

# Le fonti notarili e il commercio marittimo tra Tirreno e Adriatico nel XVII secolo

di Renato Ghezzi

1. In una relazione sul *traffico d'Italia nel 1674*, redatta da Francesco Feroni, un mercante toscano residente ad Amsterdam, attento osservatore dei commerci mediterranei, Livorno viene indicata, insieme con Genova e Napoli sulle coste tirreniche e a Venezia ed Ancona su quelle adriatiche, tra i maggiori centri portuali della Penisola<sup>1</sup>. Il porto labronico che negli ultimi anni del '500 costituiva soltanto «...un cas particulier entre dix autres en Méditerranée...»<sup>2</sup> era, in effetti, divenuto, alla fine del periodo mediceo, il secondo o il terzo porto più importante del Mediterraneo<sup>3</sup>. I dati quantitativi sui movimenti commerciali in provenienza dal Mediterraneo orientale mostrano come il volume delle importazioni, che ancora all'inizio del '600 raggiungeva livelli decisamente modesti, conobbe nel successivo mezzo secolo un processo di crescita sostenuta, che raggiunse il culmine nel decennio compreso tra 1640 e 1650, per poi stabilizzarsi su medie sicuramente elevate<sup>4</sup>.

Questa tendenza viene sostanzialmente confermata dall'andamento degli ancoraggi (prelievi imposti alle imbarcazioni al loro ingresso nel porto in proporzione al tonnellaggio) e delle tasse di stallaggio, i cui proventi crebbero costantemente durante tutto il XVII secolo<sup>5</sup>.

Presentato dall'Istituto di Economia.

<sup>1</sup> *Archivio di Stato di Firenze (d'ora in poi As Fi), Carte Stroziane*, s. I, 106, cc. 182-191. Il documento è stato ampiamente analizzato da P. Malanima, nel suo saggio su *I commerci del mondo nel 1674 visti da Amsterdam e Livorno*, in *Ricerche di Storia Moderna in onore di Mario Mirri*, a cura di G. Biagioli, Pisa 1995, pp. 153-180.

<sup>2</sup> F. Braudel-R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, Paris 1951, p. 51.

<sup>3</sup> J. P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 voll., Napoli 1998: II, p. 125.

<sup>4</sup> F. Braudel-R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du Port de Livourne (1547-1611)*, cit.; J. P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, 3 voll., Napoli 1998. Per gli anni 1612-1666 sia consentito inoltre rinviare a R. Ghezzi, *Livorno e il mondo islamico nel XVII secolo. I bastimenti e il commercio di importazione*, Università di Bari, tesi di dottorato in storia economica, XII ciclo (2001).

<sup>5</sup> G. Pagano De Divitiis, *Porti italiani e traffici mediterranei nel Seicento*, in *La popolazione italiana nel Seicento*, Bologna 1999, pp. 357-385; pp. 372-374.

2. Il *Notarile* di Livorno contiene gli atti e i testamenti relativi ai 91 notai che rogarono nel centro labronico dal 1571 al 1823 ed è custodito nell'Archivio di Stato di Firenze<sup>6</sup>. Il fondo è composto, complessivamente, da 692 protocolli; in questa indagine, tuttavia, l'osservazione sarà limitata alla seconda metà del XVII secolo, quando il porto toscano aveva ormai assunto una dimensione internazionale. Nel periodo compreso tra il 1650 e il 1700 i notai attivi furono 32, il loro lavoro ci ha lasciato 221 protocolli (il 30% circa del totale del fondo). La maggioranza dei protocolli (il 60% circa) è preceduta da una rubrica con i nominativi dei contraenti ordinati alfabeticamente talvolta per nome, talvolta per cognome; i singoli atti sono sempre affiancati, sul lato sinistro, dal cosiddetto occhio od occhiello, che riporta l'indicazione del tipo di contratto rogato; in alcuni casi le carte dei protocolli non sono numerate.

La prima, immediata differenza rispetto a quanto rilevato a proposito dei principali scali adriatici è di carattere quantitativo.

Già il *Notarile* di Ancona risulta notevolmente più vasto di quello livornese: è composto da 4.144 protocolli e da 984 atti slegati, rogati da 1.301 notai<sup>7</sup> in un arco di tempo compreso tra il 1391 e il 1899, ai quali bisogna aggiungere gli 885 tomi di atti notarili fra privati rogati nel periodo 1502-1795, custoditi nell'Archivio Storico del Comune<sup>8</sup>. Nella seconda metà del XVII secolo i notai attivi ad Ancona furono 76, i protocolli conservati 586<sup>9</sup>.

L'esiguo numero dei documenti livornesi contrasta però, soprattutto, con l'immensa quantità di carte che rende il *Notarile* di Venezia quasi sterminato. Il fondo risulta diviso in cinque sezioni: la prima, nella quale sono riunite le carte di coloro che rogarono dal 1514 al 1830, comprende gli atti dei notai di Venezia e della sua provincia; la seconda i testamenti stilati o affidati a quei notai; la terza, nella quale è possibile reperire documenti che risalgono al Trecento, i testamenti in atti dei notai cancellieri ducali, la quarta i testamenti e gli atti costituenti l'archivio della *Cancelleria inferiore*; la quinta i testamenti rogati in Candia. Si tratta, complessivamente, di 10.032 protocolli, ai quali vanno aggiunti 8.873 altri registri e 14.304 pergamene<sup>10</sup>.

In una città come Venezia, mercantile e, al tempo stesso, aristocra-

<sup>6</sup> As Fi, *Notarile moderno*. Il fondo è corredato da un indice contenente l'elenco topografico dei notai che hanno rogato in Toscana dal 1569 al 1825.

<sup>7</sup> Di questi 1.060 esercitarono la loro attività ad Ancona, mentre i rimanenti 241 rogarono nei centri vicini (Filottrano, Camerino, Morro d'Alba, Sirolo, Agugliano, Falconara, Polverigi, Staffolo, Senigallia, Castel D'Emilio, Offagna, Gallignano, Camerata Picena, Montefano e Genga).

<sup>8</sup> E. Lodolini, *Gli archivi notarili delle Marche*, Roma 1969, pp. 43-44.

<sup>9</sup> Cfr. Archivio di Stato di Ancona, *Notarile*, Inventario.

<sup>10</sup> B. Cecchetti, *Statistica degli atti custoditi nella sezione notarile*, Venezia 1886, pp. 5-7.

ca, l'attività notarile non fu mai considerata una pratica estranea al vivere quotidiano e riservata a un'élite, cosicché tra le carte dei notai vi sono testimonianze relative a tutte le categorie sociali. Scorrendo le buste dell'archivio notarile veneziano è facile imbattersi, dunque, in nomi di ignoti, accanto ad altri ben diversamente conosciuti. Anche chi aveva poco o nulla da lasciare ai posteri usava scrivere o dettare le sue ultime volontà, mentre abbondano compravendite o contratti relativi anche a cifre modeste. In generale proprio l'esistenza di questa clientela minuta, che gravitava soprattutto attorno a Rialto, fece sì che i notai che vi avevano il cancello rogassero un maggior numero di atti rispetto a coloro che lavoravano a San Marco, anche se si trattava di affari meno cospicui delle transazioni che riguardavano i patrimoni della nobiltà o dei monasteri.

Le autorità veneziane si dimostrarono sempre molto interessate all'attività notarile, tanto da muoversi in anticipo rispetto a molti stati italiani sia per regolamentare la tenuta degli archivi dei singoli notai, sia per avocare a sé la conservazione delle carte di quanti avevano cessato la professione. L'attenzione appare rivolta in un primo tempo soprattutto verso i testamenti, così importanti in uno stato retto da un'oligarchia aristocratica come quella veneziana. Gli atti di ultima volontà oggi letti e studiati con tanta attenzione, perché conservano importanti testimonianze di eventi economici, tradizioni culturali, strategie familiari, o genealogie, erano considerati, infatti, un'immagine dell'immortalità dell'uomo, che pure dopo la morte disponeva, attraverso essi, dei beni che gli erano appartenuti e ricompensava quanti gli erano stati vicini. Vi fu così una frattura nel campo della conservazione delle carte tra gli atti *inter vivos* e quelli *mortis causa*. Gli uni furono affidati innanzi tutto alla custodia dei notai che li avevano rogati, mentre gli altri furono sottoposti, dal momento della loro redazione, ad uno strettissimo controllo da parte dei cancellieri inferiori. Sin dal 1474, una volta pubblicati, i testamenti dovevano essere copiati su protocolli separati, che nel 1589 si stabilì fossero in pergamena. Dal 1568, inoltre, fu obbligatorio annotare nelle cedole il giorno della pubblicazione, elemento che permette in molti casi di conoscere con buona approssimazione la data di decesso del testatore.

Per quanto riguarda gli atti *inter vivos*, in età moderna di solito il notaio, alla presenza delle parti, scriveva la minuta; questa veniva redatta all'inizio su fogli sciolti ma poi, dal 1653, su un quinterno cucito che, dal 1760, doveva avere le carte numerate. L'atto veniva poi trascritto nel protocollo e quindi si preparavano i vati originali per consegnarli alle parti. L'uso del protocollo fu abbandonato solo con la normativa napoleonica, quando la minuta, chiamata matrice, redatta alle volte come semplice nota, ma sempre su carta bollata, rimase l'unica testimonianza dell'atto nell'archivio del notaio.

Contrariamente a quanto si possa pensare non tutti gli atti andavano trascritti nel medesimo protocollo. A parte i testamenti, da sempre sog-

getti a norme particolari, dal 1737 anche gli atti di livello sia attivo che passivo relativi alle scuole, arti, luoghi pii o monti godevano di una registrazione separata. Molto spesso, prima della legge del 1755 (con la quale si ordinò che venissero usati protocolli ufficiali di 200 carte numerate e bollate), quando un cliente era particolarmente assiduo, o aveva bisogno di un atto particolarmente lungo si faceva ricorso ad un protocollo a suo uso esclusivo. Molti notai usarono poi tenere protocolli separati anche per gli atti estragiudiciali e le cause arbitrarie. I primi erano scritture private, obbligatoriamente registrate in atti di pubblico notaio, con cui chi pretendeva qualcosa avvisava la controparte affinché, se possibile, si pervenisse ad un accordo volontario e non si ricorresse al tribunale; le cause arbitrarie, invece, si avevano quando due litiganti, spontaneamente, sceglievano uno o due arbitri, la cui sentenza era inappellabile.

I vari protocolli dovevano essere tutti serviti da rubriche alfabetiche, sulle quali i notai dovevano segnare i nomi dei contraenti, affinché potessero poi essere rintracciati con facilità. Dato il carattere fortemente conservatore degli usi burocratici veneziani, a differenza di quanto avveniva a Livorno, si continuò sempre a registrare prima i nomi di persona, anche quando l'uso del cognome si era ormai diffuso da secoli in tutti gli strati della popolazione; solo qualche notaio all'avanguardia cominciò già nel Settecento a rubricare i contraenti per cognome.

Gli alfabeti, come vennero chiamate queste rubriche, sono estremamente utili in quanto, fornendo i nominativi delle parti contraenti, permettono di risalire agli atti relativi. Sono ancora più importanti per il periodo che va dal Cinquecento alla metà del Seicento quando vari notai, forse per evitare di anticipare le tasse su atti che ancora non erano stati loro saldati, cominciarono a non rispettare più l'ordine cronologico nei protocolli.

Alla cessazione dell'attività le carte di un notaio dovevano essere depositate nell'Archivio dei notai defunti, pur vantandovi gli eredi, ancora per vari anni, gli interessi sugli utili cui le copie dei rogiti potevano dare occasione. L'unica eccezione a tale legge fu rappresentata da quei figli che continuavano l'attività paterna e che poterono quindi, come stabilito nel 1632, trattenere presso di sé i protocolli paterni degli atti *inter vivos*, mentre i testamenti dovevano essere comunque versati in *Cancellaria inferiore*<sup>11</sup>.

3. Quando si passa, in maniera più dettagliata, ad analizzare il conte-

<sup>11</sup> Cfr. M. P. Pedani Fabris, *"Veneta auctoritate notarius". Storia del notariato veneziano (1514-1797)*, Milano 1996 e G. Corazzol, *Varietà notarile: scorci di vita economica e sociale*, in *Storia di Venezia*, a cura di G. Cozzi, P. Prodi, vol. 6, Roma 1994, pp. 775-791.

nuto dei singoli protocolli, si rileva che la netta maggioranza degli atti rogati a Livorno nella seconda metà del XVII secolo (il 50% circa della documentazione esaminata) è costituita da procure, ovvero, secondo la terminologia in uso presso i notai livornesi, dai cosiddetti mandati.

Non tutte le deleghe erano dello stesso tipo, a seconda della maggiore o minore autonomia riconosciuta al rappresentante, possiamo suddividerle almeno in due categorie principali: la procura costituita per uno scopo particolare e la procura in forma generica. Nel primo caso, che è di gran lunga il più documentato sulla piazza labronica, al procuratore veniva affidato il compito di svolgere solo un'operazione specifica. Il 17 febbraio 1650, ad esempio, «Il signor Francesco Milanese di Livorno fece costituire e solennemente ordinò suo vero, legittimo et indubitato procuratore, fattore e quello che meglio si possa dire il signor Pietro Nembini di Ancona, a riscuotere e per lui ricevere dal capitano Guglielmo Ghede francese, la somma e quantità di lire 772 e soldi 18, per valuta di tanta robba di sua bottega datali per servizio della sua nave»<sup>12</sup>.

Il 21 febbraio 1651 «...i magnifici signori Manuel Correa, Gabriel De Azzuedo, Baltassar e Antonio Rodrigues e Manuel Nunes De Olivera Duarte negozianti in Livorno, sudditi e vassalli di S. A. S. di Toscana, da me notaio ben conosciuti, attestando quelli non esser francesi ma di nazione francese, non per forza, ma spontaneamente et in ogni miglior modo fecero et costituirono loro vero e legittimo procuratore il signor Giacomo Boifehen di Londra, benché assente ma come presente in nome di detti signori e per loro avere, domandare, ricevere e recuperare dall'eccellentissimo Parlamento Inglese tutti li zuccheri e altre mercanzie di qualsivoglia sorte che per conto delli signori costituenti sono state caricate e mandate di Lisbona sopra la nave nominata Alessandro Grande, la quale fu predata dalli vasselli di guerra di detto eccellentissimo Parlamento...»<sup>13</sup>.

Il 27 novembre 1673 «...il signor Giacomo Gould negoziante in questa città, da me notaio benissimo conosciuto, spontaneamente, di sua certa scienza, libera volontà et in ogni miglior modo ha fatto, fa e di nuovo costituisce, elegge et ordina suo vero, legittimo et indubitato procuratore il signor Giacomo Cattani negoziante in Ancona, ben che absente ma come presente et accettante, a potere in nome e vece di esso e per esso domandare, riscuotere, ricevere e conseguire nominatamente et espressamente dalli signori Michele Naccara e Giulio Michele Massimi di Ancona ogni e qualunque somma di denaro ad esso signor costituente in qualsivoglia modo dovuta, per il netto del ritratto di botte 101 di salacche stateli consegnate d'ordine del medesimo signor costituente dal capi-

<sup>12</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 17510, notaio Carlo Casali, atto nr. 16.

<sup>13</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 17510, notaio Carlo Casali, atto nr. 55.

tano Tommaso Hollonay della nave Caterina e dell'avuto, riscosso, ricevuto e conseguito di poter far fine e quietanza»<sup>14</sup>.

Il 4 aprile 1687 «...il signor Antonino Quarratesi negoziante in Livorno fa costituire suoi procuratori i signori Ottaviano Batoli e Matteo Signorini negozianti in Marsiglia tanto congiuntamente che separatamente et in solidum, absenti, ma come presenti, a potere in nome del signor costituente e per lui recuperare e farsi consegnare 2 casse di zucchero bianco marcate F. B. nr. 4 e 6, secondo la polizza di carico del signor capitano Francesco Bremon francese della nave Fortuna e recuperate che l'abbino a far fine e quietanza»<sup>15</sup>.

Un'altra tipologia di *mandatum* documentata con regolarità durante tutto il cinquantennio esaminato era, infine, costituita dalle procure ad agitare, causare, difendere e comparire in giudizio davanti qualsivoglia giudice, offitio e corte.

La procura generica, che era al contrario molto più rara, veniva generalmente conferita per recuperare crediti o mercanzie in altre piazze della Penisola, del Levante, del Maghreb e dell'Europa nordoccidentale.

Il signor Francesco Antonio De Filippi costituì «...suo vero e legittimo procuratore e attore Francesco Gualterai di Livorno, presente et accettante a potere, in nome del costituente, riscuotere et esigere da qualunque persona, comune, collegio et università, tanto nella città e Repubblica di Lucca, quanto in qualsivoglia altro luogo della Toscana e generalmente d'Italia ogni somma e quantità di denaro dovutali in vigore di partite di libro e di qualunque altro documento, tanto pubblico che privato e del riscosso et esatto far fine e quietanza et, in caso di retardata soddisfazione e pagamento, farli gravare e sequestrare qualunque sorta di effetti e beni, giurare i debitori per sospetto di fuga et ogni altra esecuzione contro i debitori, seguire e comparire in giudizio davanti qualsivoglia tribunale e giudice e quivi tutti gli atti giudiziari in ampia forma esaminare e procurare, con clausola amplissima ad agendum»<sup>16</sup>.

Il signor Ermanno Cuisen *mercante fiammingo negoziante nella città di Livorno* affidò a Giovanni Hunt inglese *commorante in Costantinopoli* il compito di riscuotere, in sua vece, «...qualsivoglia somma di denaro e merci in qualsiasi modo e per qualsiasi causa tanto in virtù di qualunque scrittura, documento pubblico o privato, che senza, dovuti o da doversi in futuro e dell'avuto, riscosso, ricevuto, recuperato e conseguito fare fine e quietanza, tanto in pubblico che in privata forma e come richiederà il bisogno e qualità del fatto, lo stile e consuetudine del luogo...»<sup>17</sup>.

<sup>14</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 18842, notaio Gio Pietro Maffei, atto nr. 123.

<sup>15</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 18927, notaio Anton Giuseppe Lacca, atto nr. 93.

<sup>16</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 18927, notaio Anton Giuseppe Lacca, atto nr. 953.

<sup>17</sup> As Fi, *Notarile moderno*, prot. 17510, notaio Carlo Casali, atto nr. 56.

Quando dal versante tirrenico ci si sposta su quello adriatico, l'incidenza delle deleghe sul totale degli atti rogati dai notai si attesta su valori percentuali molto simili a quelli registrati per lo scalo labronico. Sia a Venezia che ad Ancona la procura in forma ampia, che autorizzava il mandatario, al quale veniva concessa una notevole autonomia, a compiere in nome del costituente tutte le principali operazioni commerciali<sup>18</sup>, con la sola eccezione della stipulazione di accordi societari, appare tuttavolta molto più diffusa<sup>19</sup>.

Al di là della maggiore o minore autonomia riconosciuta al mandatario, il ricorso sistematico alla procura, in quanto strumento flessibile che consente di gestire l'attività commerciale attraverso deleghe più o meno ampie a seconda delle circostanze, è, di fatto, una caratteristica dell'impresa individuale, o a carattere familiare, nella quale ogni mercante opera generalmente in proprio, occupandosi personalmente degli affari. Questo tipo di azienda, molto diffuso in area adriatica, non solo è predominante a Livorno<sup>20</sup>, ma, come ha dimostrato Charles Carrière, si ritrova frequentemente anche a Marsiglia e costituisce un tratto fondamentale dell'economia del mondo mediterraneo nel XVII secolo<sup>21</sup>.

L'alta frequenza con la quale compaiono nei protocolli i protesti di lettere di cambio sembra essere, al contrario, una caratteristica specifica del *Notarile* livornese<sup>22</sup>. Un dato questo che è sicuramente indice della rilevanza raggiunta da Livorno come piazza finanziaria. Il semplice esame dei luoghi di emissione delle lettere di cambio protestate, tra i quali, insieme alle città della Penisola (Napoli, Genova, Firenze, Roma, Venezia), figurano importanti centri dell'Europa nordoccidentale (soprattutto Londra, Amsterdam e Anversa), del Levante (in particolare Alessandria e Costantinopoli) e del Maghreb (Algeri e Tunisi) fornisce una chiara testimonianza del ruolo ricoperto da Livorno nei commerci internazionali del XVII secolo.

<sup>18</sup> Ricevere merci o pagamenti in denaro, effettuare delle vendite o, al contrario, concludere acquisti o effettuare scambi di prodotti, procedere ad azioni legali contro debitori insolventi etc.

<sup>19</sup> Le varie tipologie di procura, da quelle costituite per uno scopo particolare, a quelle *ad exigendum* in forma ampia sono state dettagliatamente analizzate da Viviana Bonazzoli nei suoi studi sulle imprese ebraiche che operavano in Adriatico, e particolarmente ad Ancona, nel XVI e XVII secolo. Cfr. V. Bonazzoli, *Adriatico e Mediterraneo orientale. Una dinastia mercantile ebraica del secondo '600: i Costantini*, Trieste 1998 e V. Bonazzoli, *Una identità ricostruita. I portoghesi ad Ancona dal 1530 al 1547*, «ZAKHOR» 5, 2001-2002, pp. 9-38.

<sup>20</sup> J. P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana (1676-1814)*, cit., pp. 237-250.

<sup>21</sup> C. Carrière, *Négociants marseillais au XVIIIe siècle*, 2 voll., Marsiglia 1973, pp. 879-885.

<sup>22</sup> Secondo quanto risulta dai sondaggi effettuati, i protesti di lettere di cambio costituiscono il 30% degli atti notarili.

Tra la fine del '500 e l'inizio del '600 il mondo dei traffici conobbe profondi mutamenti. Scomparve il sistema degli scambi imperniato sul Mediterraneo ed emerse una nuova struttura commerciale che ebbe i suoi punti fondamentali ad Amsterdam e Londra. Di conseguenza l'area mediterranea acquistò progressivamente una posizione semiperiferica rispetto alle rotte internazionali. Tutto questo comportò un mutamento significativo di ruoli, attività, investimenti e il ritmo di crescita dei principali centri della penisola italiana rallentò o divenne stagnante, mentre si contrasse il loro campo d'azione e di influenza<sup>23</sup>.

In questo nuovo quadro lo scalo labronico assunse, sempre più nel corso del Seicento, il ruolo di scalo di transito, di centro di deposito, di intermediazione e scambio tra Europa Settentrionale e Mediterraneo orientale<sup>24</sup>.

I territori del Levante avevano una grande rilevanza economica per i paesi europei, al punto da provocare un'accesa rivalità fra gli stati cristiani (in particolare fra la Francia, l'Inghilterra, e l'Olanda), costantemente in lotta fra loro per conquistare una posizione di predominio nei territori del *Gran Signore*. Oltre ad essere in grado di produrre numerosi manufatti e materie prime indispensabili per le industrie occidentali, questi paesi, nonostante la scoperta di nuove rotte, continuavano, infatti, ad essere degli importanti intermediari nei commerci con la Persia, con le Indie, con il Sudan e con l'Etiopia. Per i mercantili che giungevano dall'Atlantico Livorno, in virtù della sua posizione geografica, ma soprattutto della sua favorevole legislazione doganale<sup>25</sup> e delle efficienti strutture di

<sup>23</sup> R. T. Rapp, *Industry and economic decline in seventeenth century Venice*, Cambridge 1976.

<sup>24</sup> Cfr. C. Ciano, *Uno sguardo al traffico tra Livorno e l'Europa del Nord verso la metà del Seicento*, in *Atti del Convegno «Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea»*, 23-25 settembre 1977, Livorno 1978, pp. 149-168 e G. Pagano De Divitiis, *Il porto di Livorno tra Inghilterra e Oriente*, «Nuovi studi livornesi» 1, 1993, pp. 43-87.

<sup>25</sup> Con una legge emanata il 16 marzo 1565 per eliminare la confusione che nasceva dalla molteplicità delle leggi et ordini e far sì che il porto e terra di Livorno fossero frequentati da forestieri il più possibile venne riconosciuta alle merci provenienti dagli scali situati oltre Genova, Civitavecchia e la Corsica la possibilità di restare in deposito nei magazzini del porto per un anno e, successivamente, essere esportate, senza il pagamento di alcun dazio. Negli anni seguenti vennero concesse speciali agevolazioni a singole categorie di persone (si ricordino, in particolare, i *Privilegi ai mercanti levantini e ponentini* del 1591 e la famosa *Livornina* del 1593), ma le norme generali rimasero quelle fissate nel 1565. Soltanto con l'inizio del secolo successivo la legislazione doganale subì un'evoluzione in senso decisamente più liberale. Il 6 settembre 1627, in risposta ad una richiesta presentata dai mercanti, il granduca acconsentì a prolungare da uno a due anni il tempo in cui le merci provenienti dallo Stretto di Gibilterra e da quello di Messina potevano rimanere in dogana prima di usufruire del beneficio della riesportazione libera. L'11 settembre 1629 un altro decreto granducale non pose più limiti né temporali, né di provenienza alla sosta delle merci in dogana. Con il motuproprio dell'11 marzo 1676, infine, vennero aboliti tutti i dazi e le gabelle riscosse in precedenza, lo stallag-

cui era dotato il suo porto<sup>26</sup>, rappresentava uno scalo utile per gli approvvigionamenti, per la manutenzione e la riparazione delle navi, per lasciare una parte dei carichi, imbarcare nuove mercanzie e rendere così più proficui i viaggi di andata e ritorno dai paesi dell'impero ottomano<sup>27</sup>.

L'alta incidenza percentuale dei mandati e dei protesti di lettere di cambio (insieme costituiscono circa l'80% della documentazione) sul totale degli atti indica, d'altra parte, che il ricorso al notaio per operazioni commerciali che risultano ampiamente documentate nei *Notarili* dei principali scali adriatici era invece poco comune.

La quasi totale assenza di atti di costituzione di società di negozio non desta nessuna sorpresa<sup>28</sup>, dal momento che sia nel Mediterraneo, sia

gio sulle merci depositate in dogana rimase così, opportunamente aumentato, l'unica tassa gravante sulle merci in entrata o in uscita e lo scalo livornese fu dichiarato ufficialmente porto franco. Cfr. M. Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche, e vicende dei traffici livornesi*, Livorno 1932, pp. 119-134; E. Fasano Guarini, *Esenzioni e immigrazione a Livorno tra sedicesimo e diciassettesimo secolo*, in *Atti del Convegno «Livorno e il Mediterraneo nell'età medicea», 23-25 settembre 1977*, Livorno 1978, pp. 56-76; L. Frattarelli Fischer, *Livorno 1676: la città e il porto franco*, in *La Toscana nell'età di Cosimo III*, a cura di F. Angiolini et al., Firenze 1993, pp. 45-66; G. Guarnieri, *Livorno medicea nel quadro delle sue attrezzature portuali e della funzione economica e marittima (1577-1737)*, Pisa 1970; G. Mori, *Linee e momenti dello sviluppo della città, del porto e dei traffici di Livorno*, «La Regione» 12, nov-dic. 1956, pp. 3-44.

<sup>26</sup> Già Cosimo I (1537-1574) aveva dedicato una cura particolare all'allestimento di un'efficiente struttura portuale, corredata di magazzini e di banchine tali da poter consentire rapide operazioni di sbarco e imbarco delle merci. I lavori erano poi proseguiti a fasi alterne anche con i successivi granduchi. Cosimo III (1670-1723), fin dai primi anni del suo governo, si preoccupò di dare nuovi impulsi alle opere di ammodernamento del porto, che pure era già considerato uno dei più attrezzati d'Europa. In particolare nel 1675 si procedette all'escavazione del fondale per aumentare lo spazio a disposizione delle navi, mentre due nuovi grossi depositi pubblici si aggiunsero a quelli preesistenti: *i bottini dell'olio* (1698), collegati alla darsena da una fitta rete di canali e *il piaggione dei grani* (1700). Cfr. G. Vivoli, *Annali di Livorno dalla sua origine sino all'anno di Gesù Cristo 1840*, Livorno 1974<sup>4</sup>, pp. 286-316, M. Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche, e vicende dei traffici livornesi*, Livorno 1932, p. 416, G. Piancastelli Politi, *I Bottini dell'Olio, in Livorno progetto e storia di una città fra il 1500 e il 1600*, Pisa 1980, pp. 341-350.

<sup>27</sup> Nei capienti magazzini del porto livornese affluivano, in grandi quantità, i manufatti dell'Europa Nord occidentale (in particolare i panni di lana), i coloniali, il piombo, lo stagno, il carbone, i numerosi prodotti del Levante e dell'Africa del Nord (seta, cotone, lana, coloranti vegetali, spezie, droghe che, ancora nel XVII secolo, raggiungevano il Mediterraneo attraverso le tradizionali vie carovaniere), i generi alimentari più diversi, tra i quali il pesce secco pescato al largo delle coste inglesi e di Terranova e, soprattutto, il grano. Cfr. J. P. Filippini, *L'attività del porto di Livorno nell'ultimo quarto del Seicento*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pisa 1996, pp. 133-170 e G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990, pp. 175-200.

<sup>28</sup> Dai sondaggi effettuati emerge un unico riferimento ad accordi di questo tipo. In data 4 gennaio 1689 tra i protocolli di Anton Giuseppe Lacca troviamo un

in area nordeuropea accordi di questo tipo venivano abitualmente formalizzati grazie a semplici scritture private<sup>29</sup>. È, al contrario, singolare che mentre nei protocolli di Ancona e Venezia, negli anni centrali del XVII secolo, le compravendite compaiono con notevole frequenza, a Livorno atti di questo tipo costituiscano soltanto il 5% della documentazione.

Tra questi gli acquisti di imbarcazioni, che venivano regolarmente registrati presso un notaio<sup>30</sup>, avevano un peso importante, rivelandosi, insieme ai contratti di *naulegium*<sup>31</sup> e di costruzione navale, una fonte utile per lo studio della storia marittima, in quanto in grado di fornire dettagliate informazioni sui vari tipi di bastimenti presenti nel Mediterraneo: stazza, costruzione dello scafo, attrezzature, armamento, valore complessivo dell'imbarcazione e dei singoli elementi che la componevano etc.

I protocolli conservano, inoltre, numerose tracce della guerra di cor-

atto di *renuatiio societatis* dal quale si apprende che «...Essendo che seguisse società di negozio tra Matteo Vaisse e Gio. Ancellini, ambi francesi al presente in Livorno, con quei patti, modi, convenzioni che più e meglio dissero apparire per il contratto di società tra loro seguito, rogato in Marsiglia sotto di 28 agosto 1688 et essendo che intendino che la prefata società non continui, ma che finisca e volendo che ciò pubblicamente apparisca...» decidono di rivolgersi al notaio. Cfr. AS FI, *Notarile moderno*, prot. 18928 atto n. 20.

<sup>29</sup> R. De Roover, *L'organizzazione del commercio*, in *Storia Economica Cambridge*, vol. 3, *La città e la politica economica nel Medioevo*, Torino 1977, pp. 48-136.

<sup>30</sup> Cfr. U. Tucci, *Il documento del mercante*, in *Atti del Convegno «Civiltà comunale: libro, scrittura, documento»*, Genova 8-11 novembre 1998, pp. 543-591.

<sup>31</sup> Ecco, a titolo esemplificativo, un tipico contratto di noleggio: «...Il maggior Carlo Fogaccia, capitano della nave La Madonna della Speranza concede a noleggio a Salamone di Nissino Seruxi ebreo negoziante a Livorno, presente, conducente e negoziante, la detta nave di portata di cantara di Francia 3.000 in circa, con 23 marinai, 2 pezzi di cannone, 6 petrieri e altre arme, buona, forte, stagna, provvista di quanto si ricerca per la navigazione e atta a fare qualsivoglia viaggio, con la condizione che detto capitano Fogaccia deva partire fra 10 giorni et andare a dirittura in Alessandria di Egitto, dove sia obbligato di caricare 500 schive di lino manuffo o Aleppo peso lordo e cantara 500 di robbe sottili, cioè gomma, incenso, zucchero in polvere, zaffrone e teleric, con pagare di nolo a detto capitano a ragione di pezze 3 e mezzo da 8 reali per schiva, per le robe sottili pezze 1 e mezzo al cantaro di Marsiglia, e volendo caricare pezze 500 in circa di cuoia vaccine a ragione di pezze 30 il cento, restando le cuoia a caricarle ad arbitrio del commesso di detto Salamone, con tempo a dichiararsi con termine di 5 giorni dopo l'arrivo in Alessandria. Tutti i noli che si faranno da qui in Alessandria, tanto di mercanzie che di danari contanti, o passeggeri s'intendano a metà fra detto capitano e il detto Salamone Nissino noleggiatore, al quale si concede stallia di 45 giorni dopo che sarà arrivata la nave ad Alessandria, terminati i quali il detto Salamone si obbliga che sarà pagato dal suo commesso di Alessandria al detto capitano Fogaccia pezze 8 da 8 reali per ciascun giorno che fosse il detto vascello trattenuto...» Cfr. AS FI, *Notarile moderno*, Carlo Casali, prot. 17511, atto nr. 17. La flotta mercantile toscana era poco numerosa e il suo tonnellaggio estremamente modesto. L'attività del porto toscano dipendeva, quindi, dalle bandiere straniere. L'esame congiunto delle fonti notarili e dei Registri della Sanità, ha evidenziato, in particolare, gli stretti legami esistenti tra Livorno e i bastimenti provenzali.

sa, un fenomeno endemico nel Mediterraneo del XVII secolo, che conviveva, quasi in simbiosi, con i traffici commerciali. Per fare soltanto un esempio il 23 maggio 1674 «...il signor Pietro Vanderstraten console generale in Toscana per le nationi delle Province Unite dei Paesi Bassi per li alti e potentissimi Stati Generali e per li medesimi nel Mediterraneo vice ammiraglio, fece nel pubblico incanto subastare la nave Samuello con tutte le armi, attrezzi, sartiami et armamento nel modo e forma che si ritrovava quale fu predata dalli vasselli olandesi<sup>32</sup> e la medesima fece rilasciare al capitano Camillo Tei come maggiore oblatore, per la somma e quantità di denaro di pezze 3.045 da otto reali di buona stampa...»<sup>33</sup>. L'atto immediatamente successivo è una *declaratio* rilasciata dal capitano Camillo Tei il quale «...volendo che apparisca per sempre quanto la sopradetta nave ridotta in buonissimo stato vaglia disse e con giuramento affermò fra sartiami, maestranze, cannoni, polvere, palle, catrame, pece, stoppa, chiodi, ancore et altro, come in suo quadernuccio di spese fatte, la suddetta nave valere e costare in tutta pezze 5.950...»<sup>34</sup>. Dall'atto di vendita seguente, infine, si apprende: «...Essendo che la nave Samuello, ora nominata S. Giuseppe e S. Antonio e l'Anime del Purgatorio, sia valsuta e costata al capitano Camillo Tei fra la prima compra e le spese poscia fatte la somma e quantità di pezze 5950, volendo che della detta nave e spese ne sia partecipe il signor Francesco Toriello napoletano, il suddetto Tei vende a Francesco Toriello 15 chirati di pezze 247 l'uno e più 55 pezze, che in tutto ascendono alla somma di pezze 3760...»<sup>35</sup>.

Livorno era divenuto, intorno alla metà del Seicento, il più grande mercato di prede del Mediterraneo<sup>36</sup>. Un articolo della *Livornina*<sup>37</sup> garantiva i forestieri nel possesso di beni condotti nel porto e vietava ogni indagine sulla loro provenienza. Risulta chiaramente difficile valutare con esattezza quanto questa attività contribuì ad alimentare i traffici del porto, il suo contributo non doveva però essere trascurabile, soprattutto in tempo di guerra, quando le imprese corsare si moltiplicavano e quando maggiori erano i vantaggi che derivavano a Livorno per la sua qualifica di porto neutrale<sup>38</sup>. L'ambasciatore veneziano nello scalo labronico ri-

<sup>32</sup> I corsari, che erano tenuti a rispettare le navi in pace con la propria bandiera, dovevano consegnare una parte prestabilita del bottino al governo per conto del quale agivano. Cfr. C. Mangio, *Un Mediterraneo inquieto e tempestoso*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pisa 1996, pp. 175-201: p. 175.

<sup>33</sup> As FI, *Notarile moderno*, Carlo Casali, prot. 17510, atto nr. 161.

<sup>34</sup> As FI, *Notarile moderno*, Carlo Casali, prot. 17510, atto nr. 162.

<sup>35</sup> As FI, *Notarile moderno*, Carlo Casali, prot. 17510, atto nr. 163.

<sup>36</sup> Nel 1630 Giovan Battista Salvago scriveva al Doge che «...Quanti vasselli perdono l'altre piazze nel rapto de corsari, tutt'alfine danno fondi in Livorno». Cfr. G. Pagano De Divitiis, *Porti italiani e traffici mediterranei nel Seicento*, in *La popolazione italiana nel Seicento*, Bologna 1999, pp. 357-385: p. 362.

<sup>37</sup> Cfr. nota 25.

<sup>38</sup> Nel 1675 venne firmato dai consoli di Francia e Olanda un importante patto

levava che «...lo stallaggio rendeva un anno per l'altro circa scudi 50.000, essendo arrivato fino a scudi 60.000 nel tempo delle guerre della successione di Spagna stante le prede che erano condotte a Livorno dai corsari di ogni nazione...»<sup>39</sup>.

Non mancano, inoltre, i casi di vendite simulate, necessarie per usare bandiere di comodo, nel tentativo di sottrarsi agli attacchi nemici. Così da una *declaratio* rogata dal notaio Carlo Casali si apprende: «...Essendo che, sotto il dì 6 giugno 1653, apparisca esser stato celebrato contratto di compra e vendita fra il signor Simone Aicardi di Cassis et Hettore Martini di Marsiglia venditori da una, et il capitano Filippo Brandi dalla Bastia abitante in Livorno comprante dall'altra, et il tutto sia stato fatto per evitare il pericolo di esser predata la barca dalli Spagnoli, non già realmente sia seguita vera compravendita, revocano et annullano la vendita che asseriscono esser finta e non vera...»<sup>40</sup>.

Tra gli altri tipi di transazione prevalgono nettamente quelli relativi a beni immobili (essenzialmente case private, o piccoli appezzamenti di terreno), mentre i casi di compravendite di mercanzie, che in area adriatica risultano i più documentati<sup>41</sup>, sono al contrario molto rari.

Un discorso analogo può essere fatto anche per i contratti di livello. A Venezia essi costituivano il principale strumento giuridico attraverso il quale si praticava il credito privato, cosicché le fonti notarili costituiscono una fonte obbligata per conoscere le dimensioni quantitative di questo fenomeno nella Serenissima<sup>42</sup>. A Livorno le *submitio census*, ovvero le dichiarazioni unilaterali della costituzione di censi su beni di proprietà e le vendite di questi censi a fronte di un determinato corrispettivo e le *extintio census*, i corrispondenti atti di riscatto di un canone o censo,

di non aggressione nelle acque territoriali livornesi. Questo accordo segnò il primo passo verso il trattato del 1691, firmato a Livorno dai consoli di Francia, Spagna, Inghilterra e Olanda, con il quale veniva riconosciuta ufficialmente la neutralità e l'inviolabilità di questo porto. M. Baruchello, *Livorno e il suo porto. Origini, caratteristiche, e vicende dei traffici livornesi*, Livorno 1932, pp. 331-332.

<sup>39</sup> E. Di Pietro, *La funzione economica del porto di Livorno alla fine del '600*, Livorno 1931, p. 18.

<sup>40</sup> AS FI, *Notarile moderno*, Carlo Casali, prot. 17510, nr. 157.

<sup>41</sup> Compagno sempre nella formula di consegna della merce dietro impegno di pagamento differito. Cfr. V. Bonazzoli, *Una identità ricostruita. I portoghesi ad Ancona dal 1530 al 1547*, cit., 5, 2001-2002, p. 20.

<sup>42</sup> Corazzol ci descrive il contratto di livello così come appare normalmente in un protocollo. Innanzitutto troviamo una compravendita (di una casa, un pezzo di terra o quant'altro si possa vendere); fatta la compravendita il compratore concede al venditore il godimento del bene appena venduto in cambio di un canone annuo, il livello appunto. Nell'atto si specificano parecchie altre cose: la più importante era che il venditore aveva la facoltà di recuperare il bene ceduto, restituendo il denaro. Nella sostanza il prezzo di vendita è il capitale, il livello annuo rappresenta l'interesse. Cfr. G. Corazzol, *Varietà notarile: scorci di vita economica e sociale*, cit., p. 778.

sono quanto mai rare: costituiscono rispettivamente lo 0,6% e lo 0,5% degli atti registrati nei protocolli.

Allo stesso modo, la *cessio jurium*, ovvero la cessione di un credito, una pratica molto diffusa negli scali dell'Italia orientale, e un valido strumento per ovviare alle carenze di liquidità del sistema mercantile, incide soltanto per lo 0,8% degli atti rogati dai notai labronici.

Completano il quadro dei principali atti traslativi e costitutivi di diritti reali annotati nei protocolli livornesi le *promissio dotis* (3,3% della documentazione), le *concessio in emphyteusim* (0,4% della documentazione) e le *donatio* (0,3%).

Abbiamo, infine, un ultimo gruppo di atti che è possibile definire dichiarativi (*quietazio, conventio, ratificatio, declaratio, obligatio, attestatio ad perpetuam rei memoriam, renunciatio* etc.) i quali, complessivamente, costituiscono il 9% circa della documentazione esaminata.

4. L'economia di Livorno nel XVII secolo era strettamente legata al traffico di transito. Lo scalo toscano, in virtù della sua neutralità e del clima di libertà religiosa, era in grado di garantire piena libertà di circolazione a navi, merci e capitali; inoltre, grazie all'efficienza delle sue strutture portuali, era in grado di offrire rapidi rifornimenti e la manutenzione necessaria alle imbarcazioni di passaggio. Come ha sottolineato Jean-Pierre Filippini la sua posizione nei confronti dei grandi commerci internazionali rimase, tuttavia, sempre essenzialmente passiva<sup>43</sup>. L'affermazione di Giovan Battista Salvago il quale, nel 1630, rilevava che dal paese poco s'estragge<sup>44</sup>, trova una sostanziale conferma nelle parole di Thomas Mun: «...la moltitudine di navi e di merci che giunge qui dall'Inghilterra, i Paesi Bassi e altri luoghi ha un limitato o nessun modo di procurarsi proventi a Livorno, se non in contanti.»<sup>45</sup>. In una relazione redatta il 29 maggio 1668 per illustrare al segretario di stato la situazione dei commerci inglesi nella Penisola si legge inoltre: «...la Signoria Vostra deve considerare Livorno come uno scalo commerciale o un deposito di carichi destinati ad altri luoghi, dal momento che le merci inglesi scaricate qui non sono consumate sul posto, né nei territori del Granduca... Bisogna inoltre aggiungere tale considerazione, che le nostre manifatture di lana sono bandite sia qui, che nella maggior parte d'Italia ed è permessa

<sup>43</sup> J. P. Filippini, *L'attività del porto di Livorno nell'ultimo quarto del Seicento*, in *Livorno e il Mediterraneo da un viaggio di Edmund Dummer*, Pisa 1996, pp. 133-170.

<sup>44</sup> La frase è contenuta in una relazione indirizzata al Doge. Cfr. C. Masi, *Relazioni tra Livorno e Algeri nei secoli XVII-XIX*, «Bollettino storico livornese» 2, aprile-giugno 1938, pp. 183-184. Una sintesi di questo testo è contenuta anche in G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, Venezia 1990, pp. 139-140.

<sup>45</sup> Th. Mun, *A Discours of Trade from England unto the East Indies*, in *Early Tracts on Commerce*, a cura di J. R. McCulloch, Cambridge 1970, p.139.

solo l'importazione di quelle nostre merci di cui non si può fare a meno...»<sup>46</sup>.

È possibile quindi che la povertà della documentazione notarile livornese sia il riflesso del ruolo particolare di questa piazza. La maggioranza delle ditte commerciali che vi erano attive erano inglesi, olandesi o greche e sfruttavano per lo più i legami con i rispettivi stati d'origine. Erano inoltre numerose le ditte ebraiche, che grazie alla diaspora mantenevano corrispondenze con le piazze del Nord-Europa, le *Scale* del Levante e la Barberia. Intermediari tra aree economiche diverse, i negozianti livornesi agivano quindi, in massima parte, come commissionari del commercio estero<sup>47</sup>.

È comunque indubbio che a Livorno, a differenza di quanto avveniva in altri importanti scali del Tirreno – come, ad esempio, a Genova dove la fedeltà all'atto notarile rimase molto più a lungo –<sup>48</sup> sembra già in atto una tendenza che si affermerà in area adriatica soltanto nei primi anni del secolo successivo, quando il diffondersi della regolare tenuta delle registrazioni mercantili e il generalizzarsi della fiducia accordata alle scritture private tenderanno a rendere superfluo il ricorso alla registrazione notarile nel caso delle abituali operazioni di compravendita delle merci, impegni di pagamento, cessioni di credito e così via. Tra le case di commercio italiane, le uniche impegnate nei traffici con capitali propri – ovvero nel cosiddetto commercio di arbitrio e speculazione –<sup>49</sup>, d'altra parte, prevalevano nettamente quelle costituite da mercanti fiorentini i quali, come ha dimostrato Federigo Melis basandosi sullo studio sistematico di migliaia di documenti, furono tra i primi nella Penisola a limitare il più possibile il ricorso al notaio e all'atto pubblico<sup>50</sup>.

<sup>46</sup> G. Pagano De Divitiis, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento*, cit., p. 135.

<sup>47</sup> A. Addobbati, *Il negozio della "Sicurtà" marittima a Livorno (sec. XVIII)*, «Nuovi Studi Livornesi» 4, 1996, pp. 9 – 63: p. 13.

<sup>48</sup> U. Tucci, *Il documento del mercante*, in *Atti del Convegno «Civiltà comunale: libro, scrittura, documento»*, cit., pp. 546-547.

<sup>49</sup> A. Addobbati, *Il negozio della "Sicurtà" marittima a Livorno (sec. XVIII)*, cit., p. 13.

<sup>50</sup> F. Melis, *Documenti per la storia economica dei secoli XIII-XVI*, Firenze, 1972, pp. 6-8.