degli equipaggi ragusani contava, nel XVI° secolo, da 3.000 a 5.000 persone. Diritti e obblighi erano regolati dai diverse leggi e dalla tradizione. Già lo statuto di Ragusa contiene disposizioni a tal riguardo; in seguito, altri articoli vi sono stati costantemente aggiunti. Il regolamento di maggior interesse è l'« Ordo marinaritiae » del 1535. Gli ufficiali erano nutriti a spese degli armatori proprietari delle navi e avevano, inoltre, un trattamento mensile corrispondente a 3 o 4 dinari al giorno; i marinai, invece, percepivano la metà dei noli, netti da ogni spesa, ma dovevano provvedere al vitto da sè. Tutti i membri dell'equipaggio avevano diritto al trasporto gratuito d'una certa quantità di beni, minore per i marinai, maggiore per gli ufficiali.

Il valore di un battello d'una certa grandezza non era rimasto lo stesso durante il secolo XVI°. All'inizio, ciascun « carro », compreso l'equipaggiamento del battello, valeva 10 ducati, mentre, verso la fine del secolo, salì verso i 30 ducati, non solo per conseguenza dell'aumento dei prezzi dei materiali, ma per una certa svalutazione del ducato, nonchè per l'aumento dei salari. Così, da calcoli abbastanza precisi, la flotta mercantile ragusana valeva, nel suo assieme, verso il 1540, circa 200.000 ducati e, trent'anni più tardi, circa 700.000, scendendo attorno a 650.000 alla fine del secolo. Ciò lascia intravedere

che i Ragusei avevano investito, durante il secolo XVI^o, somme assai rilevanti nella loro marina.

Ugualmente, possiamo desumere che la rendita di tali battelli era forte, ma anche incostante. In effetti, le tariffe dei noli per le diverse destinazioni, così come i conti dei battelli ed altri documenti, dimostrano che il reddito della marina ragusana fu assai forte nel XVI^o secolo, specie sulla fine. Dapprima, i battelli potevano raggiungere un profitto dall'80 al 100% del loro valore, poi, in seguito, meno della metà, perchè le tariffe non erano aumentate così rapidamente come il valore dei battelli e le altre spese. Su i percorsi lunghi e pericolosi, v'era il reddito maggiore. Un viaggio in Inghilterra o nelle Fiandre, che durava un anno all'incirca, poteva dare al netto un importo pari al valore stesso della nave. Ciò ci permette di concludere che i profitti della marina mercantile ragusana, nel corso del XVI^o secolo, hanno dovuto elevarsi tra i 180.000 e i 270.000 ducati.

Tuttavia, i trasporti non rappresentavano i soli profitti che si traevano dalla marina. Ciascun battello pagava allo Stato, sotto forma di imposta annua, l'1 o il 2% del suo valore. Verso la fine del secolo XVI^o, si pagò inoltre un'imposta del 2% sul profitto netto dei trasporti, poi, allorchè questo sistema fu abbandonato nel 1597, una imposta di 12 dinari per ogni « carro » di nolo.

Un settore di profitti ben più importante erano i salari degli equipaggi e gli altri privilegi di cui godevano i loro membri. Sembra che gli equipaggi abbiano guadagnato ogni anno, sotto diverse forme, corca 100.000 ducati. Infine, i Ragusei guadagnavano anche molto sulle assicurazioni marittime.

Tali assicurazioni sono ricordate a Ragusa dal XIV^o secolo, ma esse si sono largamente sviluppate e hanno ricevuto migliore disciplina solo nel corso del XVI^o. Per porvi più ordine, il governo ragusano ordinava, tra l'altro, nel 1568, l'elezione annuale d'un comitato con l'incarico di controllare le assicurazioni, la redazione obbligatoria da parte d'un cancelliere o un notaio del comune di tutti i contratti di assicurazione, il divieto di impegnarsi per oltre 270 ducati in qualunque contratto del genere, e, in caso di sinistro, una rapida liquidazione. Erano norme già da tempo solite ad essere incluse nei contratti. Anche verso lo stesso tempo, e cioè attorno al 1566, si cominciò a registrare tutti i contratti d'assicurazione nei nuovi libri della cancelleria. Questa nuova serie di registri, assai interessante, intitolata « Naula et securitates notariae — Sicurtà e noleggiamento di Notaria »,

offre dati di grande interesse per la storia della marina e del commercio ragusano nei tempi posteriori.

Sin allora, l'assicurazione si concludeva già nel modo seguente: quando il proprietario d'un battello o d'un cargo comunicava la sua intenzione di assicurarsi contro i comuni sinistri marittimi, il saccheggio dei pirati, l'incendio e altri incerti, taluni Ragusei agiati ne assumevano l'impegno per una determinata somma e ne percepivano immediatamente il premio. A volte, ma assai raramente, assicuravano anche la vita dei passeggeri. In genere, non si concludevano assicurazioni che per un valore da 25 a 100 ducati. In caso di sinistro, si instaurava un procedimento dinanzi a un tribunale composto da persone elette *ad hoc* e che, sentite le testimonianze dei membri dell'equipaggio e eventualmente dei passeggeri, con l'aiuto d'altre prove, determinavano l'entità del sinistro subito dal battello o dalle sue merci. Il tribunale determinava anche il modo di procedere alla divisione della somma assicurata, tenendo conto dei noli e del valore del carico.

A Ragusa i premi eran fissati per quasi tutti i tragitti. I più modesti s'applicavano ai tragitti tra Ragusa e gli altri porti dell'Adriatico ed andavano, quasi sempre, dal 2 al 3%. Fino a Napoli o a Palermo era dal 3 al 5%; per la Grecia orientale e Costantinopoli, ovvero per Livorno e Genova, dal 5 al 9%; per la Siria e Alessandria, il 6, l'8 o il 10%; per Londra, il 12%, ma a volte anche il 9%; per la Spagna, dal 7 all'8%; da Varna a Napoli, il 9%; dalla Sicilia a Livorno il 4, a Barcellona il 5, a Londra il 7,5 o il 10%. Il tasso più forte poteva giungere al 15%: fu pagato nel 1520 per un viaggio Ragusa-Alessandria, nel 1526 per un viaggio dall'Inghilterra a Costantinopoli e nel 1571 per un altro percorso da Costantinopoli a Venezia.

Il denaro investito nelle assicurazioni marittime rendeva bene. Da alcune statistiche che ho potuto stabilire, constato che gli assicuratori potevano guadagnare il 50% l'anno su i capitali impiegati, lavorando costantemente e senza che sinistro di sorta accadesse.

III

Dopo aver preso conoscenza con l'organizzazione della flotta mercantile di Ragusa, possiamo ora domandarci quale ne fu il ruolo nella vita economica della città e, in generale, nel commercio mediterraneo.

La Repubblica di Ragusa non era che un piccolo Stato d'un 25.000 abitanti e la sua capitale contava da 6000 a 7000 abitanti. I bisogni di questa popolazione erano modesti; essi potevano esser soddisfatti, pressochè sempre, dalla produzione locale. La maggior parte dei prodotti importati si componeva di grano e d'altro: cereali che i Ragusei ricevevano principalmente dalla Grecia orientale, dalla Sicilia e dalla Puglia. Per sè stessa, la Repubblica di Ragusa non aveva dunque bisogno d'una flotta così importante, ed è per questa ragione che nel XVI° secolo i battelli ragusani circolavano tra porti stranieri e non trasportavano soltanto merci ragusane.

Le relazioni tra Ragusa e i porti italiani dell'Adriatico, in particolare quelli della Puglia, Ancona e Venezia, erano assai attive. Con i porti pugliesi, i Dalmati commerciavano dai tempi più remoti e, nel Cinquecento, i Ragusei intrattenevano rapporti con essi quasi giornalieri. In Puglia andavano anche a caricare grano per Napoli e per i porti spagnoli.

Frequenti erano pure i rapporti con Ancona e Venezia. Avveniva che parecchi battelli ragusani partissero insieme in convoglio, « in conserva », verso l'uno o l'altro di questi porti. I Ragusei esportavano in tutti i porti italiani materie prime provenienti dalle parti europee dell'impero turco, allora sterminato campo all'agricoltura e all'allevamento, in particolare la Serbia, l'Erzegovina e la Bulgaria. Per tutto il Cinquecento, Ragusa cercherà di restare l'intermediaria tra il mercato di prodotti grezzi dei Balcani e i paesi occidentali più sviluppati economicamente e provvisti di un artigianato e di manifatture particolarmente evoluti. Dall'Occidente, invece, i Ragusei importavano nei porti balcanici, sia direttamente sia attraverso i lor proprî porti, grandi quantitativi di prodotti artigianali, in primo luogo tessili.

Oltre ai mari Adriatico e Jonio, il settore più importante d'attività per i Ragusei, era rappresentato da Napoli e dalla Sicilia, col porto di Messina quale centro. Là s'impiegava la maggior parte dei noli ragusani. Messina e la zona intorno costituivano un nodo di comunicazioni così importante per il Mediterraneo nel XVI° secolo come è, nei tempi moderni, la Manica. Là avevano termine o inizio le linee marittime che congiungevano il mar Nero, l'Egeo, Alessandria e l'Adriatico con l'Occidente, così come quelle che univano i paesi occidentali con l'Oriente.

I grossi bastimenti ragusani partivano, anche, spesso, per Londra. Vi recavano in generale vini e uve secche di Grecia e ne riportavano

tessuti inglesi, anzi tutto kerseys assai ricercato in Turchia. In un solo anno, nel 1531, Ragusa ne importò in Levante più di 25.000 pezze.

I battelli ragusani servivano ugualmente molto al commercio con la Spagna. Questa grande potenza, nel XVI° secolo, non disponeva a sufficienza di bastimenti per unire tra loro i suoi numerosi possedimenti mediterranei e questi con il resto del mondo. Ricorreva perciò ai servizi dei Ragusani, costantemente presenti, durante il secolo, nei porti spagnoli. Una tale collaborazione non fu priva d'influenza nei rapporti politici tra i due Stati, a partire da allora, e per lo spazio di due secoli, i re di Spagna furono in ogni occasione i protettori della piccola Repubblica.

Sarebbe interessante poter comparare la marina mercantile ragusana con quella di altri paesi marittimi in questo tempo e di tentar di determinare i loro ruoli nelle comunicazioni internazionali.

Tuttavia, ciò non appare possibile per il momento, chè, per quanto io sappia, non disponiamo degli altri elementi necessari a una comparazione del genere; in altre parole, non conosciamo la potenza degli altri centri marittimi mediterranei. Ma, già partendo da quel che sappiamo, possiamo affermare che Ragusa possedeva, nel XVI° secolo, una delle più forti e numerose marine mercantili del Mediterraneo. Sarebbe dunque necessario di studiare più a fondo le marine degli altri porti del tempo per poter procedere con successo a tali comparazioni.

(trad. di p. f. p.)

JORIO TADIC'