

## Stefano d'Atri

### Il commercio del sale in Adriatico nel XVII secolo: Barletta 1639-1668<sup>1</sup>

Il sale nella storia dell'Europa medievale e moderna ha rivestito un ruolo importantissimo, un ruolo che non potrebbe essere desunto dal suo specifico peso economico. Espressi in valore, infatti, i bilanci del commercio del sale appaiono sicuramente poca cosa rispetto al commercio delle spezie o del grano, ma assumono tutt'altro spessore se cambiamo la visuale: è stata «la qualità dei bisogni, non la loro intensità, a fare del sale un prodotto tanto eccezionalmente sensibile sia sul piano economico che politico»<sup>2</sup>.

Sull'importanza del sale nella storia dell'uomo – nell'alimentazione umana e animale, ma anche come metodo di conservazione indispensabile e spesso insostituibile – non credo sia necessario soffermarsi. Quello che è necessario sottolineare è il fatto che, se il fabbisogno di sale era generalizzato, non possiamo dire la stessa cosa per la produzione, dal momento che questa era molto concentrata in alcune aree costiere, principalmente nell'area mediterranea e sulle coste atlantiche<sup>3</sup>. Questo significa che esistevano alcune regioni privilegiate in cui era relativamente facile produrre sale. Ma anche che il bisogno generale di sale ha dato vita da subito a traffici commerciali dalle zone di produzione a quelle di con-

<sup>1</sup> Questo testo costituisce una versione ampliata della relazione tenuta al IV Congresso della "Commission International d'Histoire du Sel" (Cagliari, 10-13 settembre 1998): desidero ringraziare il prof. Jean-Claude Hocquet, presidente della CIHS, per avermi permesso di pubblicare l'articolo.

<sup>2</sup> J. F. BERGIER, *Una storia del sale*, Venezia 1984, p. 56.

<sup>3</sup> Non bisogna dimenticare che, se oggi la maggior parte del sale che si consuma nel mondo – il 70% circa – proviene dalle miniere di salgemma continentali, sino al XIX secolo la produzione di sale era principalmente legata alle saline marine, dal momento che questo tipo di produzione necessitava di minore tecnologia.

sumo: basti considerare che in ogni tempo «la produzione del sale è stata destinata al mercato» e anche in sistemi orientati essenzialmente verso l'autoconsumo «il sale era uno dei pochissimi prodotti che entravano integralmente in un'economia di scambi»<sup>4</sup>.

D'altra parte, il sale ha rivestito anche, sin dall'epoca romana, una importante funzione di "finanziatore" dello stato, trovandosi «al punto di intersezione di due volontà politiche, perchè, da una parte, la sua produzione era relativamente concentrata e il suo consumo generalizzato, dall'altra a causa della facilità che presentava per un prelievo fiscale»<sup>5</sup>. In altre parole, la gabella sul sale è apparsa una delle maniere più sicure e rapide per incrementare le entrate pubbliche, non «l'imposta più pesante che abbiano dovuto pagare le popolazioni del passato», ma certamente «la più costante e la più impopolare»<sup>6</sup>.

Lo stato, quindi, è intervenuto precocemente per regolare la produzione e la distribuzione di questo importantissimo prodotto, entrando ben presto in contrasto non solo con i bisogni della popolazione, ma spesso anche con le proprie esigenze economiche. Non a caso, Jean-Claude Hocquet ha potuto affermare che la storia del sale è – allo stesso tempo – una storia di «libertà e di servitù»<sup>7</sup>, di monopoli e di commercio, una storia dove il "pubblico" e il "privato" entrano precocemente in relazione. Ora, questa compenetrazione tra "pubblico" e "privato" si evidenzia maggiormente nel Regno di Napoli, in presenza di un'azione statale tanto precoce quanto incisiva.

Se si deve a Federico II di Svevia l'istituzione del monopolio del sale nel Regno, è con Alfonso I d'Aragona che, per la prima volta, il sale diviene nel Regno di Napoli un elemento fondante delle entrate statali, un vero e proprio "strumento politico" al servizio di quel più generale intervento volto alla razionalizzazione e alla semplificazione dell'intera materia finanziaria e tributaria portato avanti dalla dinastia aragonese una volta insediatasi sul trono napoletano.

<sup>4</sup> J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna di Venezia*, Roma 1979, p. 131.

<sup>5</sup> ID., *Il sale e il potere. Dall'anno mille alla rivoluzione francese*, Genova 1990, p. 247.

<sup>6</sup> J. F. BERGIER, *Una Storia del sale*, cit., p. 185.

<sup>7</sup> J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., p. 125.

Il riordino fiscale voluto dal Magnanimo, infatti, ha nell'imposta sul sale il suo punto più importante con l'introduzione, nel 1449, del sistema di consegna forzata di un tomolo di sale<sup>8</sup> ai singoli *fuochi* delle Università in regola col pagamento dei *fiscali*, dietro pagamento di una tassa di 5 carlini e 2 grana: da questo momento e sino agli inizi del Seicento, la distribuzione del sale ai *foculari* garantirà una parte cospicua delle entrate fiscali del Regno di Napoli<sup>9</sup>.

Come tutte le riscossioni delle imposte indirette nel Regno di Napoli, anche quella del sale era data in appalto a privati, *arrendata*, secondo la terminologia dell'epoca. L'arrendamento del sale, al principio, non differiva molto dagli altri arrendamenti del Regno: era in sostanza uno, ma risultava articolato in più ripartimenti «ognuno dei quali era autonomo rispetto agli altri, con un proprio patrimonio ed in pratica formava un arrendamento a sé stante»<sup>10</sup>, la cui funzione principale era quella di garantire la distribuzione del sale alle Università del Regno.

L'Arrendamento detto dei *Sali di Puglia*<sup>11</sup> costituiva – con quello dei *Quattro Fondaci*<sup>12</sup> – il più importante dei 5 Ripartimenti in cui, sino al 1649, era suddiviso l'Arrendamento del sale del

<sup>8</sup> L'esatta misurazione del sale nel Regno di Napoli rappresenta da sempre uno dei principali problemi che accompagnano le ricerche sull'argomento. Rimandando alla *Nota* contenuta in G. FENICIA, *Il Regno di Napoli e la privativa del sale nel XVI secolo*, in «*Journal of Salt History*», n. 3, 1995, pp. 25-56, pp. 52-55 per un discorso più generale, qui basti dire che a Barletta il sale era misurato in tomoli e carra: un tomolo di Barletta "alla sottile" equivaleva a circa 32 Kg, mentre un carro era formato da circa 96 tomoli "alla sottile".

<sup>9</sup> Per l'inizio del Cinquecento, Fenicia calcola che «la riscossione delle 51 grana a fuoco costituiva 1/3 dei "fiscali" e 1/5 circa dell'intero gettito fiscale»: cfr. G. FENICIA, *Il Regno di Napoli e la privativa del sale*, cit., pp. 25-56, p. 26.

<sup>10</sup> L. CASTALDO MANFREDONIA, *Gli arrendamenti. Fonti documentarie conservate presso l'Archivio di Stato di Napoli*, vol. I, Napoli 1986, p. 173.

<sup>11</sup> Le province pugliesi incluse nel ripartimento erano quelle di Capitanata e di Terra di Bari, mentre Terra d'Otranto ricadeva sotto la giurisdizione del ripartimento denominato *Sali d'Otranto e Basilicata*.

<sup>12</sup> L'Arrendamento dei *Quattro Fondaci* rappresentava, infatti, «la principale giurisdizione» dell'imposta sul sale, dal momento che abbracciava le province «dove più alta è la densità abitativa del Mezzogiorno peninsulare»: cfr. V. D'ARIENZO, *L'Arrendamento del sale dei Quattro Fondaci. Struttura, organizzazione, consumi (1649-1724)*, Salerno 1996, p. 67.

Regno di Napoli un'importanza dovuta essenzialmente alla presenza – al suo interno – delle saline di Barletta, le più grandi del Regno. Questo significa che poteva contare su una produzione tale da garantire – oltre alla normale gestione – una serie di servizi che erano di competenza esclusiva di questo arrendamento, mentre gli altri ripartimenti o producevano sale in quantità sufficiente a soddisfare solamente il fabbisogno del proprio territorio o dovevano importare sale dalla Spagna o da Trapani<sup>13</sup>.

Ricerche già avviate hanno permesso una conoscenza abbastanza precisa della struttura e dell'organizzazione dell'*Arrendamento dei Sali di Puglia*. Ma, nello stesso tempo, hanno evidenziato quella che si potrebbe definire come subalternità – ma che, forse meglio, bisognerebbe chiamare marginalità – del sale di Barletta all'interno del commercio internazionale<sup>14</sup>. L'ipotesi di partenza riguardava il ruolo svolto dal sale nel sistema economico del Regno di Napoli, un ruolo strettamente legato a funzioni fiscali e che spesso non rientrava nelle logiche del mercato: non a caso Hocquet afferma che, nel '500, Barletta «continua a rappresentare la struttura medievale del commercio del sale, secondo la quale una salina, per importante che sia, se posta al confine di un area densamente popolata, rifornisce prioritariamente questa zona, e, quando dispone di un sovrappiù di prodotto commerciabile, lo destina alle zone adiacenti deficitarie»<sup>15</sup>.

Il sistema dell'arrendamento del sale, infatti, costituiva un ostacolo molto forte al completo dispiegarsi delle attività economiche legate alla commercializzazione del prodotto, pieno com'era di limitazioni: la libertà di vendita del sale di Barletta veniva condizionata, infatti, non solo alla consegna del sale ai *foculari*, ma anche al rifornimento del ripartimento dei *Sali d'Abruzzo*, per non parlare di tutta una serie di privilegi, concessioni ed elemosine<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Questo era il caso, per esempio, del ripartimento dei *Quattro Fondaci*: cfr. V. D'ARIENZO, *L'arrendamento del sale*, cit., pp. 110-119.

<sup>14</sup> Si veda S. d'ATRI, *Organizzazione statale e commercio del sale nel Mezzogiorno in età moderna: l'Arrendamento dei Sali di Puglia*, in «Journal of Salt History», vol. 7, 1999, pp. 109-122.

<sup>15</sup> J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., p. 213.

<sup>16</sup> Senza dimenticare anche la disposizione della Camera della Sommaria secondo la quale venendo a mancare il sale nel ripartimento dei *Sali di Terra d'Otranto e Basilicata*, l'arrendatore li doveva prendere da quello dei *Sali di Puglia*

Questa subalternità, però, deve essere datata principalmente per il periodo compreso tra la seconda metà del '400 e la fine del XVI secolo, dal momento che solo a partire dal 1580 «i Veneziani hanno cominciato a mettere a profitto Barletta [...], quando riorganizzarono l'insieme dei loro approvvigionamenti»<sup>17</sup>. La situazione cambia verso la metà del XVII secolo. Se il processo di ristrutturazione del commercio del sale, iniziato nel Cinquecento, passa anche attraverso una maggiore attenzione prestata ai prezzi e ai costi, ecco che verso «il 1650 i piccoli tonnelli ragusei trasportano il sale dalla Puglia verso gli scali dell'Adriatico settentrionale». Questo significa che il mercato del sale continua a seguire proprie logiche interne: «per le stesse ragioni che avevano fatto abbandonare Ibiza per Trapani durante il XVI secolo, verso il 1650 si decideva di andare a cercare il sale più vicino, ma questa volta in Puglia, e lo si trasportava su piccoli tonnelli, che potevano ridurre i loro costi d'impiego [...]»<sup>18</sup>.

La conferma di quella che è stata definita «un'era nuova nella storia del sale»<sup>19</sup>, è venuta analizzando le uscite del sale dal porto di Barletta nel trentennio 1639-1668, in un periodo, cioè, particolarmente indicato per cogliere i cambiamenti in atto nel commercio internazionale di questo importantissimo prodotto. Quest'analisi è stata possibile grazie ad una copia del registro delle entrate del tributo di «alboraggio»<sup>20</sup> – una fonte preziosissima già utilizzata da Elena Papagna in un suo recente lavoro sul mercato del grano nel XVII secolo<sup>21</sup> – che ha permesso di ricostruire l'andamento dei traffici legati al commercio del sale pugliese.

e la clausola – presente in tutti i contratti d'appalto dell'Arrendamento – di tenere sempre nel fondaco di Barletta 3-4.000 carra: cfr. BIBLIOTECA NAZIONALE DI NAPOLI, *Registro del Patrimonio Reale ed origine degli Arrendamenti*, ms. XII B, ff. 311 sgg.

<sup>17</sup> Cfr. J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., pp. 213-214.

<sup>18</sup> ID., *Modernità del mercato del sale in Adriatico nel XVI secolo*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Sale e saline nell'Adriatico* (secc. XV-XX), Napoli 1981, pp. 3-19, p. 18.

<sup>19</sup> Cfr. J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., p. 512.

<sup>20</sup> Cfr. ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Relevi*, vol. 202, ff. 67v.-189v: tranne dove segnalato diversamente, tutti i dati utilizzati nel corso del presente lavoro provengono da questa fonte.

<sup>21</sup> Cfr. E. PAPAGNA, *Grano e mercanti nella Puglia del Seicento*, Bari 1990.

Sofferamoci un attimo su questa fonte. L'alboraggio era un tributo riscosso «sia dai comandanti delle imbarcazioni sia dai mercanti interessati al carico trasportato e il suo ammontare [variava] in relazione alla nazionalità degli operatori commerciali e [gravava] sui generi di importazione e di esportazione, senza essere commisurato al loro valore»<sup>22</sup>. Sul registro sono annotati, in ordine cronologico, il nome e la nazionalità del “patrono” dell'imbarcazione, il tipo d'imbarcazione, i nomi e la nazionalità dei mercanti e i nomi dei loro commissionari a Barletta, la descrizione del carico e la destinazione finale. Purtroppo, però, per il sale – a differenza di quello che succede per i cereali – mancano completamente i dati sulle quantità di prodotto imbarcato e non sempre è indicata la destinazione finale: nonostante questa non piccola mancanza, però, le notizie a nostra disposizione ci consentono di avere un quadro abbastanza chiaro e qualitativamente importante dei processi commerciali in atto.

Tra il 1639 e il 1668 escono dal porto di Barletta 1.995 imbarcazioni. Lo scalo pugliese seppure non dotato di una struttura portuale particolarmente efficiente, è il più importante porto cerealicolo del Regno di Napoli, godendo di una vantaggiosissima posizione geografica a cavallo tra due zone molto ampie di produzione cerealicola, il Tavoliere di Puglia e la Murgia barese. Nel Seicento, perciò, la sua funzione principale è quella di “caricatoio”, destinato a provvedere alle “estrazioni” di grano e di orzo, prodotti destinanti quasi esclusivamente al commercio a lunga distanza. Non è un caso, quindi, che ben il 47% delle imbarcazioni segnalate in uscita nel periodo analizzato trasportino cereali, mentre il resto è composto per il 41% da imbarcazioni che trasportano altre merci non indicate nella fonte, e per il 12% da imbarcazioni cariche di sale<sup>23</sup>.

Analizziamo, allora, questo 12%, incominciando prima di tutto da un dato: su 119 imbarcazioni che escono dal porto di Barletta con un carico di sale nel trentennio 1639-1668<sup>24</sup>, ben 85 sono regi-

<sup>22</sup> Cfr. E. PAPAGNA, *Grano e mercanti*, cit., p. 20.

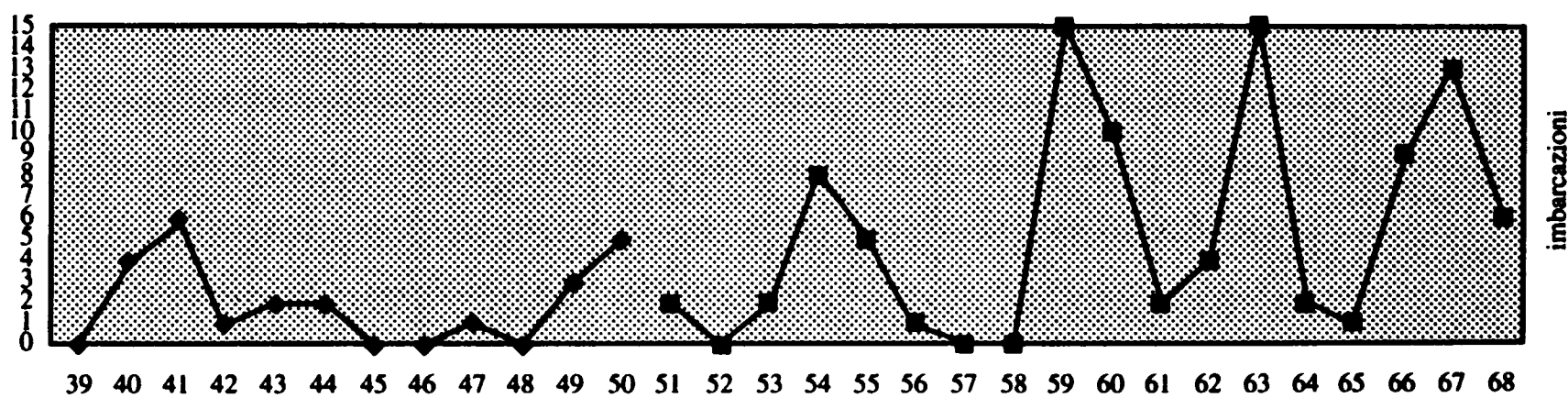
<sup>23</sup> Cfr. ARCHIVIO DI STATO DI NAPOLI, *Relevi*, cit. ed E. PAPAGNA, *op. cit.*, tab. 7, p. 116.

<sup>24</sup> In effetti le imbarcazioni erano 129, ma in questo caso non sono state prese in considerazione le 10 che trasportavano il sale per il rifornimento dei fondaci d'Abruzzo.



strate dopo il 1650, una percentuale di poco inferiore all'80% che la dice lunga su quel vero e proprio spartiacque del commercio del sale nell'Adriatico rappresentato dalla metà del secolo. Seguiamo con l'aiuto di un grafico, l'andamento di questo traffico di sale:

**IMBARCAZIONI CHE TRASPORTANO SALE  
IN USCITA DA BARLETTA: 1639-1668**



I flussi commerciali continuano ad essere – come nel passato – molto irregolari, con enormi differenze tra anno e anno, sintomo di un mercato che non ha ancora trovato un proprio assetto. Non bisogna dimenticare, però, che le saline – esposte ai capricci del clima – si trovano a subire le stesse condizioni dell'agricoltura e, come quella, potevano avere stagioni buone e stagioni cattive. La produzione del sale, in altre parole, può essere considerata un rigoroso adattamento all'ambiente naturale e, perciò, subisce enormemente le congiunture, tanto climatiche quanto economiche-sociali<sup>25</sup>: come non legare la brusca discesa del 1642 all'inondazione che aveva colpito le saline di Barletta tra novembre e dicembre 1641<sup>26</sup> o la scomparsa di carichi di sale nel periodo 1657-58 all'epidemia di peste che proprio in quegli anni aveva colpito la Puglia?

Ma è la distribuzione geografica delle imbarcazioni a connotare maggiormente l'avvenimento. Analizziamo, infatti, la prove-

<sup>25</sup> Su quest'argomento, si vedano le considerazioni di V. PECORARI, *Memorie sulle Regie Saline di Barletta*, Napoli 1784, ora ristampato a cura di Mauro Civita, Margherita di Savoia 1986.

<sup>26</sup> La notizia è tratta da un ricorso che i "mastri salinari" e gli operai avevano fatto all'Amministrazione della salina per essere pagati, al quale ricorso l'Arrendatore risponde che a causa dell'inondazione non era stato possibile la misurazione del sale: ARCHIVIO DI STATO DI TRANI, *Protocolli notarili della piazza di Barletta*. Notaio Saccardi, protocollo 200 (1642), ff. 35-36r.

nienza dei "patroni" delle imbarcazioni<sup>27</sup>:

**TABELLA 1**  
**Imbarcazioni che trasportano sale in uscita da Barletta:**  
**distribuzione per provenienza geografica dei patroni di marina (1639-1668)**

PROVENIENZA	1639-1650		1651-1668		TOTALE 1639-1668	
	numero	%	numero	%	numero	%
VENEZIA	7	39	44	47	51	43
RAGUSA	1	4	36	38	37	31
PAESI BASSI	10	42	2	2	12	10
GENOVA	2	8	4	4	6	5
ALTRA <sup>28</sup>	4	7	6	6	10	9
SCONOSCIUTA	-	-	3	3	3	2
TOTALE	24	100	95	100	119	100

La tabella mostra chiaramente come non solo la stragrande maggioranza delle navi provenisse da Venezia e Ragusa, ma che la loro presenza cresce proprio a partire dalla seconda metà del Seicento. È finito il predominio del sale mediterraneo, ora le due maggiori potenze commerciali interessate al commercio del sale si rivolgono al mercato più vicino. «Il sale, anche se più che mai fonte d'ingenti introiti fiscali viene da questo momento in poi perfettamente integrato nell'economia mercantile e nei suoi valori. Obbedisce a una delle tendenze maggiori del capitalismo commerciale: l'abbassamento dei costi»<sup>29</sup>.

Si tratta proprio di quell'era nuova a cui si accennava prima: stiamo parlando, infatti, di piccoli tonnellaggi i cui costi sono notevolmente diminuiti dal fatto che il sale viene caricato molto più vicino rispetto al passato, ovvero nelle saline pugliesi. Un'analisi sommaria dimostra che ben il 60% delle 88 imbarcazioni di Ragusa e Venezia appartengono a una classe piccola di tonnellaggio, mentre le *navi* – cioè i grandi legni tipici del mediterraneo per il tra-

<sup>27</sup> In mancanza di informazioni precise in contrario, si è convenuto far coincidere la nazionalità dei "patroni" con quella delle imbarcazioni.

<sup>28</sup> Sei provenivano da Fiume, territorio appartenente all'Impero austriaco, gli altri provenivano dall'Inghilterra, da Malta, dalla Francia e da Ancona.

<sup>29</sup> Cfr. J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., p. 512.



sporto delle merci – sono solo 7 e tutte con patroni ragusei.

Questa nuova realtà della navigazione mediterranea è confermata anche dalle cifre del movimento portuale di Napoli dove – nel periodo 1658-1722 – le navi di grosso tonnello che sbarcano sale rappresentano meno del 7% del totale<sup>30</sup>: se nel Tirreno la fanno da padrone le *tartane*, nell'Adriatico la maggior parte delle imbarcazioni sono *petacchi*, usati soprattutto dalla marineria ragusea e *marcigliane*, quasi esclusivamente utilizzati dai veneziani<sup>31</sup>.

Soffermiamoci un attimo su Ragusa, la cui assenza nella prima metà del secolo non deve meravigliare. Se per tutta la durata del '500, i ragusei erano stati al servizio del Regno di Napoli per il trasporto del sale ai fondaci abruzzesi<sup>32</sup> e al servizio di Genova per il trasporto del sale mediterraneo, soprattutto di Ibiza, nei primi anni del XVII secolo furono costretti a ritirarsi progressivamente sotto la concorrenza della marineria nordica che faceva prepotentemente il suo ingresso in Mediterraneo. Ma questo non significò la scomparsa dei ragusei, che ritroviamo a Trapani – al servizio dei re di Spagna – e, perciò, «ancora una volta, impegnati nel commercio marittimo del sale a lunga distanza»<sup>33</sup>: quando le condizioni del mercato cambiano nuovamente, Ragusa, che dispone di una flotta mercantile ben articolata per quanto riguarda i tonnelli, ritorna in quell'Adriatico che l'aveva vista dominare nel XVI secolo.

Naturalmente, le percentuali sulle portate delle imbarcazioni cambiano quando si va ad analizzare il totale delle uscite dal porto di Barletta. In questo caso, il grande tonnello rappresenta il 23% del totale, una percentuale dovuta soprattutto alla presenza di marineria nordica, a cui appartengono più della metà delle *navi*. Ma, se l'attracco di una imbarcazione proveniente dalla Francia o dall'Inghilterra può essere – in questo contesto – considerato mar-

<sup>30</sup> Cfr. V. D'ARIENZO, *l'Arrendamento del sale dei Quattro Fondaci*, cit., p. 325 sgg.

<sup>31</sup> Non si dimentichi, però, che una crisi delle grosse stazze era già evidente, in tutto il Mediterraneo, a partire dalla seconda metà del Cinquecento: cfr. F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo nell'età di Filippo II*, 2 voll., Torino 1986 [Paris 1982], p. 325 sgg.

<sup>32</sup> Cfr. S. d'ATRI, *Organizzazione statale e commercio del sale*, cit., pp. 115-119.

<sup>33</sup> Cfr. J. C. HOCQUET, *Il sale e la fortuna*, cit., p. 493.

ginale<sup>34</sup>, non così deve essere considerata la presenza della marineria fiamminga nell'Adriatico, ovvero della maggiore potenza economica dell'epoca che – dalla fine del '500 – aveva fatto prepotentemente il suo ingresso nel Mediterraneo<sup>35</sup>.

Il sale era un prodotto indispensabile all'economia fiamminga, dal momento che il commercio dell'aringa salata rappresentava la «miniera d'oro olandese», secondo un'espressione dell'epoca<sup>36</sup>. Dopo l'embargo decretato da Filippo III nel 1598 su tutte le navi fiamminghe, iniziò per gli Olandesi – che si rifornivano principalmente dalle saline portoghesi – la ricerca del sale fuori l'Europa, soprattutto nel Nuovo Mondo: la ricerca finì nel 1641 quando, finalmente, i Portoghesi autorizzarono gli Olandesi a ritornare a Setubal<sup>37</sup>.

Si comprende, perciò, come in una situazione del genere anche il sale mediterraneo potesse far comodo. In questo caso, però, non è una questione di cifre: i fiamminghi erano a Barletta soprattutto per caricare grano come è dimostrato dal fatto che, con il 33% del totale delle imbarcazioni, la marineria olandese fosse quella maggiormente presente nel porto pugliese<sup>38</sup>. L'importante è avere, anche nel commercio del sale, riscontrato questa presenza che – sebbene piccola – ha le stesse caratteristiche e segue le stesse con-

<sup>34</sup> Di ben altro tipo e legate ad altre esigenze commerciali era la presenza e il ruolo dei mercanti inglesi: cfr. G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia 1990.

<sup>35</sup> Su quella che è stata definita la «egemonia olandese nell'economia-mondo», cfr. I. WALLERSTEIN, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, vol. II, *Il mercantilismo e il consolidamento dell'economia-mondo europea 1600-1750*, Bologna 1982, pp. 51-105.

<sup>36</sup> Cfr. I. WALLERSTEIN, *Il sistema mondiale dell'economia moderna*, cit., p. 53. Da sottolineare l'estrema modernità della pesca olandese dell'aringa, l'unica eccezione di un'industria ittica europea «contraddistinta da una spiccata assenza di integrazione verticale o orizzontale»: A. R. MICHELL, *La pesca in Europa agli inizi dell'età moderna*, in *Storia Economica Cambridge*, vol. 5, *Economia e società in Europa nell'età moderna*, a cura di E. E. Rich e C. H. Wilson, Torino 1978, pp. 137-218, p. 165 e, più in generale, pp. 175-181.

<sup>37</sup> Cfr. P. C. EMMER, *Les Hollandais et le commerce du sel dans l'Atlantique (1580-1650)*, in «Journal of Salt History», vol. 5, 1997, pp. 5-13. La data non è casuale: nel 1640 il Portogallo aveva riacquisito la propria indipendenza dopo un periodo in cui la corona lusitana era stata unita a quella spagnola.

<sup>38</sup> Cfr. E. PAPAGNA, *op. cit.*, tab. 8, p. 123.

giunture del movimento commerciale fiammingo *tout court*, tanto nel porto pugliese quanto, più in generale, nell'intera area mediterranea: se i primi «rilevanti sintomi di crisi del monopolio quasi totale esercitato dai fiamminghi nel trasporto dei cereali in partenza da Barletta si avvertono già tra il 1653 e il 1655»<sup>39</sup>, le imbarcazioni che caricano sale dopo il 1650 praticamente scompaiono, fatta eccezione per due trasporti nel 1660 e nel 1663.

L'uscita di scena della marineria fiamminga è legata, senza dubbio, alle note vicende che vedono l'Olanda contrapposta all'Inghilterra per il predominio economico-politico sull'Europa. Certamente però, la nuova congiuntura economica che segue l'epidemia di peste del 1656-57 favorisce le marinerie mediterranee, di portata medio-piccola e, perciò, più adatte al trasporto della scarsa quantità di merci commerciate: questo è quello che avviene nel commercio del grano, dove alle flotte nordiche si sostituiscono quelle ragusee e, soprattutto, genovesi<sup>40</sup>.

Cosa succede, invece, nel mercato del sale? Se Venezia consolida la sua posizione, Ragusa non riesce ad approfittare sino in fondo delle nuove possibilità offerte dal mercato, dal momento che il terremoto del 1667 sconvolse completamente l'economia della repubblica dalmata. Allo «stesso tempo però, il commercio del sale fu uno dei settori che più di altri contribuì a mettere in moto il processo di ripresa economica ragusea già dalla prima metà del XVIII secolo»<sup>41</sup>. E il sale, questa volta, proviene quasi interamente da Barletta, così come dalle saline barlettane arriva il sale che giunge a Trieste e negli altri porti del Litorale Austriaco per coprire il fabbisogno dei territori imperiali<sup>42</sup>: dopo quasi due secoli di «marginalità», il sale di Puglia ritorna così ad essere il centro del commercio adriatico.

<sup>39</sup> *Ibid.*, p. 128.

<sup>40</sup> Cfr. *ibid.*, p. 128 sgg.

<sup>41</sup> A. DI VITTORIO, *Il ruolo del sale nella ripresa economica ragusea del XVIII secolo*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Sale e saline nell'Adriatico*, cit., pp. 291-308, p. 297.

<sup>42</sup> T. FANFANI, *Il sale nel Litorale Austriaco dal XV al XVII secolo. Un problema nei rapporti tra Venezia e Trieste*, in A. DI VITTORIO (a cura di), *Sale e saline nell'Adriatico*, cit., pp. 157-238, p. 223.