

RiMe

**Rivista dell'Istituto
di Storia dell'Europa Mediterranea**

ISSN 2035-794X

Calabria e Mediterraneo: merci, mercanti e porti tra il XVIII e il XIX secolo

Mirella Mafri

Consiglio Nazionale delle Ricerche

<http://rime.to.cnr.it>

Direzione

Luciano GALLINARI, Antonella EMINA (Direttore responsabile)

Responsabili di redazione

Grazia BIORCI, Maria Giuseppina MELONI, Patrizia SPINATO BRUSCHI,
Isabella Maria ZOPPI

Comitato di redazione

Maria Eugenia CADEDDU, Clara CAMPLANI, Monica CINI, Alessandra CIOPPI,
Yvonne FRACASSETTI, Luciana GATTI, Raoudha GUEMARA, Giovanni GHIGLIONE,
Maurizio LUPO, Alberto MARTINENGO, Maria Grazia Rosaria MELE,
Sebastiana NOCCO, Anna Maria OLIVA, Riccardo REGIS,
Giovanni SERRELI, Luisa SPAGNOLI, Massimo VIGLIONE

Comitato scientifico

Luis AdÃO da FONSECA, Sergio BELARDINELLI, Michele BRONDINO,
Lucio CARACCILO, Dino COFRANCESCO, Daniela COLI, Miguel Ángel DE BUNES IBARRA,
Antonio DONNO, Giorgio ISRAEL, Ada LONNI, Massimo MIGLIO, Anna Paola MOSSETTO,
Michela NACCI, Emilia PERASSI, Adeline RUCQUOI, Flocel SABATÉ CURULL,
Gianni VATTIMO, Cristina VERA DE FLACHS, Sergio ZOPPI

Comitato di lettura

In accordo con i membri del Comitato scientifico, la Direzione di RiMe sottopone a *referee*, in forma anonima, tutti i contributi ricevuti per la pubblicazione

Responsabile del sito

Corrado LATTINI

[Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea](#): Direttore dell'Istituto Luca CODIGNOLA BO

RiMe – Rivista dell'Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea (<http://rime.to.cnr.it>)
c/o ISEM-CNR - Via S. Ottavio, 20 - 10124 TORINO (Italia)
Telefono 011 670 3790 / 3713 - Fax 011 812 43 59
Segreteria: segreteria.rime@isem.cnr.it
Redazione: redazione.rime@isem.cnr.it (invio contributi)

Indice

Dossier

Sardinia. A Mediterranean Crossroads.
12th Annual Mediterranean Studies Congress
(Cagliari, 27-30 maggio 2009). A cura di Olivetta Schena e Luciano Gallinari

Olivetta Schena Luciano Gallinari	<i>Premessa</i>	7-8
--------------------------------------	-----------------	-----

Il Medioevo

Fabio Pinna	<i>Le testimonianze archeologiche relative ai rapporti tra gli Arabi e la Sardegna nel medioevo</i>	11-37
Rossana Martorelli	<i>Insedimenti monastici in Sardegna dalle origini al XV secolo: linee essenziali</i>	39-72
Giuseppe Seche	<i>L'incoronazione di Barisone a "re di Sardegna" in due fonti contemporanee: gli Annales genovesi e gli Annales pisani.</i>	73-93
Alessandro Soddu	<i>Poteri signorili in Sardegna tra Due e Trecento: i Malaspina</i>	95-105
Andrea Pala	<i>Flussi di circolazione delle merci e della cultura mediterranea, alla luce della documentazione sulla scultura lignea in Sardegna</i>	107-125
Bianca Fadda	<i>Nuovi documenti sulla presenza dell'Opera di Santa Maria di Pisa a Cagliari in epoca catalano-aragonese</i>	125-142
Sara Chirra	<i>La conquista catalano-aragonese della Sardegna attraverso una cronaca mercedaria settecentesca</i>	143-150
Antonio Forci	<i>Feudi e feudatari in Trexenta (Sardegna meridionale) agli esordi della dominazione catalano-aragonese (1324-1326)</i>	151-211

Indice

Giovanni Serreli	<i>La frontiera meridionale del Regno giudicale d'Arborèa: un'area strategica di fondamentale importanza per la storia medievale sarda</i>	213-219
Alessandra Cioppi	<i>La riedizione di una fonte sulla Sardegna catalana: il cosiddetto Repartimiento de Cerdeña</i>	221-236
Esther Martí Sentañes	<i>Un'analisi prosopografica e dei rapporti di potere delle oligarchie cittadine nella Corona d'Aragona nel basso medioevo</i>	237-257
Elisabetta Artizzu	<i>Il concetto di reato nella legislazione statutaria sarda</i>	259-270
Lorenzo Tanzini	<i>Il Magnifico e il Turco. Elementi politici, economici e culturali nelle relazioni tra Firenze e Impero Ottomano al tempo di Lorenzo de' Medici</i>	271-289

L'Età Moderna e Contemporanea

Remedios Ferrero Micó	<i>La fiscalità sul grano sardo e siciliano nella Valencia tardo-medievale e moderna</i>	293-318
Daniel Muñoz Navarro	<i>Relaciones comerciales entre el Reino de Valencia y el Norte de Italia en el tránsito del siglo XVI al XVII</i>	319-335
Lluís-J. Guia Marín	<i>Guerra, defensa y donativo en la Cerdeña Austriaca</i>	337-357
Roberto Porrà	<i>Il culto di San Giacomo in Sardegna</i>	359-385
Simonetta Sitzia	<i>'Lo sguardo del vescovo': clero e società nei sinodi e nelle visite pastorali di Salvatore Alepus vescovo di Sassari</i>	387-409
Giuseppe Restifo	<i>Hanging Ships: Ex-Voto and Votive Offerings in Modern Age Messina Churches</i>	411-423
Carmelina Gugliuzzo	<i>A 'new' capital for the safety of European Christendom: the building of Valletta</i>	425-436

Grazia Biorci	<i>Technological transfer: the importance of language in the tradition of competences. First hints on the lexicon of Pratica di Fabricar le Scene e le Machine ne' Teatri di Nicola Sabbattini da Pesaro, Ravenna 1638</i>	437-449
Mirella Mafri	<i>Calabria e Mediterraneo: merci, mercanti e porti tra il XVIII e il XIX secolo</i>	451-460
Maurizio Lupo	<i>L'innovazione tecnologica in un'area periferica: primi risultati di una ricerca sul Mezzogiorno preunitario (1810-1860)</i>	461-481
Paola Avallone	<i>Innovazioni nei servizi creditizi nel Mezzogiorno preunitario</i>	483-492
Martino Contu	<i>Dal Mediterraneo alla sponda opposta del Rio de la Plata: il fenomeno dell'emigrazione sarda in Uruguay tra Ottocento e Novecento</i>	493-516
Silvia Aru	<i>Il Mediterraneo tra identità e alterità</i>	517-531

In memoriam di Marco Tangheroni

Discorsi pronunciati durante il XII Congresso della
Mediterranean Studies Association
(Cagliari 27 maggio 2009)

David Abulafia	<i>Marco Tangheroni</i>	537-542
Attilio Mastino	<i>Ricordando Marco Tangheroni</i>	543-549
Olivetta Schena	<i>Breve profilo umano e scientifico di Marco Tangheroni, un maestro e un amico</i>	551-553
Cecilia Iannella	<i>Bibliografia di Marco Tangheroni</i>	555-584

Sguardi oltre il Mediterraneo

Giuliana Iurlano *Gli Stati Uniti e le scorrerie dei corsari islamici del Nord-Africa nel Mediterraneo e nell'Atlantico (1778-1805)* 587-635

Luciano Gallinari *Tra discriminazione e accoglienza. Gli italiani in Argentina da Luigi Barzini a "Tribuna italiana"* 637-660

Forum

José António Brandão *No Grants, No Travel, No Excuses: Researching and Writing Early North American History in the Digital Age* 663-672

Calabria e Mediterraneo: merci, mercanti e porti tra il XVIII e il XIX secolo

Mirella Mafri

Tra gli ultimi decenni del secolo XVIII e gli inizi del secolo XIX il mare costituiva la principale via di comunicazione per la commercializzazione dei prodotti che, partendo dai luoghi di produzione, raggiungevano gli scali marittimi più vicini, non solo per la carenza di infrastrutture viarie ma anche per il banditismo, come testimoniano le memorie rimesse al ministro John Acton negli anni Ottanta del Settecento¹. Al riguardo, era l'economista Giuseppe Maria Galanti ad affermare:

L'interno è inceppato da riti doganali e dalla quasi totale deficienza delle strade; la natura aveva fatto questo paese per essere di facilissima comunicazione, ma io non ho veduto provincia dove questa sia più difficile e rara. Una contrada è quasi sconosciuta all'altra [...]. Nelle Calabrie si viaggia all'uso de' Tartari².

La politica borbonica, volta ad aumentare gli scambi commerciali, favorì l'adozione di disposizioni tendenti a rinforzare la flotta commerciale del Regno delle Due Sicilie, anzi l'apporto teorico di alcuni riformatori, da Genovesi a Filangieri, da Palmieri a Galanti, ispirati dalle risoluzioni liberali sul piano economico, finì per

¹ Giuseppe Maria GALANTI, "Relazione sulla Calabria al ministro Acton (9 luglio 1792) et Relazione sulla Calabria meridionale per la Segreteria di Giustizia (13 agosto 1792)", *Giornale di viaggio in Calabria (1792)*, edizione critica di Augusto Placanica, Napoli, Società Editrice Napoletana, 1981, pp. 303-331 (Nuova edizione *Scritti sulla Calabria*, edizione critica di Augusto Placanica, Cava de' Tirreni, Di Mauro, 1993); Attilio SIMIONI, *Le origini del Risorgimento politico nell'Italia meridionale*, Messina – Roma, Principato, 1925, vol. I, p. 84 (nuova edizione I. Del Bagno (a cura di), Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 1997). Sull'argomento cfr. Augusto PLACANICA, *Uomini strutture economia in Calabria nei secoli XVI-XVIII, Demografia e società*, Reggio Calabria, Editori Meridionali Riuniti, 1974, vol. I; AUGUSTO PLACANICA, *Mercanti e imprenditori nel Mezzogiorno moderno*, Reggio Calabria, Editori Meridionali Riuniti, 1974, e soprattutto Augusto PLACANICA, *La Calabria nell'età moderna, Uomini strutture economie*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1985, vol. I, pp. 243 sgg.

² Giuseppe Maria GALANTI, *Relazione sulla Calabria meridionale per le Finanze (25 febbraio 1793)*, in Giuseppe Maria GALANTI, *Giornale di viaggio in Calabria*, cit., p. 346, 350.

influenzare l'azione del governo per la ristrutturazione dei porti³. Da Napoli a Messina non vi erano veri porti per Giuseppe Maria Galanti, Visitatore generale del Regno alla fine del secolo XVIII: il litorale tirrenico «per lo lungo spatio di 300 miglia è del tutto mancante del menomo ricovero de' bastimenti», e nella Calabria meridionale non vi erano se non «scari, tenitori, moli, sebbene da per tutto vi siano luoghi opportuni a costruirli»⁴. Oltre Reggio, il solo porto per l'approdo e il transito delle merci, Tropea era in pessime condizioni; sullo Ionio, Crotona era un semplice ancoraggio e, nonostante i lavori di ristrutturazione voluti dal re Ferdinando IV, era soggetto a insabbiamenti. Pertanto, le navi praticavano il piccolo cabotaggio, che si realizzava negli ancoraggi naturali situati presso le foci di fiumi e torrenti, dove abitualmente si effettuavano le operazioni di carico e scarico delle merci⁵.

Secondo l'economista Domenico Grimaldi la mancanza di porti

fa sì che noi non abbiamo altri bastimenti, che le feluche. Queste trasportano le mercanzie nella capitale, e in qualche altra parte d'Italia (...). I bastimenti di grossa portata, che possono allontanarsi dalle coste, che temono il mar grosso, e che possono stare alla cappa, richiedono un bordo assai più alto delle felluche, e non possono approdare, e soggiornare, fuorché che nei porti⁶.

Le più piccole avevano un equipaggio da 10 a 20 uomini, le più grandi da 18 a 20 uomini. Esse non potevano allontanarsi dalle

³ Franco VENTURI, *Settecento riformatore, Da Muratori a Beccaria*, Torino, Einaudi, 1969, vol.I, pp. 550 sgg.; Clementina BARUCCI, "I porti delle Calabrie in periodo borbonico", Giorgio SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare. II, Il Regno di Napoli*, Firenze, Olschki, 1993, pp. 296 sgg.; Maria SIRAGO, *La città e il mare. Economia, politica portuale, identità culturale dei centri costieri del Mezzogiorno moderno*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2004, pp. 39 sgg.

⁴ Giuseppe Maria GALANTI, *Relazione sulla costruzione di un porto tra il Pizzo e Monteleone*, Giuseppe Maria GALANTI (a cura di), *Giornale di viaggio*, cit., pp. 439-440; Giuseppe Maria GALANTI, *Relazione sulla Calabria meridionale*, cit., p. 347.

⁵ Secondo Luigi De Rosa navi straniere effettuavano nel 1760 un quarto del traffico napoletano in Calabria. Nicola FORTUNATO, *Riflessioni intorno al commercio del Regno di Napoli*, Napoli, Stamperia Simoniaca, 1760, p. 71; Luigi DE ROSA, "Trasporti terrestri e marittimi nella storia dell'arretratezza meridionale", in *Rassegna Economica*, n. 3, 1982, p. 720; Maria Giuseppina MARRA AMADDEO, "L'attività commerciale reggina ed il Consolato di terra e di mare", in Renato G. LAGANÀ (a cura di), *La città e il mare*, Roma - Reggio Calabria, Gangemi, 1988, p. 93.

⁶ Domenico GRIMALDI, *Saggio di economia campestre per la Calabria Ultra*, Napoli, Vincenzo Orsini, 1770, pp. 162-163; Domenico LUCIANO (a cura di), *Domenico Grimaldi e la Calabria*, Assisi-Roma, Carucci, 1974, p. 162

coste, erano facilmente manovrabili e trasportavano merci (400 «tomoli» e 60 tonnellate) a Napoli e in altre località non andando al di là di Malta e di Marsiglia, anche se alcune di esse raggiungevano Trieste, Venezia, la Francia: era il caso della società marittima costituita a Scilla nel 1793⁷. Accanto alle feluche, costruite dai mastri di Bagnara con il legname di quel territorio, «uzzi» e «paranze» commerciavano con la Sicilia, Malta e Napoli. I primi trasportavano carbone, legname e cerchi, le seconde olio a Napoli e a Palermo e pietra da calce dalla costa siciliana, soprattutto dopo il terremoto del 1783 che aveva distrutto la Calabria Ulteriore (le attuali province di Reggio, Vibo Valentia e Catanzaro), ma anche passeggeri da e per il porto di Messina, che controllava il commercio delle due rive dello Stretto: a Scilla, pertanto, si era costituita nel 1780 una società per il passaggio di persone con una periodicità quotidiana⁸.

Un intenso scambio si registrava tra Reggio, Messina e Fossa (l'attuale Villa S. Giovanni) : Reggio era il centro più grande per la produzione e l'esportazione della seta e la fascia costiera tra Reggio e Villa produceva e esportava agrumi, canapa e essenza di bergamotto⁹. Nella rada Giunchi, infatti, erano depositate in attesa dell'imbarco casse di limoni e botti, destinati sia ai mercati di Genova,

⁷ Archivio di Stato di Reggio Calabria (ASRC), Inv. 62, Consolato di terra e di mare, b. 2, fasc. 86, Scilla 3 agosto 1795; Domenico GRIMALDI, *Saggio di economia campestre*, cit., pp. 162-163; Gaetano CINGARI, "Uomini e navi nell'area dello Stretto di Messina", Rosalba RAGOSTA (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo*, Napoli, Pironti, 1981, vol. II, pp. 1008 sgg.; Clementina BARUCCI, *I porti delle Calabrie*, cit., pp. 303 sgg.

⁸ Su Messina e sul suo porto cfr. L. IARIA, "Per una storia economica di Messina nel '700. Un inedito rapporto del viceconsole francese M. Lallement", in *Nuova Rivista Storica*, n.5/6, 1968, pp. 661 sgg.; Michela D'ANGELO, "Aspetti commerciali e finanziari in un porto mediterraneo: Messina (1795-1805)", in *Atti dell'Accademia Peloritana*, 1979, vol. LV, pp. 55 sgg.; Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento: «feluche» e «venturieri» nel Mediterraneo*, Reggio Calabria, Casa del Libro, 1979, pp. 24-26. Sul terremoto del 1783 cfr. Augusto PLACANICA, *L'Iliade funesta. Storia del terremoto calabro-messinese, Corrispondenza e relazioni della Corte, del governo e degli ambasciatori*, Roma- Reggio Calabria, Casa del Libro, 1993, vol. I; Augusto PLACANICA, *Il filosofo e la catastrofe. Un terremoto del Settecento*, Torino, Einaudi, 1985.

⁹ Carlo AFAN DE RIVERA, *Considerazioni sui mezzi da restituire il valore proprio ai doni che la natura ha largamente concesso al Regno delle due Sicilie*, Napoli, Stamperia e Cartiera del Fibreno, 1832, p. 295; Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento*, cit., pp. 8-9; Daniela CICCOLELLA, *La seta nel Regno di Napoli nel XVIII secolo*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 2003, pp. 50 e ss.; Pasquale AMATO, *Storia del bergamotto. L'affascinante viaggio del principe degli agrumi*, Reggio Calabria, Città del Sole, 2005, pp. 40 e ss.; Augusto PLACANICA, *La Calabria nell'età moderna*, cit., pp. 292 e ss.

Venezia e Livorno che ai mercati dell'Adriatico, grazie all'importanza acquisita nel secolo XVIII dai porti di Trieste e di Fiume, empori marittimi del vasto hinterland austro-germanico. Per esempio, del 1795 era la cedola doganale per il trasporto di un carico di limoni da Messina a Trieste con la "polacca" del genovese Carlo Villa, chiamata *Regina Coeli*¹⁰. Alle relazioni commerciali con Genova era legato l'incremento del commercio di spezie da parte degli abitanti di Reggio (noce moscata, gomma rabica, ecc.), a quelle con Trieste e Venezia l'incremento del commercio di stoffe, specie da parte degli abitanti di Scilla: del 1803 era l'ingiunzione di pagamento ad alcuni mercanti di Scilla presentata da un commerciante di stoffe di Trieste. In genere, le navi che partivano da Reggio con prodotti d'esportazione rientravano cariche di grano, di cui il territorio era carente tanto che, nel 1780, si era costituita una società per il commercio di grani e vettovaglie, stando alla documentazione del Consolato di mare e di terra¹¹.

La mancanza di infrastrutture portuali ostacolava le attività commerciali. Era il caso dell'hinterland di Gioia: se l'abbondante produzione di olio, imbarcata nella spiaggia di Pietrenere, raggiungeva Marsiglia¹², non era così per il commercio della seta, secondo Grimaldi «il più ricco della Calabria» e poco sviluppato in quel territorio¹³. La seta di Reggio, invece, un tessuto grezzo tirato ad aspo, non temeva la concorrenza degli altri Stati (il Piemonte, la Lombardia, la Toscana), che avevano cominciato un altro tipo di produzione, ad aspo piccolo e organzino¹⁴: nel 1753 una controversia

¹⁰ ASRC, Inv. 62, Consolato di terra e di mare, b. 2, fasc. 95, Messina 2 marzo 1795; Maria Giuseppina MARRA AMADDEO, *L'attività commerciale*, cit., p. 95.

¹¹ ASRC, Inv. 62, Consolato di terra e di mare, b. 8, fasc. 969, Trieste 7 dicembre 1803 et b. 5, fasc. 598, Reggio 24 dicembre 1780, 8 marzo e 26 aprile 1780, 20 marzo 1781, 4 maggio 1782, 6 ottobre 1783, 21 aprile 1788, 11 gennaio 1790; Augusto PLACANICA, *Mercanti e imprenditori*, cit., pp. 48-49.

¹² Secondo Galanti «il commercio che si esercita in Palmi è di olio, che diversi incettano dalla Piana e vendono a' Genovesi (...). I carichi si fanno alle Pietre nere territorio di Palmi e a Gioja». Giuseppe Maria GALANTI, *Giornale di viaggio*, cit., p. 224.

¹³ Sulla seta, Domenico LUCIANO (a cura di), *Domenico Grimaldi e la Calabria*, cit., pp. 95 sgg.; Augusto PLACANICA, "I caratteri originali", Piero BEVILACQUA - Augusto PLACANICA (a cura di), *La Calabria. Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità ad oggi*, Torino, Einaudi, 1985, pp. 88 e ss.; Augusto PLACANICA, *Storia della Calabria dall'antichità ai giorni nostri*, Roma, Donzelli, 1999, pp. 228 e ss.; Francesco BATTISTINI, *L'industria della seta in Italia nell'età moderna*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 39-40.

¹⁴ Corradina POLITO, "L'industria della seta nel territorio di Reggio Calabria tra XVIII e XIX secolo", in *Civiltà moderna*, Messina, Istilla, 2000, p. 205; Mirella MAFRICI,

opponeva mercanti e produttori di seta per la consegna e il prezzo del prodotto¹⁵. Ma esteso, nell'hinterland di Reggio, era anche il mercato di pelli d'agnello, capra e gatto selvatico: del 1767 era una lista di mercanti debitori di un commerciante di cuoio, Giuseppe Camarda di Messina, certamente non il solo rappresentante di un'attività redditizia per la presenza di magazzini di pelle e cuoio nella città dello Stretto, centro di congiunzione del commercio reggino del pellame con il mercato straniero¹⁶.

Da Reggio a Palmi, da Scilla a Bagnara, i calabresi, come ci ricorda Galanti,

hanno genio per la marina ma per impotenza esercitano il traffico solo con feluche lungo le coste. La sola Parghelia (...) esercita il commercio sulle coste di Francia e della Spagna; il suo stato di coltura, di attività e di industria è diventato un prodigio in tutta la Calabria e alcuni degli abitanti han fatto ancora il viaggio dell'America¹⁷.

Ce lo conferma Francesco Sacco, secondo il quale nel centro «erano addetti quasi tutti al commercio marittimo di tutte le piazze d'Europa»: a Marsiglia arrivava dalla Calabria meridionale, direttamente dalle sue spiagge o attraverso Messina, la più grande quantità di olio, oltre il 40%, per la fabbricazione del sapone con le feluche che, al ritorno, trasportavano mobili e merci vendibili, spesso bigiotteria, cristalleria, porcellane, orologi, il tutto mescolato con le mercanzie più importanti esportate dalla Francia nel Mezzogiorno d'Italia, ovvero prodotti coloniali, seterie di Lione, drappi di lana di Linguadoca¹⁸. Non a caso, la riduzione della produzione di seta aveva

“Chiesa e Stato a Reggio Calabria tra Seicento e Settecento. Giovanni Andrea Monreal e il balzello sulla seta”, Piero BEVILACQUA – Pietro TINO (a cura di), *Natura e società. Studi in memoria di Augusto Placanica*, Roma, Donzelli, 2005, p. 289.

¹⁵ ASRC, Inv. 64, Regia Corte di Reggio, b. 1, fasc. 19, Reggio 17 settembre 1753.

¹⁶ ASRC, Inv. 64, Regia Corte di Reggio, b. 3, fasc. 79, Reggio 1 luglio 1767; Maria Giuseppina MARRA AMADDEO, *L'attività commerciale*, cit., p. 97.

¹⁷ Giuseppe Maria GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, (a cura di Franca ASSANTE e Domenico DEMARCO), Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1969, vol. II, p. 187.

¹⁸ Francesco SACCO, *Dizionario geografico-istorico-fisico del Regno di Napoli*, Napoli, Vincenzo Flauto, 1796, vol. III, p. 42; Augusto PLACANICA, *Storia della Calabria*, cit., pp. 229-230; Augusto PLACANICA, *Storia dell'olio d'oliva in Calabria dall'antichità ai giorni nostri*, Catanzaro, Meridiana Libri, 2000, pp. 45 sgg.; Annastella CARRINO – Biagio SALVEMINI, “Porti di campagna, porti di città. Traffici e insediamenti del Regno di Napoli visti da Marsiglia (1710 – 1846)”, in *Quaderni storici*, n. 121, vol. 1, 2006, p. 216.

determinato la progressiva sostituzione del gelso con l'olivo: lo sostiene Galanti, che nota la riduzione dell'esportazione verso la Francia di coperte ordinarie da 25 a 30 carlini, «da che sono cominciate le rivoluzioni di Francia. Se ne sono spedite fino in America da Marsiglia»: coperte spedite anche a Livorno, Genova, Marsiglia, Trieste, Venezia, dai mercanti di Parghelia, che affidavano i loro traffici ai marinai raggruppati in una società corporativa, il *Monte delli marinari di Parghelia*, costituita nel 1692¹⁹.

L'importanza del commercio e della navigazione dei calabresi è dimostrata dall'esercizio del «cambio marittimo», ovvero del prestito ad interesse per il trasporto marittimo, regolato in ragione della distanza: 9-10% per Marsiglia, 7-8% per Livorno o Genova, 7-8% per Trieste, 6% per Roma, 6-7% per Malta et Napoli, 6-7% per la Sicilia (4% soltanto la rotta Messine o Scilla, Bagnara – Palermo)²⁰. In effetti, l'attività marittima interessava migliaia di persone e certamente emblematico dello spirito avventuroso e della coscienza mercantile, che amava il rischio impiegando pochi capitali accumulati con fatica, era il caso di Scilla: nel 1793 ben 194 persone partecipavano alla spedizione di una feluca diretta a Venezia carica di «bombasine» - fazzoletti e coperte di cotone -: il valore della merce era di circa 24.327 ducati con partecipazione individuale degli abitanti di Scilla – solo qualcuno era di Messina, di Matera e di Monopoli –, con quote oscillanti tra 25 e 1.800 ducati. Certo, si resta perplessi se si pensa che un capitale di 25 ducati all'interesse del 12% secondo il «cambio marittimo» poteva rendere, finita l'operazione, più di un ducato. Ma il traffico delle feluche scillesi raggiunse un'importanza tale che il Senato veneto cercò con ogni mezzo di stroncare la concorrenza dei tessuti artigianali calabresi, che mettevano in difficoltà l'artigianato locale: un dispaccio del console francese a Napoli notava, nel 1772, come gli abitanti di Scilla fossero

au point d'en débiter en gros une bien grande quantité au (préjudice) des manufactures du pais, en sorte que les fabriquans vénitiens se virent forcés de recourir au Sénat pour mettre des bornes à un

¹⁹ Giuseppe Maria GALANTI, *Giornale di viaggio*, cit., p. 233; Lorenzo GIUSTINIANI, *Dizionario geografico ragionato del Regno di Napoli*, Napoli, 1805, vol. IX, p. 267; Giuseppe GALASSO - Francesco CAMPENNI, "L'età moderna: la città aristocratica", Fulvio MAZZA (a cura di), *Tropea. Storia, cultura, economia*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2000, p. 131.

²⁰ Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento*, cit., pp. 31 sgg.

commerce qui les minait²¹.

I prestiti erano necessari per i lunghi viaggi, 1.000 ducati per destinazioni come Malta, Genova, Venezia, Trieste; una volta terminato il viaggio, l'interesse del 14% permetteva la massiccia partecipazione alle attività commerciali con quote-parti libere. Ma negli ultimi decenni del Settecento l'assenza di scrupoli di molti partecipanti, abituati a rivitalizzare i mercati dell'Adriatico, e soprattutto dell'Istria e della Dalmazia, era ostacolata dall'intensificazione del fenomeno della pirateria e dai rischi della navigazione in mare, se non addirittura dai naufragi dolosi allo scopo di frodare le compagnie commerciali e assicurative²². Era il caso della feluca di Giuseppe Caminiti di Gallico, attaccata nel 1802 dai turchi mentre faceva vela carica d'olio verso Messina; e, nel 1796, della feluca *S. Maria di Portosalvo* che, padronata da Giuseppe di Gaetano di Gallico e partita da Roccella, trasportava a Malta un carico di «maiali negri», per la maggiore parte persi in seguito alla tempesta scatenatasi al largo di Siracusa²³. Ma anche una lettura *tout court* delle fonti consente di stabilire l'alterazione del carico per le fluttuazioni climatiche: nel 1802 l'umidità eccessiva, che danneggiava un carico di grano proveniente dalla Sicilia con un'imbarcazione approdata nella rada Giunchi, poteva causare danni al legname esportato dall'Aspromonte a Messina e in Sicilia, a Malta, a Trieste e in tutto il litorale dell'Adriatico: infatti, nel 1799 era stata costituita a Bagnara una società per l'acquisizione dei profitti ricavati dalla vendita del prodotto. Nello stesso anno Bartolomeo Pedaci esportava legname e altre mercanzie in Inghilterra e in Olanda, ma al suo commercio era estraneo il prelado Pasquale Ielo: la negoziazione,

²¹ Archivio di Stato di Venezia, Archivio del Console di Sua Maestà Siciliana, 1, 5 ottobre 1793; Archives Nationales de Paris, Affaires Étrangères, B', 895; Ruggiero ROMANO, *Napoli dal Vicereame al Regno*, Torino, Einaudi, 1976, pp. 156-157; Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento*, cit., p. 19.

²² ASRC, Inv. 81, Notar Antonio Macrì, *Obblighi 1791*, b. 173, fasc. 1266; Ruggiero ROMANO, *Napoli dal Vicereame al Regno*, cit., p. 132; Maria Giuseppina MARRA AMADDEO, *L'attività commerciale*, cit., p. 97. Sulla pirateria nel Regno di Napoli cfr. Mirella MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1995; Mirella MAFRICI, "L'antica angoscia delle coste calabresi: la pirateria turca e barbaresca tra Cinque e Settecento", in Augusto PLACANICA (a cura di), *Storia della Calabria moderna e contemporanea. Età presente. Approfondimenti*, Roma - Reggio Calabria, Gangemi, 1997, vol. II, pp. 314 sgg.

²³ ASRC, Inv. 62, *Consolato di terra e di mare*, b. 6, fasc. 978, Reggio 27 febbraio 1802 e b. 2, fasc. 198, Reggio 15 settembre 1796.

infatti, era interdetta agli ecclesiastici²⁴.

La circolazione delle piccole navi calabresi era ostacolata spesso «dalle conseguenze impeditive del commercio così interiore come esteriore» – così Giovan Battista Maria Jannucci, dal 1763 Presidente del Supremo Magistrato del Commercio –, derivante dal sistema fiscale e dai diritti in vigore²⁵. Se il diritto di tratta legato, soggetto al permesso della *Sommaria*, riguardava i cereali, il diritto di tratta sciolto riguardava altri prodotti (seta, agrumi, vino, legname, uva, fichi secchi). E il controllo sulle operazioni commerciali e sull'esazione dei diritti era affidato a due mastri portolani, uno per la Calabria settentrionale con sede ad Amantea e l'altro per la Calabria meridionale con sede a Monteleone e Reggio²⁶. Ma è significativo che i due mastri portolani risiedessero sul litorale tirrenico, dove maggiore era il movimento commerciale rispetto al litorale ionico. Lì, nel porto di Crotona, il commercio dei grani era considerevole: quelli provenienti dal vasto territorio del Marchesato, erano convogliati verso Napoli, in eterno bisogno di questo prodotto sia per la distanza dei luoghi di produzione (oltre al Marchesato di Crotona, la Sicilia, la Puglia), che per l'elevato consumo giornaliero, dovuto alla densità della popolazione e alla massiccia presenza di stranieri²⁷.

Tra le tante difficoltà non bisogna dimenticare il contrabbando, tendente a sottrarre i traffici calabresi alle pesanti contribuzioni e ai controlli burocratici. Lo conferma l'economista Ferdinando Galiani: a suo avviso «finché feluche ci saranno, vi sarà contrabbando e nel Regno, e negli Stati altrui, perché il contrabbando è consustanziale alla filuca»; essa «rade la terra, sbarca da per tutto, scende la gente

²⁴ ASRC, Inv. 62, *Consolato di terra e di mare*, b. 6, fasc.720, Reggio 5 maggio 1802; b. 4, fasc. 529, Bagnara 27 maggio 1799; b. 6, fasc. 703, Reggio 25 gennaio 1702; Maria Giuseppina MARRA AMADDEO, *L'attività commerciale*, cit., p. 97. Sul traffico commerciale tra Bagnara et la Sicilia alla fine del Settecento cfr. Michela D'ANGELO, "Alle origini dei Florio. Commercio marittimo tra Bagnara e la Sicilia occidentale alla fine del Settecento", in *Nuovi quaderni del Meridione*, n. 64, 1978, pp. 381-394.

²⁵ Giovan Battista Maria JANNUCCI, *Economia del commercio del Regno di Napoli*, a cura di Franca ASSANTE, Napoli, Giannini, 1981, vol. I, pp. 80-81; Anna Maria RAO, "La Calabria nel Settecento", in Augusto PLACANICA (a cura di), *Storia della Calabria moderna e contemporanea. Il lungo periodo*, Roma - Reggio Calabria, Gangemi, 1992, vol. I, pp. 336-337.

²⁶ Giuseppe Maria GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, cit., pp. 465-468.

²⁷ Paolo MACRY, *Mercato e società nel Regno di Napoli. Commercio del grano e politica economica del '700*, Napoli, Guida, 1974, pp. 215 sgg.; Augusto PLACANICA, *I caratteri originali*, cit., pp. 78 sgg.

senza sospetto sempre a terra, finge a sua volta sempre timore di Turchi e di tempeste»²⁸. I notevoli guadagni, ricavati dal commercio illecito, alimentavano una fiorente attività, all'espansione della quale il baronaggio e il clero non seppero resistere, specie nel periodo 1784-1796. In effetti, grazie all'istituzione del porto franco di Messina nel 1784, le frodi e gli abusi assunsero proporzioni allarmanti che generarono aspre polemiche nel Regno, fino a spingere il governo napoletano a promulgare due dispacci negli anni 1795-96, tendenti a impedire l'accesso in quel porto alle imbarcazioni prive delle necessarie autorizzazioni doganali. Nel 1802, per esempio, un commerciante di stoffe di Reggio attestava, in un atto pubblico, l'osservanza della divieto di commercio con gli ecclesiastici o con le piazze di Londra e Amsterdam, come sanzionato dal canone della Sacra Scrittura; e nel 1805 un *paranzello* carico di olio proveniente da Genova e diretto a Marsiglia era bloccato alla marina di Pietrenere a causa delle inosservanze doganali²⁹.

La maggiore espansione dei traffici calabresi si registrava, dunque, nel periodo precedente la pace di Campoformio e la proclamazione della Repubblica napoletana: nel 1798 Rocco Tuzzo, uno dei più importanti proprietari di feluche di Scilla, dichiarava d'aver acquistato dal commerciante Pietro Malliani de Bergamo diverse mercanzie per 1.105 ducati e di avere «sofferto delle pendenze (...) per l'invasione de' Francesi fatta da dette parti d'Italia, e Venezia». In tale periodo la pesca del tonno a Pizzo e Bivona era florida, come quella del pesce spada tra Scilla et Bagnara, di alici e sardine nella Calabria ionica. Del 1785 era l'atto redatto a Reggio per l'acquisto di alici e sardine che saranno pescate da Antonino Caminiti nella futura stagione; e del 1797 era l'atto redatto a Palmi per la cattiva qualità di due barili di sardine salate di Spagna, acquistate a prezzo elevato³⁰. Tuttavia, emblematico era che l'intensità del traffico commerciale creava nuove piazze per l'iniziativa locale, non solo per la domanda di uomini e mezzi idonei alle operazioni di carico e

²⁸ Augusto BAZZONI (a cura di), *Lettere di Ferdinando Galiani al marchese Bernardo Tanucci*, Firenze, Viuesseux, 1880, p. 72; Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento*, cit., p. 23.

²⁹ ASRC, Inv. 62, Consolato di terra e di mare, b. 6, fasc 703, Reggio 25 gennaio 1802, et b. 9, fasc. 1118, Reggio 20 maggio 1805; G. CASTELLANO, "Portofranco, fiere, manifatture e dazi doganali nelle due Sicilie", in *Studi in onore di Riccardo Filangieri*, Napoli, L'Arte Tipografica, 1959, vol. III, pp. 216-217.

³⁰ ASRC, Notaio D'Amico, *Scilla*, fasc. 138, ff. 16-17v; Inv. 62, *Consolato di terra e di mare*, appendice b. 1, fasc. 1574, Reggio 11 marzo 1785 e b. 3, fasc. 287, Palmi 10 settembre 1797; Gaetano CINGARI, *Uomini e navi*, cit., pp. 1015-1016; Gaetano CINGARI, *Scilla nel Settecento*, cit., p. 34.

scarico delle merci ma anche alle operazioni di cabotaggio. Il commercio marittimo attorno alle coste calabresi rivelava l'audacia di quella marina che poteva alimentare fortune locali anche considerevoli, in un contesto come quello del Mediterraneo dominato da Messina, piazza finanziaria e commerciale internazionale: un Mediterraneo che vedeva, tra il XVIII e il XIX secolo, la rotta di levante (Venezia, Trieste) preferita dalla marineria di Scilla, rispetto a quella di ponente (Livorno, Genova, Marsiglia) preferita dalle marinerie di Parghelia, di Bagnara³¹.

³¹ Giuseppe Maria GALANTI, *Della descrizione geografica e politica delle Sicilie*, cit., vol. II, p. 187; Gaetano CINGARI, *Uomini e navi*, cit., pp. 1020 sgg.

