

Michael North

*Mari connessi\**

La Terra è un pianeta d'acqua. I tre quarti della superficie sono coperti d'acqua ed oltre il 90% dei traffici mondiali si sviluppa per via d'acqua. Nonostante il fiorire di studi sulla storia globale, i mari come strumenti degli scambi globali hanno attratto ben poca attenzione da parte degli storici. Negli ultimi quindici anni, tuttavia, singoli mari, come il Mediterraneo (Abulafia), il Baltico (North), l'Atlantico (Butel), l'Oceano Indiano (Pursel) o il Pacifico (Matsura) hanno trovato i loro autori<sup>1</sup>. *Ispirati dal lavoro di Fernand Braudel* *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (Paris, 1949), quegli storici hanno tracciato l'identità di mari e oceani basandosi sulle loro caratteristiche fisiche ed economiche di lungo periodo<sup>2</sup>. La visione di Braudel di un mare chiuso visto come una sorta di innesco geografico per attivare integrazioni economiche ha spianato la strada per costruire analoghi sistemi chiusi, come il Baltico, il Pacifico, l'Atlantico, i Mari del Nord e l'Oceano Indiano.

Il mio compito consiste nel confrontare quelle diverse ricostruzioni e comprendere in che modo i vari mari e oceani erano o divennero integrati e connessi<sup>3</sup>. E dunque, mi propongo di esaminare le reti che collegavano tra loro mari e oceani e producevano intrecci tra le diverse sfere commerciali.

Partirò parlando dei Vichingi, i primi mercanti e navigatori europei che collegarono mari e oceani attorno all'anno 1000. In seguito, mi soffermerò sui mercanti della Geniza, le compagnie Datini e i mercanti e marinai olandesi. Concluderò con la percezione dei mari attraverso il prisma delle vie marittime europee.

---

\* Per una lettura e alcune osservazioni della prima versione del mio testo mi è gradito ringraziare l'amico e collega Salvatore Ciriacono.

<sup>1</sup> D. ABULAFIA, *The Great Sea. A Human History of the Mediterranean*, Londra 2011. M. NORTH, *The Baltic: A History*, Cambridge, MA 2015. P. BUTEL, *Histoire de l'Atlantique, de l'Antiquité à nos jours*, Parigi 2012. M.N. PEARSON, *The Indian Ocean*, Londra 2006. M.K. MATSUDA, *Pacific Worlds. A History of Seas, Peoples, and Cultures*, Cambridge u. a. <sup>3</sup>2014.

<sup>2</sup> F. BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Parigi 1949.

<sup>3</sup> Per le connessioni marittime, si veda M. NORTH, *Zwischen Hafen und Horizont. Weltgeschichte der Meere*, Munich 2016. *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe 1300-1600*, a c. di W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ, Londra-New York 2017. *Oceanic Histories*, a c. di D. ARMITAGE, A. BASHFORD, S. SIVASUNDARAM, Cambridge-New York 2018.

## I VICHINGHI

I Vichinghi, o Uomini del Nord, fanno la loro prima apparizione nelle fonti a partire dalla fine dell'ottavo secolo, quando attaccarono monasteri come Lindisfarne, sulla costa di Northumberland, nelle isole britanniche, (793) e San Filiberto, alla foce della Loira (799). Sono diverse le spiegazioni avanzate per la loro improvvisa apparizione. Tra esse la pressione demografica e la scarsità di terra che li spinsero verso il mare, la combattività dei giovani e il desiderio di un facile bottino. La leadership tribale (*chieftains*) doveva essere costantemente difesa e riaffermata. Tutto ciò richiedeva successo in guerra (con la reputazione che ne derivava) e un ampio seguito, che un guerriero manteneva solo grazie alla continua distribuzione del bottino. L'Impero dei Franchi, che all'epoca si stava espandendo, appariva un facile bersaglio per il saccheggio. Nonostante gli sforzi di Pipino e Carlo Magno, il loro territorio non era ancora consolidato, e tanto meno difendibile in ogni parte. Navi e conoscenze nautiche erano essenziali per il successo, e i Vichinghi li possedevano entrambi in abbondanza. Essi erano in grado di salpare o remare coi loro vascelli nel Mar del Nord o nel Mar Baltico senza aver bisogno di orientarsi attraverso punti di riferimento costieri. Con le navi più piccole erano anche in grado di penetrare nell'interno, dove neppure un porto fluviale era al sicuro dalle loro scorribande<sup>4</sup>.

I Vichinghi approfittarono moltissimo dell'espansione del commercio frisone, delle cui ricchezze erano facilmente in grado di appropriarsi. Dorestad, alla foce del Reno, e Domburg, sull'isola di Walcheren, si erano trasformati in centri commerciali dove i frisoni, inizialmente agricoltori e rivenditori, cessarono di considerare il mare come spazio economico marginale, e iniziarono a vivere esclusivamente di artigianato e di scambi. I Frisoni commerciavano con Franchi, Anglo-sassoni, Scandinavi e Slavi. Navigavano lungo il Mare del Nord e le Coste atlantiche, ma anche lungo il Reno, fino a Colonia e ancora fino in Alsazia per comperare vino o addirittura a Strasburgo, per procurarsi grano. Le merci principali, tuttavia, erano schiavi: dalle isole britanniche e dalle regioni del mar Baltico li portavano fino a Verdun, uno dei principali mercati di schiavi, o addirittura fino al Mediterraneo. A Verdun e a Venezia i Frisoni acquistavano i beni provenienti dall'oriente per venderli a nord o ad est.

Negli anni 830 e 840 gli attacchi dei Vichinghi su Dorestad furono innumerevoli. Ciò produsse l'immediata reazione dell'Impero Franco, i cui re cercarono di proteggere i propri monasteri e centri commerciali, mentre allo stesso tempo tentavano di coinvolgere sul piano politico alcuni capi dei Vichinghi, attivando e alimentando le rivalità fra di loro.

Gli invasori riuscirono a creare centri di potere non solo in Scandinavia, ma anche nelle isole del Mare del Nord. I re Danesi, che dalla loro base nello Jutland erano riusciti a sottomettere "chieftains" e case reali minori, inizialmente controllavano le isole vicine e il passaggio tra il Mar Baltico e il Mare del Nord. Gradualmente, es-

---

<sup>4</sup> E' possibile reperire un efficace quadro delle varie aree di espansione e controllo dei Vichinghi in *The Oxford Illustrated History of the Vikings*, a c. di P. SAWYER, Oxford 1997.

si estesero la loro influenza verso sud, fino alla costa del canale inglese. Attorno alla metà del IX secolo, i Danesi avevano conquistato all'incirca metà della costa inglese, e fatto di York il loro quartier generale. I Danesi sfidarono anche i Norvegesi in Irlanda, stanziati nelle isole Orkney, Shetland e nelle Ebridi. Ciò nonostante, i Vichinghi continuarono a minacciare anche l'Impero Franco. Dopo la divisione dell'843, fu soprattutto il regno della Francia Occidentale ad essere soggetto alle incursioni vichinghe. Nell'845, essi risalirono la Senna fino a Parigi, e la città fu salva solo dal pagamento di un riscatto di 7.000 sterline d'argento. Nell'Ovest della Francia, furono realizzate fortificazioni per proteggersi dalle incursioni solo attorno agli anni 870.

Map. 1. Reti commerciali dei Vichinghi



Mappa da: *The Viking World*, a c. di S. BRINK, N. PRICE, Londra 2008, p. 506.

Successivamente, i Vichinghi spostarono le loro attività verso le isole britanniche, nelle quali i re anglosassoni erano riusciti a scrollarsi di dosso il predominio danese. Ma tra la fine del X e l'XI secolo i Danesi, sotto i re Sweyn Forkbeard e Canute il Grande riuscirono a ristabilire il predominio sulla Norvegia e sugli Anglosassoni, che da allora furono costretti a pagare un tributo annuale in

metalli nobili. L'importo del cosiddetto *Danegeld*, pagato in otto grandi rate fra il 991 e il 1040, ammontò, in totale, a 248.647 sterline d'argento, ovverosia quasi 60 milioni di penny<sup>5</sup>.

Le spedizioni e gli insediamenti nelle isole britanniche stimolarono i Vichinghi a spingersi ancora oltre verso Ovest, verso l'aperto Oceano Atlantico. Tuttavia, non è chiaro se nel X secolo, quando i Vichinghi attraversarono l'Atlantico, navigando dall'Islanda alla Groenlandia, si fossero resi conto che si muovevano in un oceano, e non su un certo numero di mari. I reperti archeologici rinvenuti in Islanda, Groenlandia e Nord America confermano la presenza in quelle aree, narrata anche nelle famose saghe. Tra la Norvegia, l'Irlanda e l'Islanda vi era un commercio quotidiano di armi, tessuti, miele, grano, legname, catrame e tele. Secondo la *Saga of the Greenlanders* e la saga *Eirik the Red's Saga*, in Groenlandia fu realizzato un insediamento vichingo. La *Saga of the Greenlanders* ci informa anche sui viaggi in Nord America, la celebre *Vinland*. Negli anni Sessanta del Novecento Helge ed Anna Ingstad scoprirono i resti di edifici nella Anse aux Meadows in Newfoundland (edifici simili a quelli realizzati in età vichinga in Islanda e Groenlandia) e identificarono la località con la Vinland descritta nelle saghe. Tuttavia, gli storici sono più scettici. Poiché le saghe furono trascritte da racconti orali molte generazioni dopo l'evento narrato, non possono essere utilizzate per provare l'esatta collocazione dei siti che descrivono. Tuttavia, è evidente che, attorno all'anno Mille, gente proveniente dalla Groenlandia e dall'Islanda intraprese diversi viaggi lungo la costa esterna del Nord America fino al Golfo di San Lorenzo e anche oltre verso sud. Essi costruirono accampamenti, entrarono in contatto con i nativi e, probabilmente, si spostavano regolarmente verso il Labrador per ottenere legname.

In quella regione incontrarono i nativi:

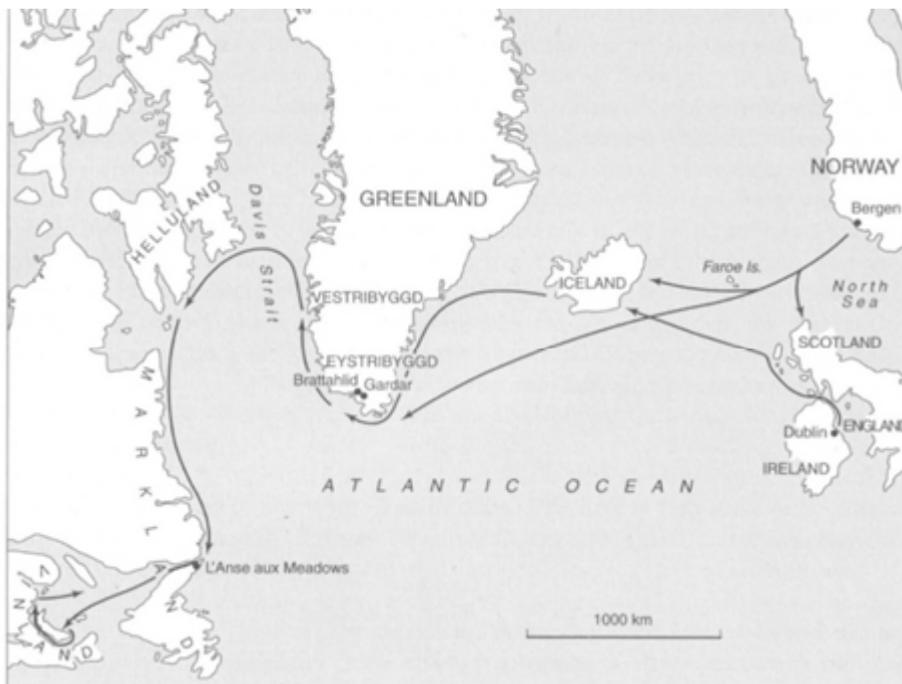
*“Mentre facevano ritorno alla nave, videro tre collinette sulla spiaggia, nell'entroterra del promontorio. Quando si avvicinarono, videro che si trattava di tre barche coperte con funzione di nascondiglio, con tre uomini sotto ciascuna di esse. Divisero le loro forze e riuscirono a catturarli tutti, eccetto uno, che fuggì con il suo battello. Uccisero gli altri otto e tornarono indietro dal capitano. Osservando l'area, videro un certo numero di collinette più in alto sul fiordo, e ipotizzarono che si trattasse di insediamenti?”<sup>6</sup>.*

Molti sopravvissuti raccontarono di queste prime avventure in Islanda e gli scrittori più tardi composero le saghe che oggi sono la principale fonte dei primi (documentati) incontri dell'Europa con l'America. Così, la mediazione dei Vichinghi tra le due sponde dell'Atlantico non produsse l'introduzione di nuove merci nelle loro comunità, ma sfociò nella narrativa. Coloro che rientravano in patria dedicarono il resto della vita a vantarsi dei grandi momenti che avevano vissuto, navigando attraverso i mari e scoprendo nuove terre, fino ad allora sconosciute.

<sup>5</sup> G. HATZ, *Danegeld*, in *Von Aktie bis Zoll: Ein historisches Lexikon des Geldes*, a c. di M. NORTH, Munich 1995, p. 78.

<sup>6</sup> *The Saga of the Greenlanders*, cap. 4, p. 10-11.

## Map. 2. Esplorazioni e viaggi dei Vichinghi nell'Oceano Atlantico



Mappa da: *The Viking World*, cit., p. 562.

I paesi dell'Est e del Baltico offrivano significative opportunità per accumulare ed espandere la ricchezza. Pelli e pellicce provenienti dalle regioni orientali erano molto ricercate, nell'ottavo secolo, sui mercati occidentali e a partire da quel momento le risorse dell'Est furono sfruttate sistematicamente. Gli Svear (Sveroni) di Svezia, noti nelle fonti slave come Rus', o Varangi (Varjagi), erano particolarmente attivi in questo commercio. Essi erano stanziati a Starava Ladoga – a circa 15 chilometri dalla foce del fiume Volkov – lungo le rive del lago Ladoga, del lago Ilmen e i tratti superiori del fiume Dnieper, il fiume Volga o il mar Caspio, dove vivevano a stretto contatto con Slavi, Finnici e Baltici. Raggiungevano il mondo arabo attraverso il fiume River, il Volga e il Mar Caspio, ottenendone in cambio (o rubando) grandi quantità di argento. Ciò è documentato da evidenze archeologiche<sup>7</sup>. Una fonte araba, composta dall'astronomo persiano Ibn Rustah parla dei Varangi in questo modo:

“Con le loro navi iniziarono ad effettuare incursioni contro gli Slavi, facendoli prigionieri e portandoli nella capitale Khazars e a Bolghar, dove li vendevano come schiavi. Essi non coltivano i campi, ma mangiano solo ciò che esportano dalla terra

<sup>7</sup> J. SHEPARD, *The Viking Rus and Byzantium*, in *The Viking World*, a c. di S. BRINK, N. PRICE, Londra 2008, pp. 496-516. F. ANDROSHCHUK, *The Viking in the East*, in *The Viking World*, cit., pp. 517-542.

degli Slavi; le loro attività consistono esclusivamente nel commercio di zibellini, scoiattoli e altre pelli. Vendono queste pellicce ai loro clienti e in cambio ne ricevono una piccola fortuna che portano con sé legata alla cintura”<sup>8</sup>.

Un altro storico arabo, al-Masudi (ca. 896–956), descrisse un attacco agli abitanti del Mar Caspio nel decimo secolo. La flotta dei Varangi era già apparsa a Costantinopoli nell’860. La reazione di Bisanzio fu pacifica, con la stesura di accordi commerciali. A Kiev, altra roccaforte degli scandinavi in terre slave posta lungo il tratto medio del Dnieper, i Bizantini fondarono un insediamento commerciale, con una chiesa i cui servizi religiosi influenzarono i pagani a nord e la popolazione slava. I capi tribù dei Varangi si circondarono di seguaci scandinavi, uno dei quali, Rurik (c. 830-879) fu il fondatore della vecchia dinastia russa dei Rjurikidi. Rurik, con il figlio Oleg, costruirono roccaforti che riempirono di uomini in grado di mantenere il controllo del territorio<sup>9</sup>.

Uomini di mare e mercanti disegnarono la regione Baltica strutturando attorno ad essa centri di traffici multietnici. Ne risultò una pluralità di zone commerciali. Esse includevano la Scania nel Baltico occidentale, la costa meridionale del Baltico fino alla foce dell’Oder, la regione tra la foce dell’Oder e quella della Vistola, che includeva Curland e le due opposte isole di Gotland ed Öland; e inoltre la regione fra la Svezia centrale e il Golfo di Finlandia<sup>10</sup>. Mercanti, marinai e artigiani dei dintorni partecipavano ai traffici su lunga distanza, tra cui spesso anche quelli di schiavi. Frisoni e anglosassoni del Mare del Nord erano commercianti, come lo erano i mercanti arabi ed ebrei. Furono proprio questi ultimi a stabilire contatti con il mondo arabo e nei loro racconti richiamarono per primi l’attenzione sulla regione baltica. Ciò produsse una rete di centri commerciali. Il più importante di questi includeva Hedeby (Haithabu), al termine dello stretto di Schlei (Schleswig) (un importante centro di congiunzione fra i traffici del Mar del Nord e quelli del Baltico). Wolin, alla foce dell’Oder, e Truso, sul delta della Vistola, come Birk sul lago Mälaren, l’isola di Gotland, Staraya Ladoga in Russia, furono i punti di congiunzione fra i traffici del Mar Baltico e quelli del Mar Nero.

In effetti, la distinzione fra traffico e pirateria era piuttosto fluida, soprattutto quando concerneva beni intrinsecamente preziosi come gli schiavi. Così, per esempio, i mercanti-pirati slavi presumibilmente razziano a Hiddensee e Peenemünde ornamenti d’oro che erano stati prodotti da orafi scandinavi nel decimo secolo. D’altra parte, i beni scambiati regolarmente comprendevano grano, cavalli, miele, cera, pelli e ambra. Da occidente venivano armi, tessuti e macine, e inoltre contenitori di pietra ollare e pietra ollare dalla Scandinavia. Il sale veniva estratto dalle miniere o dalle saline costiere del Mar del Nord e dell’Atlantico, e successivamente introdotto sul mercato. Inoltre, artigiani locali e regionali producevano oggetti come i pettini.

Reperti archeologici e studi scientifici illustrano con grande evidenza l’estensione del traffico baltico, mentre ritrovamenti di mucchi di monete databili ci

<sup>8</sup> Cit. in C. LÜBKE, *Das östliche Europa*, Berlino 2004, p. 109.

<sup>9</sup> *Ibidem*.

<sup>10</sup> J. HERRMANN et al., *Wikinger und Slaven: Zur Frühgeschichte der Ostseevölker*, Neumünster 1982, p. 125.

permettono di trarre conclusioni sul volume degli scambi e sui cambiamenti nelle rotte commerciali. Com'è facile immaginare, gli storici sono molto interessati al rinvenimento di consistenti quantità di monete avvenuti nelle regioni baltiche. Ad esempio, la crescente presenza (in quei ritrovamenti) di *dirham* arabi a partire dalla fine dell'ottavo secolo riflette il crescere dei traffici con il mondo arabo. Mentre la maggior parte dei *dirham* sono stati rinvenuti nell'area dell'entroterra del vecchio porto prussiano di Truso, a partire dal nono secolo il ritrovamento di monete arabe si sposta verso la Svezia e Gotland. Ciò dimostra che l'elemento capace di attivare questi scambi fu l'avanzamento e la diffusione dei Varangi in Russia. Monete in argento coniate dall'impero Samanide in Asia centrale, d'altra parte, erano accumulate in grandi quantità nei centri commerciali della Russia nordoccidentale come Staraya Ladoga, Novgorod, Polock, e Pskov e nelle regioni della Bulgaria del Volga. Fra i reperti, spesso troviamo frammenti d'argento lavorato che, assieme a pesi e bilance, talora ritrovate nelle strette vicinanze, offrono una evidente testimonianza del valore determinato dal peso e commercio di monete coniate, che potrebbe aver subito l'influenza dei sistemi di misurazione arabi<sup>11</sup>.

Assieme all'argento, troviamo altri manufatti, come perle bianche provenienti dalle conchiglie di ciprea dell'Oceano Indiano. La loro successiva diffusione attraverso il Baltico e fino al Mar del Nord aiuta a dimostrare come i Vichinghi abbiano progressivamente consolidato il controllo sulle reti dei traffici di lunga distanza, divenendone al contempo dominatori.

I Vichinghi e i Frisoni, ma anche gli Slavi e i Baltici, misero in contatto varie sfere commerciali, svolgendo al contempo una funzione di mediazione. Le materie prime principali erano due. Innanzitutto gli schiavi; quel traffico attraversava le Isole britanniche, il Baltico, la Russia, il Mar Nero e il Mediterraneo. La seconda merce era l'argento arabo: esso fornì all'Europa le basi per una nuova economia monetaria, fondata sull'argento. Ciò stimolò lo sviluppo di mercati e centri commerciali, ma anche la creazione di stati, come in Russia, in Scandinavia e in Polonia. I tributi e il controllo delle forniture d'argento attraverso i traffici sulla lunga distanza costituirono elementi importanti per l'emergere di nuove élite, e per consolidare il loro status e il loro prestigio. Le due grandi direttrici delle rotte vichinghe - attraverso il Baltico fino al Mar Nero e dal Baltico verso la Spagna - gettarono le basi per il futuro commercio marittimo. Al contempo, mentre i Vichinghi collegavano mari e oceani, incontriamo un analogo sistema di reti arabe ed ebraiche nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano.

## I MERCANTI DELLA GENIZA

Le attività commerciali ebraiche sono documentate dalle cosiddette "lettere della Geniza". Il nome deriva dal ritrovamento di materiali archivistici nella genizah o dispensa della sinagoga Ben Ezra di Al-Fustat (Antica Cairo, Egitto); essi mettono

---

<sup>11</sup> H. STEUER, *Geldgeschäfte und Hobeitsrechte zwischen Ostseeländern und islamischer Welt*, in "Zeitschrift für Archäologie", 12 1978, pp. 255-260. H. STEUER, *Genichtsgeldwirtschaft im frühgeschichtlichen Europa: Feinwaagen und Gewichte als Quellen zur Währungsgeschichte*, in *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel- und Nordeuropa*, IV, a. c. di K. DÜWEL et al., Göttingen 1987, pp. 405-527.

in luce l'esistenza di un'ampia rete di rapporti commerciali. Grazie a questa documentazione e alle ricerche in particolar modo di Jessica Goldberg siamo in grado di ricostruire ora gli spostamenti dei mercanti della Geniza nel Mediterraneo e nell'Oceano Indiano<sup>12</sup>.

Uno dei protagonisti di cui Jessica Goldberg ha ricostruito gli spostamenti e la rete di traffici da lui controllata fu Imran Musa. Nato a Kairouan, nell'odierna Tunisia, attorno al 1045 si trasferì ad Alessandria, sposò una donna di famiglia ebraico-egiziana e divenne membro della comunità mercantile ebraica. Navigò a lungo, con l'obiettivo di entrare in contatto con mercanti e i centri commerciali esistenti al fine di estendere le proprie reti di contatti personali e mercantili. Musa non soltanto visitò vari porti e produttori in Egitto, ma raggiunse via mare anche la Tunisia e la Sicilia araba, giungendo fino alla Palestina, allora detta Al-Sham.

I suoi viaggi erano finalizzati a specifiche attività e obiettivi commerciali: accompagnare la spedizione di merci – molto spesso lino – che avrebbero dovuto viaggiare verso occidente o di quelle che ne giungevano per il rientro; spostare moneta e sbrigare pratiche amministrative legate al trasporto<sup>13</sup>.

Trasportava monete da Mahdiya e Fustat per conto di altri mercanti, acquistava ammoniaca e pepe in Sicilia. Musa era ansioso di completare un viaggio da Alessandria in Sicilia e rientrare in Alessandria prima che si chiudesse la stagione di navigazione, e ciò lo spingeva ad accelerare le vendite. Generalmente, trascorrevano in famiglia la stagione invernale, in modo da vendere di persona alcune delle merci che aveva accompagnato lui stesso verso Occidente, affidando invece altri beni da vendere a soci che vivevano in aree più vicine ai mercati di sbocco<sup>14</sup>.

Tuttavia, non bisogna immaginare la rete di traffici sulla lunga distanza dei mercanti della Geniza come un viaggiare ininterrotto. Al contrario, i commercianti che compivano viaggi su lunga distanza percorrevano regolarmente solo poche rotte principali: Fustat-Kairouan, Fustat-Palermo, Kairouan-Al-Andalus, Kairouan-Palermo. Infatti, quando navigavano verso est, usavano parte del tronco principale della rotta Fustat-Damasco, ma di solito si fermavano a Tiro, o in qualche caso a Tripoli, il più importante porto per al-Sham (attuale Siria)<sup>15</sup>.

Per qualche tempo, gli storici hanno tentato di collegare singoli mercanti della Geniza con il commercio di beni di lusso (pepe, spezie e oro) nel mondo arabo-mediterraneo. Mercanti come Musa, tuttavia, testimoniano della grande importanza della produzione agricola; specialmente la produzione del lino aveva, nell'XI secolo, una grande influenza su cicli economici e rotte marittime.

---

<sup>12</sup> S.D. GOITEIN, *Letters of Jewish Traders*, Princeton 1973. J.L. GOLDBERG, *Trade and Institutions in the Medieval Mediterranean. The Geniza Merchants and their Business World*, Cambridge 2012.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 252.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 250.

<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 254.

Map. 3. Reti commerciali dei mercanti della Genizah



Fonte: J. GOLDBERG, *Trade and Institutions*, cit., p. xvii.

I mercanti di Fustat provvedevano alla maggior parte delle importazioni dello Shām meridionale, offrendo un mercato di sbocco mediterraneo ai beni prodotti in questa regione. Solo nel XII e XIII secolo l'intensificarsi della navigazione sul Mar Rosso e il Mar Arabico rese i costi di pepe, ginger e cannella più bassi e accessibili agli strati medi di consumatori; ciò spinse i mercanti della Geniza e i commercianti arabi fino all'Oceano Indiano.

Inoltre, l'espansione dei mongoli, basata sulla pax mongolica (c. 1200/50-1350) aprì a governanti, viaggiatori e mercanti europei i contatti e gli scambi commerciali con le terre occupate dall'Orda d'Oro, e oltre fino alla Cina. I viaggiatori della famiglia Polo sono i più noti, in mezzo ai molti mercanti dell'Italia settentrionale che commerciavano in Cina o in Asia. Il padre di Marco Polo, Nicolò, aveva già visitato la Cina con il fratello Matteo in varie spedizioni mercantili nel periodo compreso fra 1250 e 1269, prima che Marco Polo, intraprendesse, nel 1271, il viaggio che lo avrebbe portato, attraverso Seljuk, l'Asia Minore, l'impero persiano di Ilkhans, lungo la Via della Seta, fino alla residenza del Kublai Khan in Cina. Nel viaggio di ritorno, egli utilizzò la Via della Seta marittima, che lo riportò indietro attraversando l'Oceano Indiano, il Golfo Persico e il Mar Nero, fino a Venezia.

## LE COMPAGNIE DATINI

Potrei, a questo punto, soffermarmi ad analizzare il ruolo delle compagnie delle repubbliche marittime di Genova e Venezia che, a partire dal XIII e XIV secolo, si divisero il mondo mediterraneo, collegandolo con le due aree orientale e occidentale. Essi integrarono le varie reti del Mediterraneo e le espansero innanzi tutto fino all'Atlantico e al Mare del Nord.

Poiché durante la Settimana avremo modo di ascoltare diversi contributi su Venezia e Genova e poiché sto concentrando le mie riflessioni sui protagonisti che hanno collegato i mari; e poiché, infine, siamo a Prato, focalizzerò la mia attenzione su Francesco Datini. In particolare, sulla compagnia Datini di Catalogna, che sembra un perfetto esempio di come mercanti e merci abbiano utilizzato e collegato i vari mondi marittimi. Grazie ad Angela Orlandi<sup>16</sup> conosciamo molti particolari su questa compagnia, che aveva agenzie a Barcellona, Valenza, e Palma di Maiorca, punto di raccordo delle rotte che collegavano il Nord Europa al Mediterraneo, attraverso lo stretto di Gibilterra, oltre che punto di contatto con i ricchi mercati e i mercanti arabi dell'Africa settentrionale<sup>17</sup>.

Il commercio spagnolo era integrato nel traffico datiniano su lunga distanza, che si dispiegava al di là del Mediterraneo e dell'Atlantico. La Compagnia Datini inviava prodotti agricoli locali - seta, cotone, allume e materie tintorie - verso Bruges e, in cambio, le compagnie fiorentine dei Mannini, Caccini, Alberti e di Deo Ambrogi spedivano tessuti nordici (Wervicq, Kortrijk, Herentals), calze, biancheria, robbia, stagno e ornamenti verso la Spagna. I mercanti del gruppo Datini inviavano kermes, seta, piume di struzzo e cotone a Montpellier: prodotti, tutti, destinati al consumo locale e ai viaggi di ritorno verso Parigi, Bruges e Milano. A Barcellona, il principale prodotto che la compagnia Datini ne riceveva in cambio era il guado (o pastello) destinato alle botteghe di lana di Barcellona, Valenza, e Palma di Maiorca<sup>18</sup>.

Venezia riforniva Valenza e Maiorca di ciò che giungeva dal Vicino Oriente nonché dai molti vivaci mercati italiani, tedeschi e dei paesi balcanici, come specchi, carta, guado, rame, argento, galla, zucchero, cotone, cannella, ginger e pepe; in cambio mercanti ricevevano grandi quantità di lana, seta e pelli, caricati sulle galee insieme con panno per farsetti, zafferano, verdetto<sup>19</sup>, candele, giare di maioliche e cordami.

Non è un caso se nel marzo 1398 si disponesse di spedire immediatamente a Valenza i beni trasportati dalle galee a Maiorca, con qualcuna delle barche presenti in quel momento a Porto Pi. In questo modo quei beni sarebbero stati ricevuti e venduti prima dei concorrenti; infatti, prima di arrivare ai porti della costa meridio-

<sup>16</sup> A. ORLANDI, *The Catalonia Company: an Almost Unexpected Success*, in *Francesco di Marco Datini. The Man the Merchant*, a c. di G. NIGRO, Prato-Firenze 2010 (Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica "F. Datini" - FUP), pp. 347-376.

<sup>17</sup> G. NIGRO, *Gli operatori economici toscani nei paesi catalani a cavallo del '400: alcuni casi esemplari*, in *Aspetti della vita economica medievale: atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis* (Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984) Firenze 1985, pp. 283-303, 287-288.

<sup>18</sup> A. ORLANDI, *The Catalonia Company*, cit., p. 356.

<sup>19</sup> Sostanza tintoria verde ottenuta trattando il rame con l'aceto.

nale del Turia le galee si fermavano a Maiorca e per qualche giorno anche ad Ibiza<sup>20</sup>. In quel caso possiamo davvero dire che il tempo era denaro!<sup>21</sup>

Vi erano beni di consumo particolari, come le piume di struzzo, per il cui acquisto e distribuzione il ramo d'azienda maiorchino fungeva da mediatore in tutta Europa. Si usavano come decorazioni per cappelli ed elmetti. Giungevano dalle coste della Barberia ed erano condotte a Maiorca via mare da Alcudia ed Honaine e successivamente distribuite verso le regioni nordoccidentali dell'Europa e la Penisola italiana. Tra il 1396 e il 1398 l'azienda maiorchina acquistò da sola più di 36.200 piume, per un valore di quasi 1320 lire<sup>22</sup>.

Uno dei prodotti verso i quali il Datini mostrava particolare interesse era il kermes, un colorante rosso per tessuti. La compagnia catalana era la più vicina al Nord Africa, la Spagna meridionale e la Provenza, aree di origine del prodotto. Si trattava di kermes che competeva sul mercato con quello proveniente dal Mediterraneo orientale<sup>23</sup>. Entrambi i tipi di kermes, occidentale ed orientale, trovavano la loro strada fino a svolgere la loro funzione bollendo nei calderoni degli esperti tintori europei di stoffe e di seta, che in questo modo ottenevano le tonalità e le sfumature più costose e ricercate del rosso: scarlatta, vermiglio, rosso sangue, porpora, rosa e molti altri<sup>24</sup>. Uno dei vantaggi competitivi del gruppo Datini nei confronti degli avversari era l'abilità nell'ottenere informazioni aggiornate su tutti i fattori che potessero influenzare i prezzi: prodotti concorrenti e mercati, stime sulla produzione nelle varie aree e meccanismi più sottili, come tutte le informazioni che circolavano sui movimenti dei prezzi, il comportamento dei mercanti o le vicende politiche. All'inizio del 1397, quando i prezzi improvvisamente salirono dopo le notizie arrivate da Bruges, secondo le quali si prevedeva di realizzarvi ottimi profitti<sup>25</sup>, i nostri mercanti furono pronti ad approfittare dell'occasione<sup>26</sup>.

Nello stesso anno, la guerra marittima bloccava l'arrivo del kermes orientale su tutti i mercati dell'occidente; Francesco Datini e Cristofano Carocci risposero pronosticando un considerevole aumento dei prezzi e consigliarono ai soci di abbandonare la spedizione di ogni altra mercanzia, per concentrarsi sul kermes<sup>27</sup>.

Quanto descritto è solo un rapido colpo d'occhio sulla corrispondenza datiniana e dimostra come le attività della compagnia catalana fossero intimamente connesse, attraverso il mare, con l'intero mondo del commercio europeo. In generale, la corrispondenza Datini, che documenta gli anni compresi fra il 1380 e il 1410, dimostra come l'Europa occidentale e meridionale e il Vicino Oriente fossero già

---

<sup>20</sup> A. ORLANDI, *Mercaderies i diners: la correspondència datiniana entre València i Mallorca (1395-1398)*, València 2008, p. 39.

<sup>21</sup> EADEM, *The Catalonia Company*, pp. 357-358.

<sup>22</sup> *Ibid.*, p. 358.

<sup>23</sup> F. MELIS, *Malaga nel sistema economico del XIV e XV secolo*, in *I mercanti italiani nell'Europa medievale e rinascimentale*, a c. di L. FRANGIONI, Firenze 1990, pp. 186-190.

<sup>24</sup> A. ORLANDI, *The Catalonia Company*, p. 368.

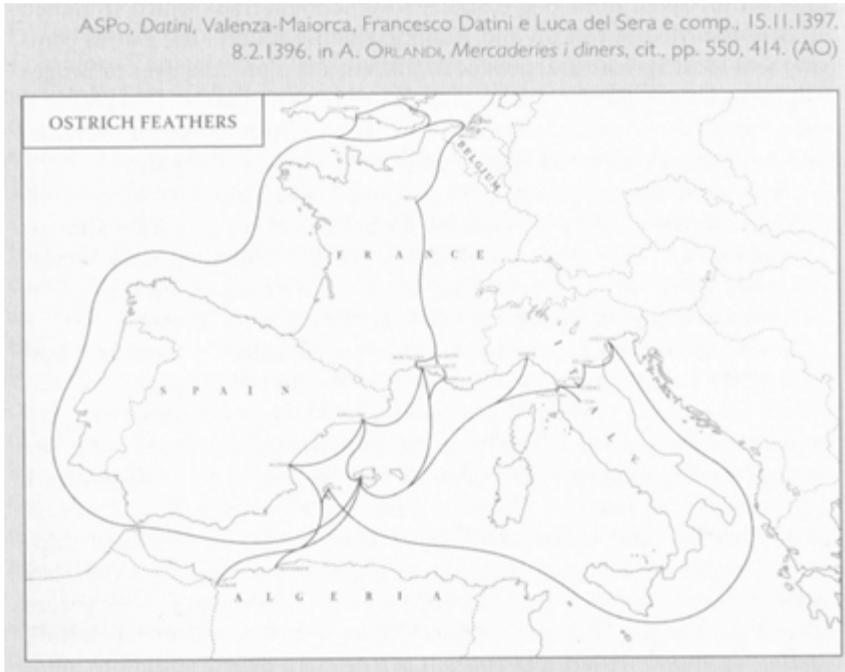
<sup>25</sup> EADEM, *Mercaderies i diners, lettera 169*, p. 425.

<sup>26</sup> EADEM, *The Catalonia Company*, p. 369-370.

<sup>27</sup> *Ibid.*, p. 370. ASPO, Datini, Maiorca-Firenze, Francesco Datini e Cristofano Carocci e comp., 20.8.1397.

strettamente connessi da reti di comunicazione consolidate: una lettera da Venezia a Bruges (25 giorni) o a Londra (33 giorni), impiegavano un tempo non molto minore di quello che avrebbero impiegato per giungere a destinazione una lettera diretta a Rodi (29), Costantinopoli (38 giorni) o Acri (33)<sup>28</sup>.

**Map. 4. Reti commerciali di Francesco di Marco Datini**



Mappa da: A. ORLANDI, *The Catalonia Company*, cit., p. 358.

**LA COSIDDETTA INVASIONE NORDICA NEL MEDITERRANEO: L'ESEMPIO DEI PAESI BASSI**

Nel fondamentale lavoro *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, Fernand Braudel disegnò un quadro della “invasione nordica” nel Mediterraneo. Secondo Braudel, gli olandesi e gli inglesi invasero il Mediterraneo grazie alla superiorità dei loro velieri e mantennero il controllo per tutto il XVII secolo.

È celebre l'affermazione di Braudel secondo la quale “gli olandesi irrupero nel Mediterraneo come uno sciame di insetti pesanti che si schiantano contro i vetri delle finestre; il loro ingresso non fu né gentile né discreto. Accadde perché si trat-

<sup>28</sup> F. MELIS, *Intensità e regolarità nella diffusione dell'informazione economica generale nel Mediterraneo e in Occidente alla fine del Medioevo*, in IDEM, *I trasporti e le comunicazioni nel medioevo*, Prato 1984, pp. 179-223.

tava di uomini più crudeli dei pirati (era l'opinione dei portoghesi che, dopo il saccheggio “*da nossa cidade*” di Faro erano certo in posizione di saperlo bene)<sup>29</sup>? O perché si facevano strada nel Mediterraneo sgomitando, come avevano fatto nell'Atlantico? Vi erano stati altri ritardatari, nel XIII e XIV secolo, non ultimi quei Catalani che erano stati costretti a conquistarsi a forza un ruolo di protagonisti con la pirateria. Gli inglesi non furono da meno. Non usavano i cannoni soltanto per forzare un passaggio attraverso lo Stretto e difendersi contro le galere spagnole. Attaccavano indiscriminatamente qualunque imbarcazione valesse la pena di essere catturata – turca, francese o italiana, per gli inglesi non faceva differenza – ed acquisirono rapidamente una cattiva reputazione. Anche gli olandesi ricorrevano frequentemente alla pirateria. Ben presto si associarono con i corsari della Barberia, e ne trasformarono le tattiche (come vedremo in seguito), organizzando sia questa attività che le loro puntate illegali nell'Atlantico a partire dal gran porto di Livorno”.

Negli ultimi due decenni questa interpretazione è stata rimessa in discussione da una coppia di studiosi. Molly Green, ad esempio, ha dimostrato che la presunta invasione nordica in realtà non sarebbe avvenuta, dal momento che greci e ottomani avevano partecipato in larga misura alle reti di commercio navale intramediterraneo<sup>30</sup>. Recentemente Colin Heywood ha suggerito una revisione del “carattere, scala e portata [della invasione nordica] sulla base di analisi dettagliate delle persone (e dei loro vascelli e viaggi)”<sup>31</sup>.

In questa occasione non ci possiamo addentrare in un esame particolareggiato; tuttavia possiamo suggerire qualche linea interpretativa per approfondire lo studio della presenza olandese nel Mediterraneo e analizzare le cause del suo successo.

Innanzitutto, dobbiamo riconoscere che gli olandesi collegarono il Mediterraneo con altri mari e oceani, approfittando della richiesta mondiale di materie prime. Il commercio e la navigazione del Baltico avevano già messo in crisi l'Hansa; olandesi ed inglesi rivolsero dunque la loro attenzione verso altri mari e oceani. Ad esempio, a partire dalla fine del XVI secolo, in un momento caratterizzato da una grave carestia nell'Europa occidentale e meridionale, gli olandesi sfruttarono il loro monopolio del commercio del grano nel Baltico per intensificare i rapporti commerciali con l'Europa del sud. Gradualmente, la gamma di merci coinvolte nel commercio baltico gestito dagli olandesi mutò di natura. I paesi baltici cominciarono ad importare beni di lusso, come spezie, zucchero, agrumi e frutta coltivata nell'Europa meridionale, ma anche tessuti; al contempo, controllavano non solo l'esportazione di grano e legname, ma anche l'importazione di beni lavorati occidentali e prodotti di lusso. Seguendo questi schemi di commercio e navigazione, gli

<sup>29</sup> F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World in the Age of Philip II*, I-II, Londra 1972/73, II, pp. 634-635, ed. ital., p. 675; B. GOMEZ DE BRITO, *Historia trágico-marítima*, Lisbona 1904-1905, II, pp. 506-507, about 1604.

<sup>30</sup> M. GREENE, *Beyond the Northern Invasion: The Mediterranean in the Seventeenth Century*, in “Past & Present”, 174, 2002, pp. 42-71. M. FUSARO, *After Braudel: a Reassessment of Mediterranean History between the Northern Invasion and the Caravane Maritime*, in *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean. Braudel's Maritime Legacy*, a c. di M. FUSARO, C. HEYWOOD, M.-S. OMRI, Londra-New York 2010, pp. 1-22.

<sup>31</sup> C. HEYWOOD, *The English in the Mediterranean, 1600-1630: A Post-Braudelian Perspective on the Northern Invasion*, in *Trade and Cultural Exchange*, cit., pp. 23-44, 44.

olandesi presero piede nel Mediterraneo: il fenomeno descritto appunto da Fernand Braudel come “l’Invasione dal Nord”<sup>32</sup>. Trasportavano beni – ad esempio sale e lana spagnoli in Italia – e rifornivano il Mediterraneo con pepe e spezie provenienti dalle Indie Orientali.

Il traffico olandese con il Mediterraneo e il Levante dipendeva dallo status della loro guerra con la Spagna. Il primo vascello olandese, che aveva a bordo un valore di 100.000 ducati d’argento destinati all’acquisto di spezie e seta ad Aleppo, raggiunse le coste siriane nel 1595<sup>33</sup>. I mercanti veneziani, francesi e inglesi in Oriente ne furono infastiditi, anche se ciò non minacciava i loro consolidati rapporti commerciali con Venezia. Alla fine, la tregua di dodici anni sottoscritta tra Spagna e Repubblica olandese (1609-1621) consentì ai mercanti di quest’ultima nazione di penetrare nel commercio del Mediterraneo. Essi trasportavano beni – come si è già detto sale e lana spagnoli destinati all’Italia – rifornendo l’area mediterranea di pepe e spezie provenienti dalle Indie Orientali; acquistavano inoltre cotone e seta grezza persiana. Dopo quella tregua, il Trattato di Westphalia (1648) aprì ulteriori opportunità per gli olandesi nel commercio mediterraneo e ancor più levantino. Alla fine essi giunsero a controllare non solo il commercio della lana spagnola, ma anche del cammello turco e della lana di capra, e poterono così garantirsi un costante rifornimento di materia prima per i tessuti di lana e di cammello prodotti a Leiden; quei prodotti finiti erano poi rivenduti nel Mediterraneo e nell’Impero Ottomano.

In questo contesto, è necessario approfondire il tema delle relazioni fra olandesi e ottomani. Mercanti fiamminghi e olandesi erano già presenti nell’area anche prima dell’arrivo della famosa nave ad Aleppo nel 1595. Inoltre, la pirateria olandese si era insediata nel Mediterraneo. Anche se gli Olandesi non avevano ancora siglato un trattato con l’Impero Ottomano, furono autorizzati al commercio con quest’ultimo in occasione della Capitolazione Francese del 1569. Questo trattato commerciale (rinnovato nel 1581, 1597 e 1604) stabiliva che altre nazioni “che non avevano sottoscritto alcun trattato potevano commerciare alle stesse condizioni concesse ai francesi, utilizzando la bandiera della Francia”<sup>34</sup>. Le relazioni politiche fra Olanda e Impero Ottomano si intensificarono dopo la cattura da parte degli olandesi di uno squadrone di galere spagnole in Sluis, nel 1604. A bordo vi erano circa 1400 rematori, molti dei quali erano galeotti musulmani provenienti dall’Impero Ottomano. Gli olandesi promisero di rimandarli a casa in cambio della libertà di commercio e del diritto di rifugio nei porti ottomani per le navi olandesi. Poiché i traffici si andavano intensificando, gli Stati generali predisposero una missione commerciale e nel settembre 1611 Cornelius Haga fu spedito ad Istanbul. Vi giunse nel marzo 1612, e vi soggiornò fino al 1639. Furono condotti negoziati con la Sublime Porta, che mostrò di apprezzare l’inclusione degli olandesi nell’elenco delle potenze privilegiate che commerciavano con l’Impero. Già il 6 luglio 1612 all’ambasciatore olandese fu consegnato un documento ufficiale. Quell’accordo includeva la libertà di commer-

<sup>32</sup> F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World*, I, pp. 615-42.

<sup>33</sup> M. NORTH, *Art and Commerce in the Dutch Golden Age*, New Haven-Londra 1997, pp. 33-34. J.I. ISRAEL, *Dutch Primacy in World Trade, 1585-1740*, Oxford 1989, p. 55.

<sup>34</sup> A.H. DE GROOT, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic. A History of the Earliest Diplomatic Relations 1610-1630*, Leida 2012, pp. 52-53.

cio per gli olandesi nei territori ottomani, regolamentava i dettagli per lo svolgimento di tale commercio e definiva lo status legale dei mercanti olandesi nell'Impero Ottomano<sup>35</sup>. Benché i progetti che avrebbero previsto una sistematica alleanza politica e militare tra Ottomani e olandesi non andassero in porto, quell'accordo fornì una base giuridica al commercio olandese. Tuttavia, la Sublime Porta divenne viepiù sospettosa quando gli olandesi aprirono un insediamento commerciale in Persia. Un altro problema era il destino dei marinai olandesi catturati dai pirati musulmani sulla costa barbaresca. In questo contesto, Haga cercò di negoziare per ottenerne la libertà e di trattare in merito con le autorità locali.

Inoltre, l'accordo del 1612 favorì l'insediamento di consolati olandesi nella regione, specialmente ad Aleppo, Algeri e Tunisi. Ulteriori consolati furono insediati a Cipro, Izmir e Gallipoli (ufficio): quest'ultimo assisteva le navi olandesi per le formalità del passaggio attraverso i Dardanelli.

In questo quadro non emerge a sufficienza il ruolo delle marinerie greca e ottomana, benché fossero proprio quei vascelli a trasportare la maggior parte delle merci nel Mediterraneo centrale e orientale, rifornendo Costantinopoli, capitale e grande centro di consumo, ad esempio, di grano proveniente dal granaio Egitto / Alessandria. Sarebbe inoltre necessario esaminare in modo più approfondito la cooperazione fra le marinerie dell'Europa Occidentale e il flusso regolare di traffico marittimo nell'Impero Ottomano e nel Mediterraneo orientale.

Nello spiegare il successo olandese nel Mediterraneo e in altri mari, ci facciamo un'idea della connettività e dell'integrazione fra mari diversi. Una cosa indispensabile era un adeguato tonnellaggio delle navi. Grazie allo sviluppo di numerosi tipi di battello, i costruttori navali olandesi, a partire dalla fine del XVI secolo, avevano trasformato l'Olanda nella nazione leader in Europa per la cantieristica navale. Uno dei tipi di battello di maggior successo fu il *fluyt*, che, secondo il mito popolare, fu costruito per la prima volta in Hoom nel 1590<sup>36</sup>. La cantieristica navale olandese e la stessa navigazione beneficiarono moltissimo dei *fluyt*, costruiti in gran numero sulla base di un design standardizzato e adatti alla maggior parte delle diverse tipologie di traffici. La standardizzazione delle fasi costruttive abbassò i costi di allestimento. Anche i costi di gestione di quelle navi erano bassi, grazie all'utilizzo di attrezzature tecniche di bordo, come il paranco, che consentivano dimensioni ridotte dell'equipaggio<sup>37</sup>. Ciò significa che – in aggiunta agli altri fattori – gli olandesi erano in grado di offrire a mercanti e produttori, in patria e fuori, i costi di trasporto più bassi. Il volume di merci spostate via mare crebbe, e aumentò il tonnellaggio delle flotte commerciali (nel 1670 oltre 400.000 tonnellate), e così i costi di noleggio diminuirono<sup>38</sup>. Dunque, l'investimento nel settore navale e il reclutamento della manodopera nell'ambito di un mercato del lavoro marittimo internazionale<sup>39</sup> erano anch'essi elementi cruciali per la connettività marittima.

<sup>35</sup> *Ibid.*, pp. 64-75.

<sup>36</sup> R.W. UNGER, *Dutch Shipbuilding before 1800. Ships and Guilds*, Assen-Amsterdam 1978, p. 36.

<sup>37</sup> M. NORTH, *Art and Commerce*, cit., p. 29.

<sup>38</sup> *Ibid.*, p. 31.

<sup>39</sup> J. LUCASSEN, *The International Maritime Labour Market (Sixteenth-Nineteenth Centuries)*, in "Those Emblems of Hell?" *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, a c. di P.C. VAN ROYEN,

Un altro aspetto del rapporto tra connettività marittima e successo olandese fu la combinazione unica tra commercio dei prodotti di massa e beni di lusso; in particolare, la crescente capacità di trasportare beni di consumo di massa consentì l'apertura di nuovi mercati nelle regioni periferiche dell'Europa e fuori d'Europa. I beni di consumo di massa, come grano, legname, aringhe, sale e zucchero potevano ora essere inviati verso mercati nuovi e distanti<sup>40</sup>.

Fu importante l'accesso a questi prodotti alimentari e a materie prime industriali. È il motivo per cui il commercio e la navigazione spinsero l'Hansa, gli olandesi e gli inglesi verso altri mari e oceani. Ad esempio, abbiamo visto come, a partire dalla fine del XVI secolo, gli olandesi fossero in grado di esercitare il loro monopolio sul traffico del grano baltico al fine di intensificare i commerci con l'Europa meridionale, nel momento in cui si registrarono episodi di carestia nell'Europa meridionale ed occidentale. Gradualmente, la gamma di beni coinvolti nei commerci olandesi nel Mar Baltico cambiò. Seguendo quegli schemi commerciali e di navigazione, gli olandesi si conquistarono un punto d'appoggio nel Mediterraneo<sup>41</sup>. Essi trasportavano prodotti – ad esempio, sale e lana spagnola verso l'Italia – rifornendo l'area mediterranea di pepe e spezie provenienti dalle Indie orientali (già detto).

Inoltre, senza le materie prime della cantieristica navale, come legname, pece, catrame, nonché canapa e lino per funi e vele (prodotti, tutti, forniti dall'entroterra baltico), la navigazione globale olandese e inglese verso l'Atlantico o l'Oceano Indiano non sarebbe stata possibile. L'accesso a queste materie prime rese il Sound danese (Oresund), durante il XVIII secolo, il canale navigabile più affollato del mondo. Attorno al 1730 ogni anno erano circa 2.000 i battelli che attraversavano il Sound verso il Mar del Nord, per un carico trasportato di 400 mila tonnellate (che divennero 500 mila a partire dal 1750). Valori che superavano abbondantemente quelli della tratta degli schiavi sull'Atlantico<sup>42</sup>.

Inoltre, vi erano navi a vela finniche (la Finlandia, fino al 1917, era una provincia russa) che collegavano il Baltico ad altri mari e oceani. Le navi finniche erano specializzate nel trasporto di legname e catrame attraverso il Sound, ma a partire da una certa data cominciarono a trasportare sempre più frequentemente grano nel Mar Nero e nel Mediterraneo. Negli anni 1870, i caricatori finnici giocarono un ruolo importante nella rivoluzione del trasporto di merci attraverso l'Atlantico, trasportando grano da New York, Filadelfia e Baltimora verso l'Irlanda e i porti britannici sul Mar del Nord, ma anche petrolio verso l'Europa occidentale e fino alla

---

J.R. BRUIJN, J. LUCASSEN, *St. John's, Newfoundland 1997*, pp. 11-23 (Research in Maritime History, No. 13). K. DAVIDS, *Maritime Labour in the Netherlands, 1570-1870*, in "Those Emblems of Hell?" *European Sailors and the Maritime Labour Market, 1570-1870*, cit., pp. 41-71.

<sup>40</sup> W. BLOCKMANS, J. WUBS-MROZEWICZ, *European Integration from the Seaside: A Comparative Synthesis*, in *The Routledge Handbook of Maritime Trade around Europe, 1300-1600*, a c. di W. BLOCKMANS, M. KROM, J. WUBS-MROZEWICZ, Londra-New York 2017, pp. 446-481, 454.

<sup>41</sup> F. BRAUDEL, *The Mediterranean and the Mediterranean World*, I, pp. 615-42.

<sup>42</sup> Y. KAUKIAINEN, *Overseas Migration and the Development of Ocean Navigation. A Europe-Outward Perspective*, in *Connecting Seas and Connected Ocean Rims. Indian, Atlantic, and Pacific Oceans and China Seas Migrations from the 1830s to the 1930s*, a c. di D.R. GABACCIA, D. HOERDER, Leida-Boston 2011, pp. 371-386.

regione baltica. Essi gestirono anche l'esportazione di legname (specialmente pino) dagli Stati Uniti Meridionali e dal Canada<sup>43</sup>.

Infine, il mar Baltico fornì la base per gli scambi marittimi con altri mari e oceani. Ad esempio, l'Impero Russo tentò di connettere le province periferiche del Baltico con quelle del Pacifico. Dietro questo tentativo vi era l'idea di costruire una rete commerciale russa attraverso il Pacifico settentrionale, per rifornire di provviste gli insediamenti in Estremo Oriente e in Alaska e per collegarli con la California spagnola e Manila, ma anche col porto cinese di Canton (Guangzhou).

Per questo motivo, ufficiali navali tedeschi, come Adam Johann von Krusenstern ed Otto von Kotzebue, furono inviati, con le navi *Nadežda* (1803) and *Rurik* (1815) per costruire un passaggio dal Baltico, attraverso il Mare del Nord e l'Atlantico, fino al Pacifico. Benché le speranze di costruire un impero commerciale russo e un Oceano Pacifico russo siano fallite, le esplorazioni russe e i libri di viaggio di quei capitani ebbero un impatto duraturo sul pubblico europeo.

#### LA MEMORIA E LA PERCEZIONE DEL MARE

Queste ultime considerazioni conducono ad un ultimo aspetto della storia marittima: la percezione e la memoria del mare. Con la svolta storica marittima od oceanica, gli studiosi sono stati tentati di smantellare la visione mitica del mare inteso "come simbolo di follia, di femminilità irrazionale, di indisciplinata o romantica anti-civilizzazione" (in contrasto con la costruzione di una modernità razionale "radicata nella terra")<sup>44</sup>.

Con la "storicizzazione dell'oceano" questi colleghi hanno tentato di decostruire le opinioni prevalenti in merito agli incontri, agli incroci e ai contatti sul mare superando il concetto di stato-nazione così come concepito nella tradizionale storia marittima. Uno dei libri-caposaldo di questo genere è stato "Black Atlantic" di Paul Gilroy<sup>45</sup>. L'Atlantico nero potrebbe essere definito come una specifica entità moderna trans-culturale, rappresentata e allo stesso tempo largamente costituita da velieri: una sorta di "sistema vivente virtuale micro-culturale e micro-politico in movimento".

Oceani e navi sono quindi visti come spazi e luoghi di conflitto culturale, non meno che di cooperazione. Altri, come Markus Rediker, percepiscono invece l'Oceano come un virtuale "Atlantico Rosso", uno spazio marittimo caratterizzato da dinamiche rivoluzionarie, capitalismo emergente, violenza e resistenza (un Oceano Atlantico di lavoratori)<sup>46</sup>.

<sup>43</sup> Y. KAUKIAINEN, *Sailing into Twilight: Finnish Shipping in an Age of Transport Revolution, 1860-1914*, Helsinki 1991, pp. 150-74.

<sup>44</sup> B. KLEIN, G. MACKENTHUN, *Introduction. The Sea is History*, in *Sea Changes. Historicizing the Ocean*, a c. di B. KLEIN, G. MACKENTHUN, New York 2004, p. 1-10, 2.

<sup>45</sup> P. GILROY, *The Black Atlantic: Modernity and Double-Consciousness*, Cambridge 1993, p. 17.

<sup>46</sup> M. REDIKER, *The Red Atlantic, or, 'a terrible blast swept over the heaving sea'*, in *Sea Changes: Historicizing the Ocean*, a c. di B. KLEIN, G. MACKENTHUN, New York 2004, pp. 111-130. P. LINEBAUGH, M. REDIKER, *The Many-Headed Hydra: Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic*, Boston 2000.

Io stesso ho introdotto il concetto di regno della memoria (*lieu de mémoire*), preso a prestito da Pierre Nora<sup>47</sup>, nella storia marittima ed ho esteso questo concetto al mare come regno della memoria. A mio parere il mare fornisce un eccellente esempio e può essere oggetto di studio per quella categoria di regni condivisi della memoria, luoghi di memoria condivisi, *lieux de mémoire divisés*, nei quali cultura, spazio e tempo si intrecciano.

Tuttavia, vale forse la pena di dividere la categoria “mare” in sottocategorie, come oceani e mari. Andando ancora più in profondità, potremmo studiare le linee costiere, gli stretti, ma anche battaglie navali e naufragi. Per quanto riguarda il tema di cui discuteremo (Reti marittime come fattori dell’integrazione europea), gli stretti, come Øresund, Gibilterra e i Dardanelli giocano un ruolo importante come regni della memoria<sup>48</sup>.

Il Sound era, ed è tuttora, la porta di accesso dal Baltico al Mar del Nord e all’Oceano Atlantico e costituisce una delle vie d’acqua più trafficate al mondo. A dominare l’entrata e l’uscita dal Baltico è stato il castello di Kronborg ad Elsinore (Helsingør), collocato in un punto in cui lo stretto è largo solo 4 chilometri. Navi di tutte le nazioni hanno navigato attraverso il Sound, facendo di questo stretto un luogo di memoria condivisa per tutte le nazioni marinesche. Tuttavia, gli olandesi e più tardi gli inglesi e gli scandinavi hanno dominato le altre nazioni nel campo dei commerci. Dal momento in cui la Danimarca utilizzò quella posizione per controllare l’ingresso nel Mar Baltico, Kronborg e il Sound divennero oggetto di una lunga e aspra contesa fra Danimarca, Svezia, Polonia e Russia per il *dominium maris baltici*, mentre gli olandesi e gli inglesi si alleavano di volta in volta con le varie potenze marittime del Baltico. Tutti questi conflitti sono rappresentati nei media olandesi che finora hanno condizionato la nostra memoria del Sound. La memoria del passaggio attraverso il Sound non ci rimane solo nei registri dei pedaggi, ma anche nei quadri dei pittori, che fornivano ad ogni capitano un’istantanea dipinta della sua nave, un’immagine standardizzata del capitano.

Quegli esempi finnici risalgono agli anni Sessanta del 1800, quando il Sound cominciò ad essere percepito in una prospettiva meramente culturale. Poiché gli USA avevano rifiutato di pagare il dazio per il passaggio del Sound fin dalla metà del secolo, un accordo internazionale portò alla scomparsa definitiva di tale pedaggio. In compenso alla Danimarca furono pagati 35 milioni di rix-dollari da parte di tutte le nazioni marittime che commerciavano con il Baltico. Tuttavia, almeno per gli Scandinavi, il Sound come porta per l’Occidente era ed è tuttora un regno della memoria.

Con la costruzione dell’Øresund Bridge, inaugurato il 1 luglio 2000 da re Carlo VI Gustavo di Svezia e dalla Regina Margrethe II di Danimarca, il significato più profondo del Sound è cambiato di nuovo. La gente di Copenhagen si può ora tra-

---

<sup>47</sup> *Les lieux de mémoire*, I-VII, a c. di P. NORA, Parigi 1983-92. P. NORA, *From lieux de mémoire to realms of memory*, in *Realms of Memory: Rethinking the French Past. Vol. 1: Conflicts and Divisions*, a c. di P. NORA, L.D. KRITZMAN, New York 1996, pp. XV-XXIV.

<sup>48</sup> P. BORSCHBERG, M. NORTH, *Transcending Borders: the Sea as Realm of Memory*, in *Asia Europe Journal*, 8, 2010, pp. 279-292. O. LÖFGREN, *Regionauterna. Øresundsregionen från vision till vardag*, Gothenburg 2010 (Centrum för Danmarksstudier, 24).

sferire agevolmente in Scania, dove trova alloggi a prezzi accessibili, mentre gli svedesi dalla Scania si spostano per lavoro verso la Danimarca (sono circa 14.000 i frontalieri che ogni giorno attraversano l'Øresund Bridge). Scambiarsi "regionautes" reinventa la regione.

Anche lo **Stretto di Gibilterra** (14 km) è da sempre ricordato come oggetto di lotte continue. Appartenente all'Impero Almohade e più tardi al regno Nazari di Granada, Gibilterra fu spesso assediata e infine conquistata dalla Castiglia nel 1462, ma fu integrata nella Corona castigliana solo a partire dal 1502. Da quando Portogallo e Spagna si erano espansi verso il Nord Africa, entrambe le sponde dell'ingresso al Mediterraneo erano nelle loro mani (la Ceuta portoghese fu incorporata come risultato dell'unione delle due corone nel 1580). Questa dominazione fu messa in discussione solo dagli olandesi, durante la Guerra degli Ottanta anni. Tuttora, la memoria olandese di Gibilterra è legata alla Battaglia di Gibilterra del 1607, durante la quale una flotta olandese sorprese quella spagnola, ancorata nella Baia di Gibilterra.

Tuttavia, la presenza inglese a Gibilterra fu il risultato dell'occupazione del 1704. Ciò avvenne quando una coalizione anglo-olandese-asburgica, durante la Guerra di successione spagnola<sup>49</sup>, assediò Gibilterra. Con l'apertura del Canale di Suez nel 1869 la Rocca (di Gibilterra) assunse una nuova posizione strategica nei confronti del traffico internazionale e degli interessi britannici in vista del loro passaggio verso l'India. Il valore di quella posizione aumentò durante le guerre mondiali. Quindi, la Gran Bretagna declinò il rinnovo della richiesta di sovranità sulla rocca da parte del regime di Franco, che chiuse il confine con atto unilaterale nel 1969. Solo dopo un incontro fra i due primi ministri britannico e spagnolo, assieme con il Primo Ministro di Gibilterra nel 2006 (18 settembre) le restrizioni spagnole sui traffici, sui voli e sulle chiamate telefoniche internazionali furono abolite<sup>50</sup>. E ci stiamo chiedendo se e come la Brexit influenzerà la situazione di Gibilterra.

Anche lo **Stretto dei Dardanelli** è stato oggetto di continue lotte. A partire dalla Guerra di Troia, nel XIII secolo a.C. il controllo dell'Ellesponto era cruciale per Troia, che costringeva i marinai greci a sostarvi e approfittava dei ricchi traffici del Mar Nero<sup>51</sup>. Con la vittoria dei greci nella guerra di Troia, il controllo dello stretto e la possibilità di viaggiare senza limitazioni verso il Mar Nero fu vitale per il successo dei mercanti greci e l'espansione dei loro traffici. La fondazione di Costantinopoli nel 330 fu un effetto degli interessi strategici e politici tardo-romani nella regione. La città, un melting-pot di culture greca, romana e orientale fu tuttavia sfidata dalle repubbliche marinare italiane. Pisa, Genova e Venezia (secolo XI), non solo facevano affari in Bisanzio, ma chiedevano di poter passare liberamente verso i porti del Mar Nero. La guerra per Costantinopoli, occupata dai Veneziani dal 1204

---

<sup>49</sup> *Piracy, Slavery, and Redemption: Barbary Captivity Narratives from Early Modern England*, a c. di D.J. VITKUS, New York 2001.

<sup>50</sup> D. ABULAFIA, *The Great Sea: A Human History of the Mediterranean*, Londra 2012. M. GREENE, *Catholic Pirates and Greek Merchants: A Maritime History of the Mediterranean*, Princeton 2010 (Princeton Modern Greek Studies). P. HORDEN, *A Companion to Mediterranean History*, Chichester, West Sussex 2014.

<sup>51</sup> Una buona panoramica di quanto segue in J.T. SHOTWELL, F. DEÁK, *Turkey at the Straits. A Short History*, New York 1971, pp. 1-31. C. KING, *The Black Sea: A History*, New York 2011.

al 1261, era anche, al contempo, una battaglia per il *dominium* del Mar Nero. In quell'area, Genova aveva stabilito la colonia di Caffa, come emporio di schiavi, zucchero e prodotti orientali. La situazione cambiò con l'espansione ottomana, quando il sultano Suleiman assediò e fortificò Gallipoli nel 1356. A quel punto, i turchi ottomani possedevano fortificazioni su entrambi i lati dei Dardanelli, per una larghezza di 1,5 km.

Dopo la caduta di Costantinopoli gli Ottomani stabilirono un nuovo sistema di controllo delle strade che portavano al Bosforo ed esclusero gradualmente le navi cristiane dal Mar Nero, ponendo fine anche alla colonia genovese di Caffa. L'espansione dell'Impero Ottomano comportò non solo il controllo del Mar Nero, ma anche del Mediterraneo Orientale. Coloro che intendevano commerciare con i porti del Mar Nero e del Levante dovevano ottenere concessioni che garantivano una giurisdizione extraterritoriale ai consoli concedendo privilegi speciali. La Francia fu la prima ad ottenere una cosiddetta "capitolazione", nel 1535, seguita nel 1579 dall'Inghilterra e dall'Olanda nel 1598 e 1612. Così, i Dardanelli furono riaperti: le navi potevano raggiungere Costantinopoli dopo aver sostato al castello di Gallipoli. Poiché il Mar Nero restava ancora interdetto alla navigazione degli europei, i mercanti europei dovevano noleggiare navi turche.

La situazione cambiò gradualmente e parzialmente durante il XVIII secolo. Nel Trattato di Kutchuk-Kainardji (1774) tra l'Impero Ottomano e la Russia fu concordata "una navigazione libera e senza impedimenti per le navi mercantili appartenenti alle due potenze contraenti"<sup>52</sup>. In seguito altre potenze europee ottennero il libero transito delle loro navi mercantili (Austria 1784, Inghilterra 1799, Prussia 1806). Sebbene il monopolio ottomano fosse stato interrotto per quanto riguardava le navi mercantili, l'Impero continuò a controllare strettamente e impedire il passaggio delle navi da guerra.

Ai Dardanelli, come negli altri stretti, erano presenti molte nazioni mercantili, nell'ambito delle quali oltre agli operatori commerciali gli stessi consoli giocavano un ruolo importante. Essi sarebbero stati i precursori delle missioni diplomatiche ed erano strettamente legati ai commerci. Quando l'Impero Ottomano garantiva le cosiddette "capitolazioni", cioè condizioni privilegiate di residenza e commercio per non musulmani, l'espansione dei traffici era spesso seguita a ruota dall'apertura di consolati ai Dardanelli e a Gallipoli. Inizialmente, un importante ruolo di mediazione fu svolto dai mercanti ebrei, che rappresentavano allo stesso tempo i diversi interessi commerciali europei. Succedeva abbastanza comunemente che un console fosse al tempo stesso rappresentante degli olandesi e dei francesi, oppure degli olandesi e degli inglesi. Oltre alle famiglie ebraiche, anche le cosiddette dinastie di Dragomanni erano cruciali nell'Impero Ottomano. Collegati alle ambasciate, lavoravano come traduttori e creavano reti familiari e fiduciarie nel Levante. Celebri famiglie di dragomanni, come gli Chabert (Sardegna), i Fonton (Russia, Danimarca, Svezia e Norvegia), o i Fornetti (Francia) svolsero un ruolo importante nel facilitare i diversi interessi commerciali ed evitare i conflitti commerciali nei Dardanelli<sup>53</sup>.

---

<sup>52</sup> J.T. SHOTWELL, F. DEÁK, *Turkey at the Straits*, cit., p. 21.

<sup>53</sup> Progetto di ricerca collaborativo "Consuls of 'The Dardanelles' and 'Gallipoli'", [www.levantineheritage.com/pdf/Consuls\\_of\\_the\\_Dardanelles.pdf](http://www.levantineheritage.com/pdf/Consuls_of_the_Dardanelles.pdf), updated Version n. 4 February 2013.

L'eredità visiva dei consolati è tuttora presente, ma meriterebbe, al pari delle relazioni consolari, ulteriori approfondite ricerche.

La memoria degli stretti nel XX secolo, tuttavia, è stata messa in ombra dalla battaglia di Gallipoli, nella quale una forza di intervento composta da britannici, indiani, australiani e neozelandesi cercò di aprirsi la strada nel 1915. Con oltre 200 mila vittime da entrambe le parti, la sconfitta britannica ha lasciato un ricordo speciale, celebrato tuttora come ANZAC-Day in Australia e Nuova Zelanda<sup>54</sup>.

Ciò dimostra come la ricerca, nella storia marittima europea, deve fare i conti con memorie conflittuali e aggrovigliate. Mentre la natura fisica e topografica degli stretti come l'Øresund, Gibilterra e i Dardanelli non è sostanzialmente cambiata nei secoli, siamo testimoni del fatto che invece i loro ruoli e i loro status sono mutati in modo significativo nel tempo, in linea con uno specifico contesto culturale.

Gli stretti sono stati e rimangono nodi cruciali per l'integrazione marittima, ma anche luoghi di incontro di popoli, espressione del mutare di ruoli e percezioni attraverso la storia. L'Øresund e Gibilterra, ad esempio, sono divenuti simboli dell'identità e dell'integrazione europea, ma anche di protezione e disintegrazione. Come memoria collettiva, la storia è essenzialmente una ricostruzione dell'immaginazione umana che illustra come percepiamo le cose e gli spazi lungo il tempo e come applichiamo le nostre percezioni e memorie alla ricerca contemporanea.

Inserire le storie marittime regionali in una prospettiva internazionale comparativa è uno dei compiti principali delle nostre future ricerche. Indubbiamente le culture marittime si intrecciano e ciò che vi è di condiviso nelle memorie individuali di mercanti, navigatori, pescatori, ma anche schiavi, migranti e rifugiati merita un esame più approfondito. La Settimana Datini 2018 è quindi un passo nella giusta direzione.

---

<sup>54</sup> P. HART, *Gallipoli*, New York 2011. M.M. ILHAN, *Gallipoli: History, Memory and National Imagination*, Ankara 2014. R. BOLLARD, *In the Shadow of Gallipoli: The Hidden History of Australia in World War I*, Sydney 2013.