

Società Italiana degli Storici Economici

INNOVARE NELLA STORIA ECONOMICA: TEMI, METODI, FONTI

Roma, Università Roma Tre, 10-11 ottobre 2014

Estratto

Fondazione Istituto Internazionale
di Storia Economica "F. Datini"

Innovare nella storia economica: temi, metodi, fonti: atti del convegno, Università Roma 3, 10-11 ottobre 2014. – Prato, Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini” / Società Italiana degli Storici Economici, 2016

<http://www.istitutodatini.it/collane/htm/varie9.htm>

ISBN (online): 978-88-95755-65-6

La Fondazione Datini si dichiara fin d’ora disponibile ad assolvere i suoi obblighi per l’utilizzo delle immagini contenute nel volume nei confronti di eventuali aventi diritto.

© aprile 2016 Fondazione Istituto Internazionale di Storia Economica “F. Datini”

Via ser Lapo Mazzei 37
59100 Prato (Italy)
<http://www.istitutodatini.it>

Printed in Italy

INDICE

ANTONIO DI VITTORIO, Introduzione.....	»	1
OPERARE ALL'ESTERO		
MAURIZIO PEGRARI, Il ruolo finanziario dei Nunzi Apostolici tra Ottocento e Novecento.....	pag.	5
MARIANNA ASTORE, Dalle technicalities alla storia: l'Ince e il controllo dei cambi tra politica economica e relazioni internazionali	»	31
VERONICA BINDA, MARIO PERUGINI, Nella buona e nella cattiva sorte? Le joint venture tra multinazionali straniere e imprese locali in Italia in una prospettiva di lungo periodo	»	57
FORME D'IMPRESA TRA PASSATO E FUTURO		
FRANCO AMATORI, L'impresa dopo Chandler (1970---2014)	pag.	99
ANGELA ORLANDI, Le prestazioni di una holding tardo medievale rilette attraverso alcune teorie di management e la Social Network Analysis.....	»	117
P. BATTILANI, G. BERTAGNONI, L'utilizzo del <i>social network</i> nel <i>marketing</i> : le imprese cooperative negli anni Sessanta	»	149
UNA PRESENZA DI LUNGO PERIODO: L'IMPERO OTTOMANO		
VERA COSTANTINI, Il rinnovamento della politica economica veneziana nei Balcani visto dalle fonti ottomane (1578-1617).....	pag.	185
STEFANIA ECCHIA, A sostegno della Sublime Porta: la cooperazione tra governo, notabili e contadini attraverso le fonti giuridiche palestinesi di fine Impero ottomano	»	197
INNOVARE NEL METODO: L'ANALISI QUANTITATIVA		
G. FAVERO, Hybridising Institutional and Ethnographic Approaches to the History of Statistics in Italy	pag.	217
PIER ANGELO TONINELLI, La dinamica delle società di capitale in Italia secondo le rilevazioni del BUSA, 1883-1913	»	233
MANFREDI ALBERTI, Storia economica e fonti statistiche: un approccio critico	»	269

SNODI E PROBLEMI NELLA STORIA DELL'ITALIA MARITTIMA

ROBERTO GIULIANELLI, Finanziare l'industria. Il credito navale nell'Italia della <i>golden age</i> (1950-1973)	pag.	283
GIULIO MELLINATO, La rivalità marittima italo-austriaca: trasporti e spazi commerciali alla vigilia della Grande guerra	»	301

STORIA ECONOMICA TRA AMBIENTE E *CULTURAL HERITAGE*

GRAZIE PAGNOTTA, Nuovi percorsi della Storia economica. Le sollecitazioni della Storia dell'ambiente	pag.	337
G. STEMPERINI, G. M. TRAVAGLINI, La Storia Economica e il <i>Cultural Heritage</i>	»	349
RICCARDO CELLA, Studiare i Magazzini Generali: un terreno di incontro interdisciplinare per la Storia economica	»	357

DISEGUAGLIANZE, SVILUPPI E RIMEDI

GUIDO ALFANI, MATTEO DI TULLIO, Dinamiche di lungo periodo della disuguaglianza in Italia settentrionale: prime comparazioni.....	pag.	369
GIOVANNI GREGORINI, Welfare Systems e sviluppo locale italiano in età contemporanea: il caso di Brescia nel XX secolo.....	»	397
FRANCESCO AMMANNATI, La distribuzione della proprietà nella Lucchesia del tardo Medioevo	»	421

LE MOLTEPLICI ARTICOLAZIONI DEL BEL PAESE

D. MANETTI, Dalla storia dell'arte alla storia economica. Le carte della famiglia Vanni di Firenze (XVII-XIX secolo)	pag.	459
ILARIA SUFFIA, La dimensione nascosta: industria minore e interconnessioni nella 'città delle grandi fabbriche'. Sesto San Giovanni durante il Novecento ...	»	495
C. BESANA, R. D'ERRICO, Per una storia del settore caseario nell'Italia del Novecento. Note su una ricerca in corso	»	541

STORIA ECONOMICA FRA INFORMATICA E UN APPROCCIO FILOSOFICO

FRANCESCO GUIDI BRUSCOLI, Un progetto di digitalizzazione di libri contabili: il <i>Borromei Bank Research Project</i>	pag.	571
MONIKA POETTINGER, Tra storia ed economia: Otto Neurath.....	»	591
AMEDEO LEPORE, La Storia Economica come sintesi di culture: il metodo diacronico e diatopico oltre la divisione tra Economia e Storia.....	»	615

Vera Costantini

Il rinnovamento della politica economica veneziana nei Balcani visto dalle fonti ottomane (1578-1617)

La pace stipulata nell'autunno 1573 tra il Sultano Selim II e la delegazione diplomatica veneziana segnò l'inizio di una svolta significativa per la storia del Mediterraneo¹. Nell'atto stesso della pace, la discontinuità era solo formalmente ravvisabile nel riavvicinamento veneto-ottomano, il quale preludeva a uno scenario che ambo le parti auspicavano quanto più possibile analogo allo *status quo ante*, ovvero, la ricostruzione di uno spazio di legalità e di certezza normativa cui fare riferimento nella gestione dei rapporti tra i due Stati, in tutta la loro complessa variabilità². Perché poco cambiasse a Oriente, molto doveva cambiare a Occidente, e quindi anche a Venezia, ove il dibattito politico

¹ F. BRAUDEL, *Bilan d'une bataille*, in *Il Mediterraneo nella seconda metà del '500 alla luce di Lepanto*, a c. di G. BENZONI, Firenze 1974 (Olschki), p. 113.

² La bibliografia relativa specificamente ai rapporti tra la Repubblica di Venezia e l'Impero ottomano prima della guerra di Cipro e della successiva battaglia di Lepanto conta numerosi studi, quasi tutti basati sullo studio delle fonti veneziane o comunque di parte cristiana. Eccone una selezione: P. PRETO, *Venezia e i Turchi*, Firenze 1975 (Sansoni); A. TENENTI, *Profilo di un conflitto secolare*, in *Venezia e i Turchi*, Milano 1985 (Electa), pp. 9-37; M.P. PEDANI, *In nome del gran signore: inviati ottomani a Venezia dalla caduta di Costantinopoli alla guerra di Candia*, Venezia 1994 (Deputazione di storia patria per le Venezie); G. BENZONI, *Il "farsi turco" ossia l'ombra del rinnegato*, in EADEM, *Da Palazzo Ducale. Studi sul Quattro-Settecento veneto*, Venezia 1999 (Marsilio), pp. 45-85; S. FAROQHI, *The Venetian Presence in the Ottoman Empire, 1600-30*, in *The Ottoman Empire and the World-Economy*, a c. di H. İSLAMOĞLU-İNAN, Cambridge-Paris 1987 (Cambridge University Presse-Maison des Sciences de l'Homme), pp. e EADEM, *The Ottoman Empire and the World Around It*, London-New York 2004 (I.B. Tauris), pp. 140 ss. Quanto, più specificamente, allo spazio di legalità condivisa e alla certezza normativa intesa come cornice di riferimento nei rapporti tra i due Stati, si veda V. COSTANTINI, *Il sultano e l'isola contesa. Cipro tra eredità veneziana e potere ottomano*, Torino 2009 (UTET Libreria), pp. 11-42.

tra rinnovatori e conservatori coinvolgeva anche temi direttamente connessi ai rapporti tra il governo repubblicano e altri Stati, soprattutto confinanti, come per esempio l'Impero ottomano e lo Stato Pontificio³.

L'esigenza di una svolta veniva tanto più percepita dalla classe dirigente repubblicana, quanto più vistosi diventavano gli effetti dei mutamenti in atto nel contesto economico del Mediterraneo orientale, ai quali la conquista ottomana di Cipro aveva inferto una significativa accelerazione⁴. Un inedito senso del "nuovo" cominciò a pervadere la politica e la cultura veneziane⁵. Nuove opere di fortificazione venivano erette, in previsione di nuove (o presunte) frontiere sensibili⁶; nuovi porti venivano istituiti, in vista dell'apertura di nuove rotte; la cittadinanza stessa era estesa a nuovi gruppi di residenti⁷, e la nuova scienza sperimentale scuoteva le fondamenta del sapere scolastico, ergendo Venezia a patria degli intellettuali perseguitati dall'oscurantismo e ponendo anche le premesse di una collaborazione organica tra il governo repubblicano e pensatori come Galileo Galilei e Paolo Sarpi⁸.

Più che indefinita sete di novità, questo cinquecentesco senso del "nuovo" si esprimeva nella formulazione di precisi progetti settoriali, potenzialmente in grado di rendere compatibili con il nuovo contesto economico e politico alcuni caratteri originali dello Stato veneziano. Il rinnovamento (*renovatio*) era già una tradizione del discorso politico repubblicano: «[l]e repubbliche», scrive Gaetano Cozzi, «col loro eleg-

³ F.C. LANE, *Venice. A Maritime Republic*, Baltimore-London 1973 (Johns Hopkins University Press), pp. 393-400 e G. Cozzi, *Venezia dal Rinascimento all'Età barocca*, in *Storia di Venezia*, 6, *Dal Rinascimento al Barocco*, a c. di IDEM, P. PRODI, Roma 1994 (Treccani), pp. 3-125.

⁴ R.T. RAPP, *The Unmaking of the Mediterranean Trade Hegemony: International Trade Rivalry and the Commercial Revolution*, in "Journal of Economic History", XXXV, 1975, pp. 499-525.

⁵ V. COSTANTINI, *Fin dentro il paese turchesco: stabilimento della scala di Spalato e potenziamento delle reti mercantili e diplomatiche veneziane nell'entroterra bosniaco*, in "Studi Veneziani", N.S. LXVII, 2013, pp. 267-281, 269.

⁶ *Palmanova: fortezza d'Europa, 1593-1993*, a c. di G. PAVAN, Venezia 1993 (Marsilio).

⁷ F. RUSPIO, *La nazione portoghese: ebrei ponentini e nuovi cristiani a Venezia*, Torino 2007 (S. Zamorani).

⁸ G. COZZI, *Paolo Sarpi tra Venezia e l'Europa*, Torino 1979 (Einaudi) e ISTITUTO VENETO DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI, *Galileo Galilei e la cultura veneziana*, Atti del convegno di studio promosso nell'ambito delle celebrazioni galileiane indette dall'Università degli studi di Padova (1592-1992), (Venezia, 18-20 giugno 1992), Venezia 1995.

gere le proprie autorità anziché riceverle per esclusiva scelta divina, avevano in sé qualcosa di popolare, di potenzialmente eversivo, che [...] faceva pensare [...] che esse fossero più inclini ad accettare le novità»⁹. Tuttavia, i radicali mutamenti occorsi nel Mediterraneo alla fine del Cinquecento imposero al concetto rinascimentale di rinnovamento una precoce metamorfosi barocca, per la quale esso rinasceva in nuovi progetti, o, per dirla con le parole delle stesse fonti veneziane, in nuove “deliberazioni”¹⁰.

Lo spazio, per il quale tali deliberazioni erano concepite, e il teatro, nel quale trovarono realizzazione, fu il Mare Adriatico. La sovranità veneziana sullo spazio marittimo, per quanto strenuamente discussa dagli altri Stati rivieraschi, e gli avamposti costieri dello *stato da mar* istriano e dalmata rendevano possibile proporre una nuova variante del rapporto tendenzialmente monopolistico su cui si era fondato il primato imprenditoriale e commerciale veneziano nell’Impero ottomano, dal Quattrocento in poi. Questa variante si concretizzò nel progetto della *scala* di Spalato.

La declinazione veneto-ottomana della *feudal-business economy* non implicava esclusivamente un interscambio commerciale, ma anche, eventualmente, la gestione dei processi produttivi o estrattivi. Non era raro che mercanti-imprenditori veneziani partecipassero, con una quota di investimento, alla produzione o all’estrazione di beni destinati a soddisfare il fabbisogno industriale o annonario della madrepatria, ovvero alla loro vendita ed esportazione. Questo sistema, noto con il nome di *iltizâm*, era una sorta di appalto e costituiva uno dei metodi più spesso utilizzati dall’amministrazione imperiale per gestire imprese statali come saline e miniere¹¹. La logica sottesa a questo sistema era quella di delegare il processo produttivo, compresa l’organizzazione e la retribuzione del lavoro, e la vendita del prodotto a imprenditori in grado di massimizzarne i profitti, dei quali lo Stato ottomano si assicurava una quota fissa precedentemente concordata, che veniva pagata in valore a

⁹ G. Cozzi, *Venezia dal Rinascimento*, cit., p. 16.

¹⁰ Si veda, per esempio, ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA (d’ora in poi ASV), *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima Serie, b. 162, 16 giugno 1589.

¹¹ L. GÜÇER, *XVI-XVII asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda tuz inhisarı ve tuzlaların işletme nizamı*, in “İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası”, XXIII, 1962-63, pp. 97-144 e N. BELDICEANU, *Réglements miniers, 1390-1512*, Paris 1964 (Mouton).

scadenza annuale¹². I *mültezîm*, ovvero gli appaltatori, patrizi o sudditi veneziani, o i loro agenti, sudditi del sultano, erano responsabili della gestione di queste risorse, la cui proprietà rimaneva tuttavia di stretta e ineludibile pertinenza sultaniale¹³. Di questo sistema non troviamo traccia nelle fonti veneziane, ma buona parte del sale, che affluiva a Venezia dalle saline adriatiche che sorgevano in territorio ottomano, era prodotto e commercializzato da *mültezîm* veneziani o comunque legati a Venezia¹⁴. Per poter contare su sale proveniente dall'Adriatico, per esempio in occasione di lunghe campagne militari sul confine orientale, Solimano il Magnifico doveva richiedere esplicitamente che almeno una parte del prodotto venisse dirottato dalla sua "naturale" via per Venezia alla rotta per la capitale¹⁵. Lo stesso valeva per il bitume, indispensabile nella cantieristica navale, la cui estrazione fu gestita da mercanti sefarditi sudditi ottomani, che lo rivendevano poi a Venezia tramite i loro agenti ivi stabiliti¹⁶. Anche le dogane di tutti i porti ottomani venivano gestite tramite un sistema di appalti, al quale concorrevano spesso cordate di mercanti sudditi delle nazioni che nutrivano interessi specifici nell'esportazione di materie prime o semilavorate prodotte nell'immediato entroterra¹⁷.

¹² B. CVETKOVA, *Recherches sur le système d'affermage (iltizam) dans l'Empire Ottoman au cours du XVIe-XVIII siècle par rapport aux contrées Bulgares*, in ZAKŁAD ORIENTALISTYKI POLSKIEJ AKADEMII NAUK, "Rocznik Orientalistyczny", XXVII, 1964, 2, pp. 111-132.

¹³ "Mâl benimdür, âmiliñ degıldür, aña göre ihtimâm edeler", in H. İNALCIK, R. ANHEGGER, *Kanunnâme-i Sultanî ber muceb-i örf-i Osmani*, Ankara 1956 (Türk Tarih Kurumu Basamevi), vesika 25.

¹⁴ A questo proposito si veda la vicenda dei *mültezîm* di Nova (Castelnuovo), i quali, nel 1536, furono soggetti a un'ispezione da parte dell'amministrazione ottomana provinciale, alla quale dovettero collaborare anche gli appaltatori veneziani di Qotar (Cattaro), (ASV, *Documenti Turchi*, b. 3, d. 347, 6 Rebi'lahir 943, 22 settembre 1536).

¹⁵ M.T. GÖKBILGIN, *Venedik devlet Arşivindeki vesikalar külliyyatında Kanunî Sultan Süleyman devri belgeleri*, in "Belgeler", I, 1964, 2, pp. 142-149.

¹⁶ T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Müdürlüğü, 7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/1567-1569), hüküm 104, 16 Şafer 975 (22 agosto 1567); B. ARBEL, *The Pandora Box of Hayyim Saruq's Bankruptcy*, in IDEM, *Trading Nations. Jews and Venetians in the Early Modern Eastern Mediterranean*, Leiden-NewYork-Köln 1995 (Brill), pp. 95-144, 136ⁿ.

¹⁷ Alla fine del Quattrocento, per esempio, i mercanti veneziani residenti a Istanbul contribuivano a finanziare l'appalto delle dogane di Galata (H. İNALCIK, *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1, 1300-1600*, Cambridge 1997 (Cambridge University Press), p. 66).

In una prospettiva eurocentrica, o, per meglio dire, teleologica quanto al “destino” di disgregazione che attendeva l’Impero ottomano, il sistema dell’*iltizâm* parrebbe incarnare una volontà di delega da parte dell’amministrazione imperiale, un arretramento dalla gestione diretta delle proprie risorse. Tuttavia, va ricordato che negli ultimi decenni la storiografia ha cercato di modificare l’interpretazione che poneva l’accento sulla presunta debolezza di un potere centrale che delegava sudditi propri o altrui alla gestione delle risorse economiche *mirî*, cioè appartenenti allo Stato, considerando piuttosto questa forma di appalto alla stregua di una strategia di *State-building*, dal momento che tutte le parti interessate venivano coinvolte in un processo di definizione di statuti ottomani, che derivavano cioè la rispettiva plausibilità normativa direttamente dal Sultano¹⁸.

Mentre l’appalto imperiale delle miniere di allume e delle vene di bitume che si trovavano in Asia Minore e in Anatolia passò già a metà del Cinquecento dalle mani di sudditi veneti a quelle di imprenditori sefarditi, sudditi ottomani, le saline della costa orientale dell’Adriatico, le peschiere di Butrinto, i mulini della Bosnia e la riscossione dei dazi portuali di numerosi centri della Dalmazia e dell’Albania ottomane rimasero più a lungo nell’orbita dell’egemonia veneziana, in ragione di almeno due fattori, fortemente intersecati: il primo, la stretta contiguità dei territori ottomani a quelli sotto effettiva giurisdizione veneziana; il secondo, il fatto che la Bosnia ottomana fosse di fatto più vicina a Venezia che a Istanbul.

Alla fine del Cinquecento, insomma, se ancora sussisteva una rotta con cui rilanciare la dimensione internazionale dell’emporio realtino, questa passava senz’altro per i Balcani, ove la presenza di mercanti e imprenditori veneziani era già di per sé un elemento strutturale. Non a caso, fu proprio nella mente del mercante Daniel Rodriga che maturò il progetto di istituire un porto franco a Spalato.

Nelle parole di Renzo Paci, che studiò la “scala” di Spalato dalle fonti veneziane, Daniel Rodriga era «uno dei tanti marrani di origine spagnola che si andavano muovendo da una piazza all’altra del Mediterraneo sotto la spinta delle persecuzioni antisemitiche»¹⁹. L’intensa atti-

¹⁸ A. SALZMANN, *Tocqueville in the Ottoman Empire. Rival Paths to the Modern State*, Leiden-Boston 2004 (Brill), p. 107.

¹⁹ R. PACI, *La “scala” di Spalato e il commercio veneziano nei Balcani fra Cinque e Seicento*, Venezia 1971 (Deputazione di Storia Patria per le Venezia), p. 49.

vità commerciale che svolse nella seconda metà del Cinquecento tra Venezia, Ancona e la costa orientale dell'Adriatico procurarono probabilmente a questo ambizioso mercante sefardita una conoscenza approfondita delle principali piazze mercantili e della gestione amministrativa e militare dei territori ottomani. Dalla ripresa dei traffici ufficiali tra Venezia e l'Impero ottomano, fino alla fine della sua vita, Daniel Rodriga venne spesso incaricato dal governo repubblicano di svolgere missioni diplomatiche o para-diplomatiche tanto presso gli Ottomani, quanto presso gli Usocchi, per il "valor suo et l'esperientia che ha delle cose"²⁰. Quando si trattava di "conoscer chiaramente l'animo" dei funzionari ottomani, era Rodriga a doversi recare, per conto della Signoria, in missione ufficiosa a Skopia²¹. Probabilmente, la conoscenza approfondita del commercio balcanico e dei suoi contesti istituzionali suggerirono a questo mercante un progetto che rilanciasse la complementarità economica veneto-ottomana in una prospettiva sempre monopolistica ma aggiornata, per così dire, ai profondi cambiamenti in atto nel Mediterraneo di fine Cinquecento. Tale fu il progetto della "scala" di Spalato, così rispondente agli interessi veneziani da diventare un capitolo significativo della politica commerciale della Serenissima anche e soprattutto dopo l'uscita di scena del suo "inventor".

Storicamente legata a una tradizione protezionistica, Venezia sorgeva tuttavia in un contesto geografico e politico, quello dei porti della penisola italiana, che gli interessi delle nuove potenze mercantili collocavano sempre più nel ruolo di snodi di transito per imbarcazioni di bandiera straniera²². A partire dai primi anni del Seicento, lo statuto giurisdizionale delle superfici liquide animò un acceso dibattito culturale dall'Olanda a Venezia, all'Inghilterra²³. Dalle parole di Paolo Sarpi, emergeva

²⁰ ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima Serie, b. 63, 16 gennaio 1573 (citato in R. PACI, *La "scala"*, cit., p. 49).

²¹ ASV, *Consiglio dei Dieci, Secreta*, 1572-73, c. 163, parte del 13 gennaio 1573 (citato in R. PACI, *La "scala"*, cit., p. 50).

²² G. PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*, Venezia 1990 (Marsilio), p. 134.

²³ H. GROTIUS *The Free Sea*, a c. di D. ARMITAGE, Indianapolis 2004 (Liberty Fund); P. SARPI, *Dominio del Mare Adriatico della Serenissima Repubblica di Venezia*, Torino 2001 (Giappichelli); R. CESSI, *Paolo Sarpi ed il problema adriatico*, in *Paolo Sarpi e i suoi tempi: studi storici*, Venezia 1923 (Ateneo Veneto), pp. 143-169; A. TENENTI, *Il senso del mare*, in IDEM, *Venezia e il senso del mare. Storia di un prisma culturale dal XIII al XVIII secolo*, Milano 1999 (Guerini e Associati), p. 186 e M. FUSARO, *Political Economies of Empire in*

la proposta che Venezia e, per l'occasione, Genova, giocassero un ruolo diverso da quello che le pareva condannare a una competizione daziaria con i porti vicini. Nella sua trattazione, questa teoria non aveva, beninteso, una plausibilità strettamente logistica, ma chiamava in causa la sovranità dello Stato, la sua capacità industriale, che andava tanto più difesa dai concorrenti in epoca di crisi, e l'idea fondamentale per la quale almeno alcuni porti della penisola non dovessero accettare di esaurire la propria funzione a basso costo e per conto d'altri²⁴.

La posizione di Paolo Sarpi, che ispirò per tutto il Seicento le scelte politiche del patriato lagunare, implicava che fosse plausibile una modalità alternativa di partecipazione alla *new economy*. Se l'Inghilterra poteva contare su Livorno, e dal Seicento in poi poté contare anche sul porto ottomano di Smirne, Venezia sperimentò già dalla metà del Cinquecento esperienze di porto franco cronologicamente circoscritte, dedicandosi, infine, dal 1578, con più determinazione, alla nuova *scala*, ovvero allo stabilimento di una rotta privilegiata tra Spalato e Venezia, sulla quale convogliare i generi balcanici e i beni provenienti da oltre i confini dell'Impero ottomano, che pure passavano per Istanbul, Edirne, e Sarajevo.

Alla novità si accompagnava la scarsa ufficialità dell'operazione: le magistrature preposte alla realizzazione del progetto anteponevano all'interesse dello Stato l'opportunità dei mercanti sudditi veneti e ottomani, di cui l'*inventor* stesso della *scala*, Daniel Rodriga, rappresentava formalmente e informalmente gli interessi. Scrivevano nel 1588 dal Collegio ai rettori di Zara: «Vi commettimo che dobbiate immediate mandar quelle persone che voi stimarete buone per condur a fine questo negotio, facendolo trattar con quella circospezione che dalli savi nostri sopra la Mercantia vi è stata scritta [...], *non intervendo in ciò il nome pubblico* [c.n.], ma solamente il beneficio di quei sanzacadi et de mercanti»²⁵.

Visto che Spalato era sostanzialmente la marina dell'ottomana Kilis, il coinvolgimento delle autorità imperiali nello stabilimento della

the Early Modern Mediterranean. The Decline of Venice and the Rise of England 1450-1700, Cambridge 2015 (Cambridge University Press), pp. 300 ss.

²⁴ Per una prospettiva diversa su questo stesso tema si veda F. TRIVELLATO, *The Familiarity of Strangers: the Sephardic diaspora, Livorno, and Cross-cultural Trade in the Early-modern Period*, New Haven-London 2009 (Yale University Press), p. 107.

²⁵ ASV, *Cinque Savi alla Mercanzia*, Prima Serie, b. 162, 27 settembre 1588.

nuova scala era decisamente una priorità. Soprattutto in considerazione della concorrenza ragusea ed anconitana, e delle intelligenze che i mercanti di queste città intrattenevano con funzionari ottomani di centri costieri minori, era necessario affiancare la costruzione di infrastrutture nella stessa Spalato con un'azione cripto-diplomatica che persuadesse le autorità ottomane della Bosnia a "divertire" le carovane verso Clissa e, quindi, Spalato²⁶. La novità del progetto stava insomma anche nel fatto che la sua realizzazione non dipendesse da un testo capitolatorio, ovvero da un accordo specifico tra il Sultano e la Signoria, ma piuttosto da istanze avanzate singolarmente e quasi informalmente da mercanti sudditi dei due Stati. Ricostruendo le vicissitudini della nuova *scala* negli archivi di Istanbul, si trovano anche provvedimenti che il Sultano prendeva in risposta a precise richieste di ordine strettamente logistico e infrastrutturale: il disboscamento di aree per le quali passava una pista carovaniera, la costruzione di un ponte o l'edificazione di un caravan-serraglio²⁷. Dietro queste istanze si indovina un rinnovato interesse commerciale dell'area, che, tuttavia, almeno all'inizio dell'avventura spalatina, le autorità diplomatiche veneziane residenti a Istanbul non rivendicarono come proprio.

Al contrario, se gli Archivi di Istanbul restano per lo più silenti sulla "nuova deliberazione", l'Archivio di Stato di Venezia conserva, nel fondo dei *Documenti Turchi*, gran parte della corrispondenza tra le autorità ottomane bosniache e la Signoria²⁸. Inoltre, nel fondo del *bailo* a Costantinopoli, esiste un quaderno nel quale il dragomanno del bailaggio raccolse tutte le lettere sultaniali, anche indirettamente relative allo stabilimento della *scala*²⁹.

Perché tanta prudenza? Innanzi tutto, erano le stesse circostanze adriatiche a domandare accortezza al governo veneziano: gli ex alleati della Santa Lega coincidevano con tutti coloro, nessuno escluso, nutrissero riserve strategiche contro lo stabilimento della *scala*, ovvero con i più strenui sostenitori della fine del monopolio veneziano sul Golfo. Il prosieguo della storia mostra, del resto, la lungimiranza della veneta "circonspettione" in questa, delicata, prima fase: nel 1606 l'opposizione

²⁶ R. PACI, *La "scala"*, cit., pp. 45-70.

²⁷ Si veda V. COSTANTINI, *Fin dentro il paese turchesco*, cit., pp. 273 ss.

²⁸ I *"Documenti Turchi"* dell'Archivio di Stato di Venezia, a c. di M.P. PEDANI, Roma 1994 (Ufficio centrale per i beni archivistici), bb. 9-13.

²⁹ ASV, *Bailo a Costantinopoli*, Carte Turche, b. 250.

pontificia alla politica veneziana degenerò nell'Interdetto, gli Uscocchi, sostenuti dagli Asburgici, intensificarono le incursioni per mare e per terra contro sudditi ottomani e veneti, fino a che, nel 1617, la stessa flotta spagnola si mostrò improvvisamente in Adriatico, attaccando la scorta predisposta dal governo veneziano in difesa di alcune navi di mercanti bosniaci ottomani, che proprio in quel frangente facevano rotta da Spalato a Venezia³⁰. Da quel momento in poi, in Adriatico non vi fu più spazio per qualsiasi (presunta) neutralità, tanto meno da parte ottomana.

Tornando alle ragioni della prudenza, essa si rivelava un'opportuna virtù anche a Oriente: tacere alcune informazioni al potere centrale ottomano garantiva agli stessi *partners* bosniaci un grado di autonomia politica ed economica, che in ultima analisi non nuoceva affatto alla prosperità del commercio. Le esigenze provisionistiche del governo centrale cozzavano spesso con lo spirito imprenditoriale degli operatori, che preferivano vendere il prodotto sulla piazza internazionale, di gran lunga più remunerativa, piuttosto che spedirlo alla volta della Corte³¹.

Anche in Bosnia le autorità erano direttamente implicate nel commercio internazionale. Il loro coinvolgimento si fondava prevalentemente sulla commercializzazione di una parte dei generi loro dovuti come retribuzione al servizio amministrativo e militare prestato, ma anche, probabilmente, su quote di denaro proveniente dall'imposizione fiscale indiretta. Non si trattava, dunque, di corruzione, ma di accumulazione di profitto, resa possibile dal sistema degli appalti, che dalla fine del Cinquecento erano sempre più esclusivo appannaggio di funzionari ottomani³². Il Sultano tentava di controllare e talvolta ostacolare il coinvolgimento di suoi funzionari nel commercio internazionale, attuando periodiche misure proibizionistiche nell'esportazione di alcuni generi, soprattutto cereali e animali da lavoro, ma, all'occorrenza, anche di altri beni. In province come la Bosnia di fine Cinquecento, limitrofe al cuore dell'Impero, ma centrali quanto a strade commerciali internazionali, tali proibizioni perdevano per così dire efficacia man mano che il

³⁰ ASV, *Documenti Turchi*, b. 11, dd. 1214 e 1222, 3° decade Zilkâde 1026 (20-29 novembre 1617).

³¹ Si veda, per esempio, il caso emblematico del mercante egiziano Abu Taqiyya: N. HANNA, *Making Big Money in 1600: The Life and Times of Isma il Abu Taqiyya, Egyptian Merchant*, Syracuse N.Y. 1998 (Syracuse University Press).

³² Per il caso cipriota, si veda V. COSTANTINI, *Il sultano e l'isola*, cit., pp. 132-133.

çavuş si avvicinava alla meta cui recapitare le perentorie missive sultaniali.

A partire dagli ultimi decenni del Cinquecento, anche l'Impero ottomano era interessato da alcuni rilevanti mutamenti, che non scaturivano, però, da precise istanze o progetti settoriali del governo centrale. La connessione tra i mutamenti sociali interni all'Impero e l'esposizione di un'area al commercio internazionale è stata oggetto di accesi dibattiti in ambito ottomanistico. In alcuni casi, tale connessione è stata rigettata perché percepita come la riedizione neo-orientalistica di una vulgata storiografica che assegnava all'Impero ottomano una funzione statica e subalterna alle potenze commerciali europee³³. Occorre comunque riconoscere un considerevole ampliamento del volume dei traffici, in Mediterraneo orientale, come in Adriatico. Nuovi gruppi sociali vennero coinvolti in un'economia di mercato che prevedeva un interscambio tra sistemi in crescente disconnessione. Tale disconnessione non impediva, tuttavia, una convergenza di interessi, anzi, ne fece da cassa di risonanza, consentendo, anche tra i sudditi del Sultano, l'accumulazione di straordinari capitali mercantili, che si strutturavano progressivamente come creditori dello stesso governo centrale, nel circuito fiscale tra le province e la capitale. Già nel 1585, il Sultano chiedeva ufficialmente agli appaltatori di unità fiscali di "Bosnia, Erzegovina e Kilis" di retribuire a suo nome i salari ai giannizzeri, rinunciando alla quota di denaro equivalente, lui dovuta a saldo della somma pattuita nel contratto d'appalto³⁴. La delega appare tanto più significativa per il fatto che tra gli appaltatori si contavano anche alte cariche militari della Bosnia, per esempio lo stesso *ağa* dei giannizzeri, il quale andava così a stabilire un rapporto diretto e personale nella retribuzione delle sue truppe. La logica imperiale che stava dietro questa delega appare chiara: perché trasferire denaro, o generi di valore equivalente, a Istanbul, se poi da Istanbul una somma analoga doveva ripartire verso Sarajevo per retribuire le prestazioni militari? Altrettanto chiari, tuttavia, gli effetti politici che questa delega avrebbe avuto sulla società bosniaca, soprattutto se consideriamo che le

³³ Su questa linea interpretativa si veda A. MARCUS, *The Middle East on the Eve of Modernity. Aleppo in the Eighteenth Century*, New York 1989 (Columbia University Press).

³⁴ BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞIVI (d'ora in poi BOA), *İbnülemin Tasnifi Maliye (İE. ML)*, gömlek 2038, adet 2, 08/Za/993 (31/10/1585).

unità fiscali più redditizie della provincia erano proprio quelle legate al commercio internazionale, come appare dall'analisi dei bilanci³⁵.

In realtà, i cambiamenti istituzionali costituiscono la superficie più visibile di un mutamento che andrebbe riconosciuto anche a un livello più strutturale. La differenza dalla metà del Cinquecento è radicale: se prima molti dei beni che affluivano a Venezia venivano definiti *miri*, nel Seicento, i beni che provenivano dalla Bosnia erano di pertinenza dei *vaqf*, ovvero fondazioni pie. Queste corrispondevano a una strategia di capitalizzazione privata e non pubblica, risultante da un investimento trasmissibile ereditariamente ed esente imposizione fiscale. I proprietari di beni registrati all'interno di una fondazione pia erano soprattutto alti funzionari, che nel corso della carriera avevano accumulato notevoli sostanze³⁶.

A partire dalla fine del Cinquecento, è la storia dell'accumulazione capitalistica che nella Bosnia ottomana subisce un mutamento radicale, creando un nesso indissolubile di causa-effetto con il potenziamento delle vie commerciali che, come nel caso della *scala* di Spalato, consentivano lo sbocco al mare. Questa vitalità, nata e coltivata nell'intersezione, anzi nella sovrapposizione, di sistemi culturali e politici diversi, conobbe una fortuna duratura, che continuò anche oltre la ventennale guerra di Candia. La crisi, in Bosnia, arrivò molto più tardi, nell'Ottocento, e si manifestò in carestie e nei ben noti conflitti etnici.

Al presente stadio della ricerca, l'incrocio tra fonti ottomane e veneziane sulla Bosnia pare confermare la relatività della crisi del Seicento veneziano³⁷: "relativo" pare il termine più idoneo a definire il declino di un sistema economico che produceva prosperità laddove stabiliva un partenariato diretto e privilegiato. Nello studio della nostra disciplina, l'auspicabile sviluppo di un approccio alle fonti ottomane consentirà di porre l'esperienza balcanica, oggi accennata, in relazione con altri contesti frontalieri, rivisitando la storia moderna dell'Europa meridionale e del Mediterraneo in una prospettiva comparativa di più ampio respiro, al passo con le nuove sfide culturali e concorrenziali ai saperi globalizzanti dell'ultim'ora.

³⁵ BOA, *Mâliyeden Müdevver*, defter 706, p. 17.

³⁶ ASV, *Documenti Turchi*, busta 8, d. 990, 2° decade/R/997 (26/05 – 04/06/1589), p. 1.

³⁷ R.T. RAPP, *Industry and Economic Decline in Seventeenth-Century Venice*, Cambridge 1976 (Harvard University Press).

Fig. 1. La fortezza di Klis (Clissa) oggi

