

## LE ESPORTAZIONI DI OLIO IN UN PORTO MERIDIONALE IN ETA' SPAGNOLA: IL PORTO DI BARI NEL 1571-72

Nell'esaminare la documentazione relativa ai permessi di esportazione (*tratte*) rilasciati nel Regno di Napoli durante il periodo di dominazione spagnola, conservata presso l'Archivio di Stato di Napoli<sup>1</sup>, ci siamo imbattuti in un prezioso documento, consistente nell'accurata registrazione delle merci esportate via mare dalla città di Bari nell'anno finanziario 1572 (1 settembre 1571 - 31 agosto 1572).

L'importanza di tale documento, compilato dall'allora capo del portolanato di Bari, Aloyso Romano, è rilevante perché ci offre una chiara immagine — sebbene limitata ad un solo anno — delle capacità produttive di Terra di Bari e della vitalità del porto barese in un periodo in cui le notizie in nostro possesso sono estremamente scarse e frammentarie<sup>2</sup>.

Relativamente alla storia agraria delle province pugliesi, infatti, la bibliografia tutt'oggi esistente sul XVI (e XVII) secolo non offre molto di più di uno scritto del Masi<sup>3</sup> e di alcuni lavori del Palumbo sui principali aspetti dell'agricoltura in territorio molfetese<sup>4</sup>. Se prendiamo poi in considerazione l'aspetto più spiccatamente economico, e cioè quello legato alla commercializzazione dei prodotti agricoli, l'attività di ricerca non è certo agevolata dalla

---

<sup>1</sup> D'ora in poi A.S.N.

<sup>2</sup> Questo stesso documento, inserito però in un contesto più generale, ed esposto quindi in modo sintetico, è citato in G. CONIGLIO, *Il Viceregno di Napoli nel secolo XVII. Notizie sulla vita commerciale e finanziaria secondo nuove ricerche condotte negli archivi napoletani e spagnoli*, Roma, Edizioni di Storia e Letteratura, 1955, p. 95.

<sup>3</sup> G. MASI, *Organizzazione ecclesiastica e ceti rurali in Puglia nella seconda metà del Cinquecento*, Bari, Adriatica, 1975.

<sup>4</sup> Gli aspetti fondamentali del lavoro del Palumbo sono esposti in L. PALUMBO, *Prezzi e salari in Terra di Bari (1530-1860)*, Bari, Grafica Bigiemme, 1979, preceduto da una lucida introduzione di G. Coniglio.



scarsa documentazione esistente, e la bibliografia in merito si limita al noto saggio di F. Carabellese<sup>5</sup>. È quindi auspicabile un ampliamento della letteratura relativa al territorio pugliese, non solo per un «recupero delle specifiche realtà locali», ma anche ai fini di una «riconsiderazione complessiva dei problemi relativi alla storia delle campagne meridionali»<sup>6</sup>.

E con questo spirito, ed in questa ottica, che abbiamo elaborato ed interpretato i dati della menzionata documentazione lasciataci da Aloyso Romano.

Il documento in questione è importante, però, anche per un'altra ragione. Il 1572, infatti, può essere considerato un anno rappresentativo del periodo di transizione vissuto dall'agricoltura di Terra di Bari nella seconda metà del XVI secolo. Già in questo periodo, infatti, si avvertono i primi segnali della grave crisi agricola che avrebbe colpito la provincia barese nel corso del XVII secolo: il continuo susseguirsi di pessimi raccolti che investì la regione dal 1560 al 1675 circa determinò, infatti, una forte contrazione delle rese di prodotto per unità di territorio, ed il conseguente impoverimento delle capacità di esportazione di Terra di Bari<sup>7</sup>. Particolarmente colpiti furono gli oliveti, che caratterizzavano fortemente la

---

<sup>5</sup> F. CARABELLESE, *Saggio di storia del commercio della Puglia e più particolarmente della Terra di Bari*, in *La Terra di Bari*, Trani, Vecchi, 1900, I, pp. 3-66.

<sup>6</sup> G. POLI, *Appunti per una tipologia dei contratti agrari nella fascia costiera di Terra di Bari nel Cinquecento*, in *Problemi di storia delle campagne meridionali nell'età moderna e contemporanea*, a cura di A. Massafra, Bari, Dedalo, 1981, p. 321.

<sup>7</sup> Le cause di tale penuria di raccolti sono da ricercarsi essenzialmente: a) nell'indiscriminato sfruttamento intensivo del suolo, dovuto all'adozione di contratti di affitto a brevissimo termine (da due a sei anni) che condannavano ogni possibilità di miglioramento dei sistemi produttivi e determinavano un'agricoltura di rapina (vedi G. POLI, *Appunti per una tipologia...*, cit., pp. 321-334, G. MASI, *Organizzazione ecclesiastica...*, cit., pp. 13-16, L. PALUMBO, *Prezzi e salari...*, cit., pp. 19-23, Id., *Vicende agrarie ed organizzazione ecclesiastica a Molfetta nel XVI e XVII secolo*, in *Archivio Storico Pugliese*, a. XXIII (1970), pp. 89-113, Id., *Notizie sulla proprietà fondiaria ecclesiastica a Giovinazzo nel XVI secolo*, in *Archivio Storico Pugliese*, a. XXVIII (1975), pp. 113-121; b) nella congiuntura di fattori climatici sfavorevoli, i cui effetti sull'agricoltura mediterranea devono essere ancora valutati dalla moderna storiografia (vedi C. TRASELLI, *Studi sul clima e storia economica*, in *Economia e Storia*, XIV (1967), pp. 239-248, e F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi nel mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 1953, I, pp. 237-288.

morfologia del territorio barese, e la cui situazione era resa ancora più precaria dalla presenza di gravi disfunzioni organizzative e strutturali della produzione<sup>8</sup>.

#### LE ESPORTAZIONI DI OLIO

Il paesaggio agrario di Terra di Bari, il cui aspetto è rimasto praticamente immutato per secoli, si presenta con una morfologia piuttosto articolata. Terra di Bari, infatti, rappresenta il punto d'incontro delle principali tendenze agricole delle due province pugliesi limitrofe: quella cerealicolo-pastorale di Capitanata, che influenza la parte settentrionale e murgiana della provincia barese, e quella olivicola della penisola salentina, che vede interessata la parte costiera e precostiera di quel territorio<sup>9</sup>.

Anche nel XVI secolo, grano ed olio rappresentavano i punti di forza dell'economia del territorio barese, alimentando un considerevole commercio di esportazione, il cui aspetto principale è costituito dalla alacre attività delle cittadine costiere, specializzate nella

<sup>8</sup> Più che all'antiquato sistema di spremitura delle olive, risalente agli antichi Greci, intendiamo riferirci alle clausole previste nei contratti di affitto, che non impedivano la semina tra gli olivi (tale clausola diverrà usuale solo nel '700) ma tenevano anzi a concedere in affitto l'uso del suolo e del soprasuolo a due o più conduttori. La situazione andò aggravandosi con l'applicazione della bolla *De Censibus* (1569), che decretò il graduale passaggio delle proprietà ecclesiastiche a sistemi indiretti di sfruttamento. Una eloquente conferma della gravità della situazione è costituita dall'evoluzione del reddito agrario che, tra il 1550 ed il 1635, scese dall'8% al 5% (L. PALUMBO, *Vicende agrarie...*, cit., p. 100). Per una più approfondita analisi dell'argomento si rinvia ai già citati testi di G. Masi, G. Poli e L. Palumbo (vedi nota 7).

<sup>9</sup> Secondo quanto afferma il Masellis, nel '500 il 35% del territorio barese era destinato a seminativo, il 23% ad uliveto, il 17% a vigneto, ed il 5% a mandorleto (V. MASELLIS, *Storia di Bari dalle origini ai giorni nostri*, Bari, Italstampa, 1965, p. 179). L'unica variazione nel paesaggio rurale pugliese è costituita, verso la fine del XVIII secolo, dalla sostituzione della coltura del tabacco con quella del cotone. Questo immobilismo nell'evoluzione agricola si spiega, secondo il Mira, sia con la lentezza della evoluzione economico-sociale della popolazione, sia (e soprattutto) con la più assoluta mancanza di idoneità del suolo a sostenere colture diverse da quelle praticate (G. MIRA, *Contributo per una storia dei prezzi in alcune province della Puglia*, estratto da *Atti della IV Riunione della Società Italiana di Statistica*, Spoleto, Arti Grafiche Panetto e Petrelli, 1942, p. 1).

raccolta e distribuzione dell'una o dell'altra mercanzia. Questa attività trova una ideale linea di demarcazione nella città di Bisceglie: i porti situati a nord di questa cittadina (Trani e Barletta) si occupano prevalentemente dell'esportazione di cereali, quelli a sud (Molfetta, Giovinazzo, Bari, Mola e Monopoli) dell'esportazione di olio<sup>10</sup>.

Da questa breve descrizione del paesaggio rurale di Terra di Bari si comprende perché la nostra attenzione sul commercio barese si soffermi particolarmente sulle esportazioni di olio. Il registro del Romano, d'altronde, conferma questo nostro interesse con oltre quattrocento registrazioni di imbarco, che pongono questa mercanzia di gran lunga al primo posto nell'ambito delle attività mercantili della città di Bari.

La Tab. 1 propone una elaborazione dei dati contabilizzati dal Romano, indicando in primo luogo il numero delle navi partite mensilmente dal porto di Bari con carichi di olio, ed in secondo luogo le quantità di olio presenti a bordo al momento della partenza, queste ultime suddivise a seconda della destinazione<sup>11</sup>. In ul-

---

<sup>10</sup> Cfr. M. A. VISCEGLIA, *Il commercio dei porti pugliesi nel Settecento*, in *Economia e classi sociali in Puglia nell'età moderna*, a cura di P. Villani, Napoli, Guida, 1979, p. 190.

<sup>11</sup> È bene avvertire che, a causa del sistema di sintesi adottato (basato sulla data di partenza delle imbarcazioni e non sulla data d'imbarco della mercanzia), i dati relativi ai mesi di settembre ed agosto sono probabilmente inesatti perché si incrociano, rispettivamente, con i dati dell'esercizio finanziario precedente e successivo. Nonostante questo inconveniente, si è ugualmente preferita l'attuale sistemazione di dati perché fornisce un'idea più chiara e precisa del dinamismo del porto barese, cogliendo nel contempo con immediatezza la realtà del suo traffico mercantile. D'altro canto, l'analisi di questi stessi dati effettuata in base alla data d'imbarco avrebbe solo evidenziato l'estrema scarsità di olio esportato da Bari nei mesi di ottobre e marzo, mesi in cui i dati si fermano rispettivamente al giorno 5 e al giorno 7. Poiché non sembrano esservi lacune nelle registrazioni del Romano, tale penuria di dati è presumibilmente da attribuire ad una temporanea contrazione delle esportazioni, dovuta, in ottobre, alla imminente battaglia di Lepanto (7 ottobre 1571) ed alla conseguente pericolosa presenza in Adriatico di imbarcazioni ottomane scampate alla disfatta della loro flotta, e, in marzo, alla presenza in quelle stesse acque della flotta del corsaro turco Ucciali, messo poi in fuga quello stesso mese dalla flotta comandata da Don Giovanni d'Austria. Per una ricostruzione di queste vicende, vedi N. FORTUNATO, *Riflessioni intorno al commercio antico e moderno del Regno di Napoli*, Napoli, Stamperia Simoniana, 1760, pp. 59-60.

TAB. 1

ESPORTAZIONI DI OLIO DAL PORTO DI BARI NEL 1571-1572\*

MESE	NAVI	destinazione dell'olio e quantità esportata (in salme, stara e pignatelli)									
		Ferrara	Venezia	Trieste	Ragusa	Veglia	Lesina	Spalato	Zara	Lagosta n.i. (a)	TOTALE
1571	2	80-6-16	86-7-	—	—	—	—	—	—	—	167-4-16
Ott.	2	—	112-5-16	35-7-	—	—	—	—	—	—	148-3-16
Nov.	11	643-8-16	314-4-16	219-4-16	0-7-16	76-3-16	8-	—	9-4-16	—	2-5- 1.275-2-
Dic.	12	530-1-	706-4-16	66-	—	—	0-4	—	1-	17-3-	— 1.321-3-16
Gen. 1572	13	435-	1.051-5-	138-1-	93-7-16	—	21-6-	4	—	—	0-3- 8-6- 1.753-1-16
Feb.	3	585-1-	—	242-5-	—	—	—	—	—	—	— 827-6-
Mar.	3	673-2-	—	—	—	—	—	—	—	—	— 673-2-
Apr.	4	107-	249-4-16	—	—	24-6-	—	—	—	—	— 381-1-16
Mag.	10	478-7-16	396-7-16	236-	71-1-16	—	—	—	—	—	— 1.182-7-16
Giu.	5	130-3-	88-8-16	—	76-	—	—	—	—	—	— 295-2-16
Lug.	7	298-3-16	213-0-16	9-4-16	58-8-16	—	—	—	—	—	— 579-8-
Ago.	8	150-8-16	85-8-	82-0-16	147-1-	—	—	—	—	—	— 466-
TOT.	80	4.113-5-16	3.306-1-16	1.029-4-16	447-8-	101-0-16	30-1-	4	10-4-16	17-3-	0-3- 11-2- 9.071-6-16

\* A.S.N., *Sommatoria, Dipendenze, Tratte*, f. 417/2. (a) n.i. = (destinazione) non identificata.

timo sono riportati i totali, sia quelli relativi alle partenze mensili, che quelli relativi alle piazze di destinazione.

Tutti i dati riportati in tabella sono espressi in *salme* di 190 rotoli (kg. 169,2895), che hanno come sottomultipli *stara* (1 salma = 9 stara) e *pignatelli* (1 stara = 32 pignatelli). Si può quindi dedurre che le 9.071 salme, 6 stara e 16 pignatelli di olio esportati nell'anno finanziario 1572, corrispondono a 15.395 quintali, una cifra molto rilevante se si considerano sia le basse rese e la scarsa densità arborea degli oliveti dell'epoca<sup>12</sup>, sia la superficie territoriale dedicata a questa coltura<sup>13</sup>. Poiché questi valori si diversificano da zona a zona, non è possibile risalire all'estensione del territorio impegnato nella produzione olivicola destinata — sotto forma di olio — a raggiungere i mercati esteri, ma certamente doveva trattarsi di parecchie migliaia di ettari che rappresentavano una parte più che rilevante del comprensorio agricolo che faceva capo alla città barese<sup>14</sup>.

Gran parte della produzione, quindi, era destinata all'esportazione, ed aveva come unica destinazione i principali porti adriatici: Ferrara, Venezia, Ragusa e Trieste. Non deve meravigliare l'assenza di mercanti genovesi, francesi, inglesi e spagnoli, che trovavano più comodo rifornirsi di olio nei porti della penisola salentina, e soprattutto a Gallipoli, già nel '500 riconosciuta quale principale piazza commerciale europea in materia di olii<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Alcuni dati sulla produttività degli uliveti, relativi però alla sola zona di Molfetta, sono riportati in L. PALUMBO, *L'olivicoltura a Molfetta nel XVII secolo*, in *Rivista di storia dell'agricoltura*, XIV (1974), pp. 17-43. Sempre il Palumbo, inoltre, definisce a «fitta densità arborea» un oliveto di circa cento alberi per ettaro (L. PALUMBO, *Vicende agrarie...*, cit., p. 93).

<sup>13</sup> Nell'agro barese, ad esempio, l'oliveto occupava, da solo, circa il 23% delle terre coltivate, valore che saliva al 40% considerando l'olivo associato ad altre colture (M. PETRIGNANI - F. PORSIA, *Le città nella storia d'Italia: Bari, Bari, Laterza*, 1982, p. 57).

<sup>14</sup> Questo comprensorio, oltretutto, non ha confini definiti perché la sua estensione dipendeva probabilmente dall'esistenza e percorribilità delle linee di comunicazione che congiungevano l'entroterra con le zone costiere, permettendo di raggiungere più o meno facilmente l'uno o l'altro porto d'imbarco.

<sup>15</sup> Le quantità commerciate di olio erano tali che due Pontefici (Gregorio XIII il 15 aprile 1581 e Sisto V il 28 febbraio 1590) accordarono l'assoluzione collettiva a tutti coloro che, impegnati nelle operazioni di carico, non avessero santificato la Domenica (*Illustrazione storica sulla produzione ed il commercio degli oli in Gallipoli*, opuscolo edito a cura dell'Amministrazione

Il commercio oleario di Terra di Bari trovava quindi un limite nella frenetica attività del porto gallipolino, che assorbiva gran parte delle richieste internazionali di olio. Questo limite non ebbe particolari conseguenze sull'attività commerciale di Terra di Bari nel XVI secolo, la cui produzione di olio — come si è detto — era in gran parte assorbita dai mercati esteri affacciati sull'area adriatica, ma dovette avere un certo peso nel corso del XVII secolo, attraversato da una lunga e travagliata crisi economica che, proprio in virtù delle sostenute esportazioni olearie, sembra aver colpito con minore intensità Terra d'Otranto e Gallipoli in particolare<sup>16</sup>.

Per tornare alle esportazioni di olio dal porto di Bari, Ferrara è la città che ne accoglie i maggiori quantitativi, quasi 7 mila quintali, che rappresentano il 45,3% delle esportazioni baresi di olio nel 1572, contro il 38,4% della Repubblica di Venezia, l'11,4% di Ragusa ed il 4,9% di Trieste. Il 95,3% dell'olio diretto verso la Repubblica di Venezia (36,5% del totale) era destinato al porto di quella città, ed il restante 4,7% (1,8% del totale) verso isole e città dalmate che, in un modo o nell'altro<sup>17</sup>, gravitano nell'orbita della Serenissima: Lesina, Veglia, Lepanto, Spalato, Lagosta e Zara (vedi quadro a), Tab. 2).

Verso questi porti si dirigevano le 80 imbarcazioni — grippi, scirazzi e brigantini — salpate da Bari quell'anno con carichi di olio, ed è la Repubblica di Venezia, con 33 viaggi, a detenere il primato dei collegamenti marittimi con la città pugliese per l'approvvigionamento di tale mercanzia, seguita da Ferrara con 26, Trieste con 11 e Ragusa con 9. Nella maggior parte dei casi si tratta di percorsi

---

zione Comunale - Gallipoli e dell'Associazione Gallipoli Nostra in occasione della Mostra storica allestita nel frantoio sotterraneo di palazzo Briganti, Gallipoli 20/7-30/8 1986, p. 21).

<sup>16</sup> Questa ipotesi è formulata in M. A. VISCEGLIA, *Il commercio...*, cit., p. 197, e poggia sulla sostanziale rigidità che, anche nell'alternanza delle annate agrarie, le esportazioni salentine presentano rispetto a quelle di Terra di Bari. A sostegno della tesi della Visceglia sono alcuni dati sulle esportazioni di olio da Gallipoli: nel 1668, in quindici giorni, furono imbarcate 90.514 staia di olio (quasi 15.000 quintali!); l'1, l'8 ed il 14 dicembre di quello stesso anno ne furono imbarcate, rispettivamente, staia 14.450 (2.200 q.li), staia 7.328 (1.209 q.li), e staia 25.275 (3.790 q.li) (*Illustrazione storica...*, cit., p. 21).

<sup>17</sup> Per un'analisi sul tipo di rapporti esistenti tra Venezia ed i territori istro-dalmato-greci, vedi R. CESSI, *Venezia e Puglia nel sistema adriatico del passato*, in *Archivio Storico Pugliese*, a. VIII (1955), pp. 55-56.



TAB. 2

a) DESTINAZIONE, IN PERCENTUALE, DELLE ESPORTAZIONI DI OLIO IN PARTENZA DAL PORTO DI BARI NEL 1571-1572.

		Ferrara 45,3%
Venezia 36,5%		Rep. di Ven. 38,3%
Trieste 11,4%	Dalmazia 1,8%	
Ragusa 4,9%		
n.i. 0,1%		

b) ORIGINE, IN PERCENTUALE, DEI MERCANTI CHE GIUNGEVANO A BARI NEL 1571-1572 PER RIFORNIRSI DI OLIO.

		Ferrara 30,4%
Bergamo 29,9%	Venezia 5,7%	Rep. di Ven. 36,0%
Trieste 2,2%	Dalmazia 0,4%	
Ragusa 0,1%		
Napoli 14,4%	Bari 9,3%	Reg. di Nap. 23,7%
Altri 5,7%		
n.i. 1,9%		

c) ORIGINE, IN PERCENTUALE, DEI VETTORI CHE GIUNGEVANO A BARI NEL 1571-1572 PER IMBARCARE OLIO.

		Ferrara 38,3%
Venezia 18,0%	Dalmazia 12,8%	Rep. di Ven. 30,8%
Trieste 9,5%		
Ragusa 5,7%		
Reg. di Nap. (Mola di Bari) 4,6%		
n.i. 11,1%		

diretti, che evidenziano il ruolo di serbatoio oleario svolto dalla provincia barese. In realtà, anche i pochi percorsi (sette) che prevedevano scali intermedi, a guardare bene possono essere considerati diretti, perché provvedevano ad approvvigionare i possedimenti dalmati della Serenissima prima di dirigersi verso Venezia. Il caso di Trieste, che nel gennaio 1572 si inserisce nella rotta Bari-Lepanto-Lesina, può essere considerato la classica eccezione (*vedi Tab. 3*).

Questo aspetto, che come si è visto caratterizzava fortemente il traffico mercantile tra Bari e le città adriatiche, trova una ben precisa motivazione di fondo nel pressoché completo controllo dell'attività commerciale barese da parte di mercanti e vettori stranieri, che hanno nella madrepatria il principale interlocutore commerciale.

I mercanti pugliesi, infatti, nel XVI (e XVII) secolo non seppero sfruttare il grande potere commerciale che derivava loro dalla abbondante produzione olearia e che, impostando una propria, autonoma politica commerciale, avrebbe potuto restituire ad essi una posizione di prestigio nei traffici mercantili adriatici<sup>18</sup>. In ciò, in verità, essi furono grandemente limitati anche dalla accentratrice politica commerciale della Repubblica di Venezia, che reggeva le fila di gran parte del commercio oleario diretto verso l'Europa centrale, e difendeva con restrizioni alla libera navigazione la posizione di semimonopolio raggiunta in Adriatico dalla sua marina mercantile<sup>19</sup>.

Si comprendono, quindi, le gravi difficoltà che incontravano i mercanti di Terra di Bari ad inserirsi nelle correnti di traffico internazionali, precluse a sud dalla concorrenza dei porti salentini e dominate a nord dalla attività dei mercanti veneziani, e si chiariscono, inoltre, i motivi della subordinazione del commercio barese ai mercanti stranieri. Ciò non toglie, però, che tale situazione fu agevolata dalla politica commerciale adottata nel Regno di Napoli, che accordava privilegi a mercanti stranieri e non favoriva la formazione di quadri mercantili locali, capaci di inserirsi direttamente nei grandi traffici internazionali.

È così che, nel 1571-1572, i mercanti baresi esportarono verso

---

<sup>18</sup> I mercanti pugliesi vantano, infatti, una grande tradizione commerciale che raggiunse il suo apice nel corso del XIII secolo (cfr. F. CARABELLESE, *Saggio di storia...*, cit., pp. 3-66).

<sup>19</sup> Queste restrizioni, com'è noto, implicavano da parte della Serenissima l'esercizio di un diritto giurisdizionale su un tratto di mare delimitato a sud da una linea immaginaria tracciata da Ragusa al Tronto.

TAB. 3  
 ITINERARI MARITTIMI SEGUITI DALLE IMBARCAZIONI CHE CARICAVANO OLIO NEL PORTO DI BARI NEL 1571-1572.

MESE	NAVI	DESTINAZIONE
Set. 1571	2	Ferrara; Venezia.
Ott.	2	Venezia; Trieste.
Nov.	11	Ferrara (4); Venezia (3); Trieste (2); Ragusa; Spalato-Voglia-Lesina-Venezia.
Dic.	12	Venezia (5); Ferrara (3); Trieste; Spalato-Venezia; Zara-Venezia; Lesina-Venezia.
Gen. 1572	13	Venezia (4); Ferrara (2); Ragusa (2); Trieste; Lagosta; Lesina-Venezia; Trieste-Lesina-Lepanto; n.i. (a).
Feb.	3	Ferrara (2); Trieste.
Mar.	3	Ferrara (3).
Apr.	4	Ferrara (2); Veglia-Venezia (2).
Mag.	10	Venezia (4); Ferrara (3); Trieste (2); Ragusa.
Giu.	5	Venezia (2); Ferrara (2); Ragusa.
Lug.	7	Venezia (2); Ferrara (2); Ragusa (2); Trieste.
Ago.	8	Venezia (3); Ferrara (2); Ragusa (2); Trieste.

a) n.i. = (destinazione) non identificata.

Ragusa, Venezia, Ferrara e Trieste, solo sal. 841-6- di olio, pari ad appena il 9,3% delle esportazioni di olio effettuate quell'anno dal porto barese. Tra di loro ricordiamo Tiberio e F.o Jacopo Calò che, con sal. 402-3-16 esportate, sono i massimi esponenti dell'iniziativa mercantile barese. Seguono Salvatore Satriano (sal. 142-), Jac.o Zizzo (sal. 86-8-16), Aless.o Calò (sal. 74-) e, con quantità via via più trascurabili, Salvatore di Salvatore, Colavito Nicolella, Gerolamo ed Ercole Catalano, Fabio e Foa Ant.o Bisichino, Lodovico De Luca, Cesare Racafoco, Marco Mafiano, Mattia di Andrea, Marco Massari ed Evangelista Barisano (quest'ultimo originario di Barletta).

Sono però presenti a Bari anche alcuni mercanti di Napoli, il più importante dei quali è Franc.o Stangha con ben sal. 1.003-3- inviate a Venezia, seguito a lunga distanza da Alfonso Pau (sal. 220-0-16) e Aloyso Balenzola (sal. 86-), che gestiscono il 14,4% delle esportazioni baresi di olio.

In complesso, quindi, nel 1572 i mercanti regnicoli controllavano solo il 23,7% del traffico oleario barese (e ciò soprattutto grazie all'attività di un napoletano), lasciando il restante 76,3% nelle mani di mercanti stranieri, soprattutto veneziani e ferraresi, che giungevano ripetutamente nella città pugliese per approvvigionarsi del prezioso liquido.

I mercanti della Serenissima acquistano sal. 3.273-3-16 di olio, pari al 36,0% delle esportazioni olearie baresi, affidandosi soprattutto alle capacità commerciali dei numerosi bergamaschi che frequentano la città pugliese acquistando il 29,9% dell'olio destinato all'esportazione<sup>20</sup>. Tra questi spiccano soprattutto Andrea e Francesco di Lodovico Tasca (sal. 1.171-8-), seguiti da Ant.o e Pierro Chiesa (sal. 362-4-16), Bernardo Dellfrer (sal. 299-2-16), Andrea Roberto (sal. 225-8-), Foa Battista Furietti (sal. 195-7-16), F.o Pietro De Marchesi (sal. 188-6-16), e poi Ant.o Calvis, Pierro De Maffia, Guglielmo Rota, Ger.o e Foa Andrea Locatello, Ant.o Del Bianco, Ant.o Fagustino.

Una schiera piuttosto nutrita, accresciuta dai veneziani Rubino e Bonetto Rubini (sal. 414-1-16), Pierro Ottobon (sal. 97-8-16), Foa

<sup>20</sup> Bergamo fece parte della Repubblica di Venezia dal 1428 al 1797, che le dedicò particolari attenzioni non solo per motivi di ordine militare, ma anche per la favorevole posizione della città rispetto alle maggiori direttrici di scambio commerciale (L. SCALVINI - G. P. CALZA - P. FINARDI, *Le città nella storia d'Italia: Bergamo, Bari, Laterza*, 1987, p. 66).

Mazoa e, in verità in misura molto esigua, da mercanti dalmati originari di Corfù, Lagosta, Lesina, Spalato e Brazza.

Al contrario, i mercanti ferraresi che giungono a Bari per approvvigionarsi di olio sono appena quattro, ma riescono egualmente ad aggiudicarsi il 30,4% delle esportazioni olearie baresi. Essi sono: Pietro Jac.o Rizio (sal. 976-4-), Ippolito Terzana Cremona (sal. 918-7-16), Andrea e Gilio Chioccani (sal. 588-1-16) e Ludovico Miara (sal. 273-3-).

I mercanti triestini sono rappresentati da Domenico Montanelli (sal. 117-8-16), Nicolò e Martino Pellizaroli (sal. 73-8-16), Michele Turcho e Bortolo Natalino, che acquistano 'il 2,2% dell'olio barese esportato quell'anno.

La presenza di mercanti di Ragusa è praticamente insignificante, anche perché l'84,0% delle richieste ragusee di olio (sal. 375-8-) provengono dalla Signoria di quella città, che dà l'incarico di reperire le quantità desiderate ai già citati fratelli Tasca di Bergamo.

Da segnalare, inoltre, la presenza di mercanti milanesi (Gabriele Tanza, Ant.o e Dom.o Del Duca), fiorentini (Foa Davanzati, Pigello Pandolfini, Chirico Banduccio), e modenesi (Foa Zagarone), che assorbono il 5,7% dell'olio barese esportato (*vedi quadro b* Tab. 2).

In alcuni casi, i citati mercanti agivano sia per conto proprio — o di familiari residenti in patria (Donato Rubini a Venezia, Santo Rizio a Ferrara, Tullio Calò a Trieste, Gerolamo Tasca a Bergamo) — che per conto di una nutrita schiera di mercanti e privati, che evidentemente non desideravano affrontare un lungo e pericoloso viaggio per rifornirsi di olio a Bari.

Questi ultimi assorbono una parte considerevole delle esportazioni baresi di olio — il 50% circa — la cui distribuzione viene quindi a frammentarsi tra una miriade di piccoli e medi commercianti<sup>21</sup>. Tra questi particolarmente numerosi sono i ferraresi, ma la

<sup>21</sup> Questo l'elenco nominativo degli acquirenti:  
da Ferrara, Jac.o M. Avanzia, Minotti e Polin Di Minotti, Foa Battista Saverozzi, Fran.o Bonsignore, Dom.o Bonaldo, Julio Rinaldi, M.o Ant.o Algarotto, Fran.o Contugo, ... (?) Bartolini, Nicolò Cusani, Guidoni Di Guidoni, Gabriele Campodimantua, Julio Rivali, Alfonso Bevilaqua, Nicolò Franceschini, Pietro Bellaganda, Andrea Nigrisoli, Domenico Malatesta, Josep Bianchini, Ber.o Tholomeo, Ercole Romano, Ant.o Greco, Jac.o Tombesi, Fran.o Fiorini, Fran.o Franchini, Malatesta Ghelini, Domenico e Ludovico Bertolaja, Santo Rizio;

presenza di acquirenti di Bologna, Milano, Brescia e Firenze, testimonianza del grande interesse che l'olio pugliese suscitava anche al di là dell'area adriatica. Ciò sarebbe indirettamente confermato dalla scarsa presenza di acquirenti veneziani e bergamaschi: è infatti probabile che le forti quantità di olio esportate verso Venezia fossero destinate solo in minima parte al consumo interno, e che la Repubblica veneta provvedesse invece — cosa del resto nota — a rifornirne l'Europa centrale.

La situazione di grave dipendenza economica da gente e mercati stranieri in cui versava la commercializzazione dell'olio barese, è accentuata dall'analisi dei vettori che ne effettuavano il trasporto. Anche in questo caso, infatti, i dati di Aloyso Romano evidenziano lo scarso spirito di iniziativa della popolazione di Terra di Bari che, ad opera di vettori di Mola, riesce a procurarsi il trasporto di sole sal. 419-6- d olio, pari al 4,6% dell'intero quantitativo esportato da Bari nel 1571-1572. La maggior parte dei vettori sono infatti di provenienza ferrarese e veneziana<sup>22</sup>, e ripetono con varia regolarità il viaggio sino a Bari, assorbendo rispettivamente il 38,3% ed il 30,8% dell'olio in partenza da quella città.

---

*da Trieste*, Dom.o Montanelli, Martino Pellizaroli, Michele Turcho, Geremia Di Leo, Benvenuto Petazzi, Tullio Calò, Ottobon Spinola, Pietro De Mires, Cesar Bottami, Sebastiano Rocco Rota;

*da Venezia*, Donato Rubini, Sebastiano Bubbiano, M.o Ant.o Stella, Foa Mazzo, Ger. Sciotto, Fran.o, Maffeo e M.o Ant.o Di Venezia;

*da Ragusa*, Michele Cuccari, Marino Di Andrea, Simon Di Foe;

*da Firenze*, Gio Battista Saverozzi;

*da Bologna*, Mattia e Cosmo Damiano Locatello, Dom.o Maria e Julio Buscelli;

*da Modena*, Ant.o Zavarigi;

*da Milano*, Federico Cusani, Antonio Imbersago, Fran.o Rinaldi, Valentino Marliano;

*da Brescia*, Pierro Gobbo;

*da Lesina* (Hvar), Fran.o Catalano, Andrea Di Nicolò;

*da Veglia* (Krk), Nicolò e Gasparo Stuccio, Bar.o De Fendina;

*da Brazza* (Brač), Vinc.o Di Nicolò;

*da Corfù*, Costantino e Foa Coliva;

*da Napoli*, F.o Iurlo.

<sup>22</sup> Anche qui intendiamo il termine «veneziano» in senso ampio, includendovi le città e isole dalmate che, in un modo o nell'altro, gravitano nell'area di influenza della Serenissima (Veglia, Lesina, Cherso, Rovigno, Cattaro, Fiume, Lagosta, Lepanto, Zara, Spalato, Sabbioncello) e che rappresentano il 12,8% del totale contro il 18% dei veneziani veri e propri.

Discreta è la presenza di triestini e ragusei, che si procurano rispettivamente il trasporto del 9,5% e del 5,7% dell'olio barese.

La presenza di vettori di provenienza non identificata, che assorbono l'11,1% delle esportazioni baresi di olio, rende questi valori percentuali approssimati per difetto (*vedi quadro c) Tab. 2*)<sup>23</sup>.

Un ultimo rilievo, per quanto concerne le esportazioni di olio, riguarda le tariffe doganali che dovevano pagarsi presso gli appositi uffici e che, secondo quanto afferma il Bianchini, tra il 1559 ed il 1635 ammontavano a duc. 1 e gr. 20 su ogni salma di olio esportata<sup>24</sup>. Da ciò deriva che, nel periodo considerato, le esportazioni di olio dalla sola città di Bari resero all'amministrazione regnicola duc. 10.886 e gr. 4.

#### ALTRE ESPORTAZIONI

Le imbarcazioni in partenza dal porto di Bari non trasportavano solo olio, ma anche saponi bianchi, zafferano, semi di lino, aceto, vino, seta, manna. I quantitativi di tali merci — riportati nella

<sup>23</sup> Questo l'elenco nominativo dei vettori:

- da Ferrara*, Ger.o Tabarino, Ant.o Realdino, Polin Del Bello, Antonio Lana, Michele Guatrina, Ercole Vendimano, Foa Penza, Julio Poletti, Nicolò Di Nicolino, Galimberto Di Galimberto, S.o Gandolfo, Fortunato Farinella;
- da Trieste*, Michele Di Michele, Pierro di Trieste, Bortolo Natalino, Fran.o Romano;
- da Venezia*, Foa M. Dealberto detto «Abrusciato», Marco Istriano, Vinc.o Capone, Fran.o Zavatino, Pierro Scaneato, Ber.o Mosca, Marco Fusco;
- da Chioggia*, Gerolamo Penza, ... (?) Dellino;
- da Latisana*, Aloyso Sogetto, Nicolò Bruno;
- da Fiume*, Pierro Stanicchio, Giorgio Melonicchio, Foa Barbaricchio;
- da Veglia* (Krk), Foa Ravano, Mattia Di Veglia;
- da Cherso* (Cres), Zannetto Di Mattia;
- da Zara* (Zadar), Simon Di Zara;
- da Lepanto* (Nafpaktos), Zannetto Di Andrea;
- da Lagosta* (Lastovo), Cosimo Colenda;
- da Lesina* (Hvar), Pierro Furicchio;
- da Ragusa*, Stefano Di Pierro, Nic.ò Di Foe, Martino Di Marino, Foa Di Michele, Martino Di Nicolò;
- da Mola*, Nicolò Sciotto, Colangelo e Lonardo Di Mola, Foa Vito e Cosmo Colella;

Altri vettori, di cui non è stato possibile rintracciare l'origine, sono: Dimo e Persia Greco, Nicola Albanese, Martino Fastidioso, Bortolo Spolonato.

<sup>24</sup> L. BIANCHINI, *Della storia delle finanze del Regno di Napoli*, Napoli, Stamperia Reale, 1859, p. 215.

Tab. 4 — non sono però tali da far ritenere che esse alimentassero autonome correnti di esportazioni. È invece più ragionevole pensare che quelle merci si accompagnassero, più o meno occasionalmente, alle partite di olio inviate in Adriatico, come dimostrerebbe la presenza, tra mercanti e vettori, di numerosi personaggi già incontrati nella disamina delle esportazioni olearie<sup>25</sup>.

Si tratta, quindi, di esportazioni di secondo piano, su cui le notizie in nostro possesso sono estremamente scarse, limitandosi ad alcuni dati di carattere generale citati dal Bianchini<sup>26</sup>.

Una lacuna, nella documentazione del Romano, è invece rappresentata dalla mancanza di notizie sulle esportazioni di *saccarie*, un genere di merce comprendente vari prodotti (fichi secchi, carrube, mandorle, anice e comino, semi di finocchio, riso, nocciole, castagne, galla, luppolo, lenti, ceci, fave, pistacchio, coriandolo, ecc.) così chiamati perché sottoposti ad una imposta «per sacco» di genere

<sup>25</sup> Ai nominativi di mercanti e vettori citati in precedenza, vanno aggiunti i seguenti:

**Mercanti**

*da Ferrara*, Foa Ant.o Imbersago, Foa Jac.o Rovego, Ludovico Malatesta, F.o Jac.o Ferro, Ant.o Anolino, Gasparo Guidini;

*da Bergamo*, Alessio De Ferrariys, Aloyso Calvis;

*da Venezia*, Cesare De Leo, ... (?) Sanoya, Camillo Di Nitto (quest'ultimo opera per conto della Serenissima Signoria di Venezia);

*da Corfù*, Zaccaria Coliva;

*da Ragusa*, Fran.o Magrino, Vinc.o Di Foe, Giorgio e Vincenzo Fiorio, Michele Funari;

*da Brescia*, Foa De Santis;

*da Napoli*, Ber.o Caracciolo, Jac.o Giannetto Leone;

*da Barletta*, Lancislao Cald;

*da Molfetta*, ... (?) Porticella;

*da Bari*, Pietro Ramirez, Marco Bonzo, Maso Caldaruolo;

**Vettori**

*da Ferrara*, Andrea Scalabrino;

*da Venezia*, Zanino Greco;

*da Spalato*, Foe di Spalato;

*da Chioggia*, Paolo Zacco;

*da Ravenna*, Luca Di Blasio;

*da Barletta*, Antonio Cortese;

*da Molfetta*, Tonno Masullo, Jac.o Di Molfetta;

*da Mola*, Colanardo (di Jac.o) e Foa Di Mola, Giuliano Simonella, Nardo Chiappenna, Fran.o Di Larissa, Alfonso Di Nicolò;

*da Bari*, Vinc.o Cancelli.

<sup>26</sup> L. BIANCHINI, *Della storia...*, cit., pp. 211-215.



esportato. Nel XVII e XVIII secolo, queste esportazioni, pur presentando un andamento tendenzialmente decrescente, rappresentano una costante nel panorama agro-economico di Terra di Bari<sup>27</sup> che, in tempi precedenti (il '500, appunto), ne doveva essere fortemente caratterizzato.

In definitiva, sebbene limitate ad un solo anno, le registrazioni del Romano evidenziano la funzione organizzatrice svolta dalla città barese nella distribuzione della produzione olearia interna. L'elevata quantità di olio esportato (oltre 15.000 quintali) attesta inoltre che, nel 1571-72, sebbene ne esistessero già i presupposti, non si avvertono ancora gli effetti della lunga crisi agricola che, con maggiore intensità tra il 1585 ed il 1592, avrebbe colpito l'intero Meridione negli ultimi decenni del secolo<sup>28</sup>.

L'economia barese, però, è estremamente penalizzata dalla scarsa presenza di mercanti e vettori locali, che non riescono ad inserirsi nelle correnti di traffico adriatiche dominate da veneziani e ferraresi<sup>29</sup>. Questi ultimi non giungono in realtà numerosi nel porto pugliese ma, oltre ad acquistare merce in proprio, svolgono una proficua attività di intermediazione che li porta a gestire la maggior parte del traffico oleario barese, per il quale si avvalgono principalmente di imbarcazioni di connazionali.

Il panorama commerciale della città di Bari è così dominato dalla presenza di un pugno di mercanti (tre ferraresi, un bergamasco ed un napoletano) che, per conto proprio o di terzi, acquistano oltre il 50% dell'olio esportato nell'anno finanziario 1572 dal porto barese. Il resto dell'esportazione si disperde tra un gruppetto di acquirenti di vario calibro, tra cui particolarmente numerosi sono i bergamaschi.

---

<sup>27</sup> Cfr. A. DI VITTORIO, *Esportazioni pugliesi nella prima metà del XVIII secolo: le saccarie*, in *Quaderni Storici*, 1970, gennaio-aprile, pp. 161-187, e G. FENICIA, *Esportazioni alimentari dal Regno di Napoli nella seconda metà del XVII secolo*, in corso di stampa su *Nuova Rivista Storica*.

<sup>28</sup> Cfr. L. PALUMBO, *Vicende agrarie...*, cit., p. 100.

<sup>29</sup> I mercanti ed i vettori baresi, che come si è visto nel 1571/72 si aggiudicano il 9,3% ed il 4,6% dei rispettivi campi d'azione, riusciranno a recuperare posizioni solo nel corso del '700. Nella seconda metà del secolo, infatti, essi rappresentano rispettivamente il 50% (con forti oscillazioni) ed il 48% del traffico oleario in partenza da Bari (M. A. VISCEGLIA, *Il commercio...*, cit., p. 214).

TAB. 4 ALTRE ESPORTAZIONI DAL PORTO DI BARI NEL 1571-1572\*

MESE	MERCÌ, DESTINAZIONI E QUANTITÀ												
	Saponi bianchi (cantara) Ragusa Ferrara	Zafferano (libbre) Venezia Ferrara	Vino latino (botti) (a) Ferrara Corfù Dalmazia	Aceto (botti) (a) Ferrara Rep. di Ven.	Semi di lino (tomoli) Venezia Ferrara	Seta (libbre) Venezia	Manna (libbre) Venezia						
Set. 1571	17,50	19	—	—	—	—	—						
Ott.	13,22	—	—	—	1.570	—	—						
Nov.	—	37	35	—	500	800	—						
Dic.	—	361	25	—	80	2.017	—						
Gen. 1572	37,37	230	2	—	—	—	—						
Feb.	—	9,91	120	—	—	—	—						
Mar.	—	—	50	2	115	—	—						
Apr.	—	27,00	—	—	34	—	—						
Mag.	—	—	—	—	70 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	75	—						
Giu.	9,94	—	34	—	57	9	53						
Lug.	—	—	—	—	7	—	2						
Ago.	18,37	—	—	—	192 <sup>1</sup> / <sub>3</sub>	—	—						
TOT.	96,40	36,91	801	110	4	353	9	55	178	3.224	1.710	2.017	175

\* A.S.N., *Sommario, Dipendenze, Trattate*, f. 417/2. a) «Alla misura di 3 salme la botte». b) Di cui 30 per Corfù ed 11 per Venezia. c) Di cui 129 per Venezia ed 8 per Lepanto.

Si evidenzia, così, uno dei principali problemi vissuti dall'economia non solo pugliese, ma dell'intero Meridione, legato al diverso andamento della bilancia commerciale rispetto a quella dei pagamenti. La prima, infatti, si presenta estremamente favorevole per i napoletani, con un rapporto tra importazioni ed esportazioni che, secondo il Romano, a fine '500 è di 1:5, 1:6; la seconda, invece, è deficitaria proprio perché il commercio, sia interno che estero, è saldamente in mano a pochi mercanti stranieri, ormai insediati con le loro «logge» in tutti i principali porti del Regno, che reinvestono in patria i profitti altrimenti destinati ad accrescere il benessere della popolazione, dell'economia e delle finanze regnicole<sup>30</sup>.

Non è facile individuare su chi, o cosa, ricadano le maggiori responsabilità di questa situazione che si trascina sin dal tempo degli Angioini, ma è indubbio che nel periodo di dominazione spagnola essa si aggravò a causa della politica commerciale regnicola che agevolava i mercanti stranieri a scapito di quelli nazionali. In Terra di Bari, in particolare, la situazione era ancora più grave, perché il mercato oleario, tradizionale risorsa economica del territorio, era limitato a sud dalla concorrenza dei porti salentini, e a nord da quella dei mercanti veneziani che agivano da intermediari per il rifornimento dei mercati dell'Europa centrale.

Si vanno così delineando alcuni aspetti della vita economica regnicola cinquecentesca, che necessitano però di ulteriori approfondimenti, soprattutto in relazione al problema della bilancia commerciale e a quella dei pagamenti, su cui la moderna storiografia non offre ancora valutazioni oggettivamente attendibili.

GIULIO FENICIA

---

<sup>30</sup> R. ROMANO, *Economia e finanze*, in *Storia di Napoli*, VI, 1, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1974, p. 558.