

POMORSKI SPLIT DO POČETKA
XX. STOLJEĆA – ZBORNIK RADOVA

BIBLIOTEKA KNJIGA MEDITERANA

108

Biblioteku utemeljio Ivo Frangeš

Uredništvo

IVO BABIĆ, JOŠKO BELAMARIĆ, JOŠKO BOŽANIĆ,
NENAD CAMBI, PETAR JAKELIĆ, BRANKO JOZIĆ,
VANJA KOVAČIĆ, BRATISLAV LUČIN, EMILIO MARIN, ŽELJKO RADIĆ,
DRAGO ŠIMUNDŽA, RADOSLAV TOMIĆ, MARKO TROGRLIĆ,
JOSIP VRANDEČIĆ

Glavni urednik
NENAD CAMBI

Recenzenti
IVO GRABOVAC
JOSIP VRANDEČIĆ

POMORSKI SPLIT DO POČETKA XX. STOLJEĆA

Zbornik radova s međunarodnog znanstvenog skupa
održanog u Splitu 26. i 27. rujna 2016.

Uredili
NENAD CAMBI i ARSEN DUPLANČIĆ



KNJIŽEVNI KRUG

SPLIT

2019

CIP - Katalogizacija u publikaciji
SVEUČILIŠNA KNJIŽNICA
U SPLITU

UDK 656.61(497.583Split)(091)(062)

ZNANSTVENI skup Pomorski Split do početka dvadesetog
stoljeća (2016 ; Split)

Pomorski Split do početka XX. stoljeća : zbornik radova s
međunarodnog znanstvenog skupa održanog u Splitu 26. i 27.
rujna 2016. / uredili Nenad Cambi i Arsen Duplančić. - Split :
Književni krug, 2020. - (Biblioteka Knjiga Mediterana ; 108)

Bibliografija. - Kazala. - Summaries.

ISBN 978-953-163-493-9

1. Cambi, Nenad 2. Duplančić, Arsen
I. Pomorstvo -- Split

171113052

UVOD

Znanstveni skup »Pomorski Split do početka 20. stoljeća« održan je u Splitu u okviru znanstveno-kulturne manifestacije Knjiga Mediterana od 26. do 27. rujna 2016. Takav skup bio je zamišljen planom Književnog kruga još godine 2009. Naime, program znanstvenih okupljanja obuhvaćao je čitavo sljedeće desetljeće koje bi trebalo završiti skupom o svetom Jeronimu u povodu tisućušetote obljetnice njegove smrti (419./420.). Valja istaknuti da je čitav program i ostvaren o čemu svjedoči niz objavljenih zbornika. Budućoj upravi udruge Književnog kruga Split ostaje da osmisli novi plan za razdoblje od 2021. do 2030.

Na poziv za skup odazvala su se 32 sudionika, a za objavu je pripremljeno ukupno 20 izlaganja. Zbornik koji se nalazi pred čitateljima obuhvaća studije o pomorstvu Splita od antike pa do 20. stoljeća. Skup je, po mišljenju potpisanoga (u ime organizacijskog odbora), opravdao očekivanja. Kvaliteta priloga je visoka, što odražava želju i volju sudionika da osvijetle splitsku pomorsku prošlost. No, unatoč tomu što je naslovom obuhvaćeno dugo vremensko razdoblje, ostalo je ipak još mnogo toga izvan korica ovoga Zbornika. Organizatori su bili svjesni da je pomorstvo široka i veoma kompleksna tema, ali ipak je ostavljena široka sloboda izbora tema i načina njihove obrade. Smatrali smo, naime, da autori sami najbolje mogu procijeniti što odabrati iz bogate problematike i kako obraditi teme. Ostalo je, stoga, prostora i građe za neke buduće skupove sličnog karaktera. I ovoliko koliko je iskazano i prikupljeno u Zborniku, predstavlja značajan doprinos poznavanju splitskoga pomorstva.

Skup je pokazao da je Split bio važna referentna točka na plovnoj ruti od Mletaka prema Istoku, ali i obrnuto i da je splitska luka naslijedila ulogu koju je imala Salona u nešto davnijoj prošlosti. Venecija je zauzela mjesto Akvileje i postala glavno polazište i odredište svih ruta, a Split je preuzeo istaknutu ulogu susjedne Salone. Takav slijed događanja bio je posljedica promijenjenih prostorno-povijesnih zbivanja tijekom stoljeća naraštaja trgovaca i pomoraca te političkih i gospodarskih promjena. Salona je svoje mjesto našla u sretnom položaju na sredini istočne obale Jadrana i u posredstvu u trgovini s bližim i dubljim zaleđem.

Sve ono što se događalo drugdje na Sredozemlju odražavalo se i u Splitu kako u pitanjima navigacije tako i u životu pomoraca koji je bio poslovično težak, ali ujedno i iznimno profitabilan. Specifičnost pomoračkog života ostavila je traga u civilizacijskoj i kulturnoj baštini u kojoj je imanentna i duboka religioznost. More, zanat, preživljavanje, brod (kao temelj svega), sveci bili su prisutni ne samo u luci, na brodu, nego i u kući, crkvi i na grobovima. Život na moru i uz more ostavio je jasan trag u obitelji, potomstvu, ali i u nepokretnoj baštini ne samo luka nego i naselja bilo kakva statusa i karaktera uprave. Kao što je inače u životu, tako je i među pomorcima bilo onih koji su se obogatili, koji su mogli pomagati svojim gradovima, crkvama i samostanima, ali i onih koji su ostali uvijek samo mokrih gaća.

Split je bio u posebno teškom položaju od trenutka kad su Osmanlije provalili do Jadrana i ostali gotovo stopedeset godina na Klisu. Blokada s kopna značila je i blokadu s mora što je bila logična posljedica jer su turskim zaposjedanjem bile prekinute veze s bližim i daljim zaleđem. Na splitskom primjeru moglo se dobro spoznati kako pomorski promet bez kopnene poveznice gubi lanac primanja i preuzimanja robe. Time se znatno smanjio prihod umjesto da se uvećava i raspoređuje na veći broj sudionika u dobru i zlu. S druge strane, arapsko povlačenje s hispanskoga poluotoka dovelo je do seobe židovskog puka i premještanja ideja sa širih mediteranskih prostora na jadransko priobalje. Rječito svjedočanstvo o pristizanju novih ideja daje slučaj utemeljenja splitskog lazareta koji je potakao i realizirao sefardski Židov Daniele Rodriga, čime se smanjila, ali ne i dokinula splitska izolacija.

Ovaj skup nedvojbeno je korak u napretku spoznaja, što organizatorima pruža zadovoljstvo. Neprijeporno je da će Zbornik potaknuti i daljnji rad na široj maritimnoj kulturi, a možda pokazati i nove pravce u daljnjem razvitku poznavanja pomorske civilizacije.

Nenad Cambi

Split, 12. prosinca 2019.

Znanstveni skup
POMORSKI SPLIT DO POČETKA XX. STOLJEĆA

Split, 26. i 27. rujna 2016.

Zavod za znanstveni i umjetnički rad HAZU, Split, Trg braće Radića 7/I



RASPORED IZLAGANJA

PONEDJELJAK, 26. rujna

9.00 — Pozdravne riječi Josip Vrandečić i Arsen Duplančić

Prva sesija

Voditelj: Arsen Duplančić

Mirela Slukan Altić: Kartografski prikazi i opisi splitske luke u pomorskim kartama i peljarima

Mithad Kozličić: Split u peljarima Jadrana od kraja 18. do početka druge polovice 20. stoljeća

Milorad Pavić – Ivan Andabak: Split u stranim putopisima ranog novog vijeka

Nenad Cambi: Salona i Spalatum, najvažnije luke na istočnojadranskoj pomorskoj ruti

Katja Marasović: Luka Dioklecijanove palače

Snježana Perojević: Splitska luka u vrijeme mletačke uprave

Odmor

Voditeljica: Katja Marasović

Željko Radić: Pomorskopравни ugovori u srednjovjekovnom Splitu i Trogiru

Vilma Pezelj: Neka pitanja pomorskog prava u srednjovjekovnom Splitu

Tonija Andrić: Brodarstvo kasnosrednjovjekovnog Splita

Tomislav Raukar: Pomorski Split u 16. stoljeću

Kristijan Juran – Mario Marasović: Prilozi poznavanju splitskoga pomorstva u razdoblju od 1540. do 1570. godine

Mauro Bondioli – Mariangela Nicolardi – Irena Radić Rossi: Članovi obitelji Papalić i mletačke trgovačke galije za Split krajem 16. stoljeća

Lovorka Čoralić: Iseljenici iz Splita u Mlecima i njihova uključenost u pomorska zanimanja – tragom oporučnih spisa (15.–18. st.)

16.00 – druga sesija

Voditeljica: Ita Praničević Borovac

Livia Brisky – Tibor Brisky: Identitet splitskog lazareta

Ita Praničević Borovac: Sveta mjesta splitskih pomoraca

Ljubomir Radić: Zavjetne crkve i *ex voto* darovi na splitskom području

Zoraida Demori Staničić: Ikone kao zavjetni darovi splitskih pomoraca

Arsen Duplančić: Crkva sv. Jelene na splitskoj Rivi



UTORAK, 27. rujna

9.00

Voditelj: Ljubomir Radić

Radoslav Bužančić: Bitka u splitskoj luci u doba Francuza

Branka Despotušić: Zanati vezani uz pomorstvo u Splitu tridesetih godina 19. stoljeća

Stanko Piplović: Lučke ustanove u Splitu u 19. stoljeću

Hania Mladineo Mika: Radovi na uređenju splitske Rive u drugoj polovici 19. stoljeća

Mateo Bratanić – Sanda Uglešić: Brodarsko-obrazovni čimbenici stanja splitskog pomorstva u drugoj polovici 19. stoljeća

Mladenko Domazet: Sličnosti i razlike splitske i starogradske luke na Hvaru krajem 19. i početkom 20. stoljeća

Odmor

Voditelj: Mladenko Domazet

Marija Benić Penava – Marinko Marić: Uloga Konstantina Vojnovića i Trgovačko-obrtničke komore u razvoju splitskoga pomorstva tijekom druge polovice 19. stoljeća

Danka Radić: Brodovi i posade u registrima Lučkog ureda Split u drugoj polovici 19. stoljeća

Tonči Šitin: Pomorska privreda Splita *fin-de-siècle*

Marijan Čipčić: Društveni život u splitskoj luci u drugoj polovici 19. stoljeća

Gordana Tudor: Parobrodarski turizam u Splitu do Prvoga svjetskog rata

Jasenka Kranjčević: Splitska luka i turizam krajem 19. i početkom 20. stoljeća



Tonija Andrić

BRODARSTVO KASNOSREDNJOVJEKOVNOG SPLITA.
BRODOGRADITELJI I BRODOVLASNICI KAO DIO
ONODOBNE DRUŠTVENE ELITE¹

UDK:629.5(497.583Split)“14“

Izvorni znanstveni članak

Odsjek za povijest

Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Splitu

Ovim se prilogom predstavlja brodograđevna praksa splitske komune u 15. st. Temeljem sačuvanih izvora splitske kasnosrednjovjekovne notarske kancelarije, napose ugovora o gradnji novih brodova, ali i o kupoprodaji onih postojećih (rabljenih), razmatraju se organizacija i tehnologija gradnje brodova u 15. st., njihov izgled, vrste i vrijednosti te sama namjena kasnosrednjovjekovne splitske flote. U tom kontekstu, bit će govora i o splitskim brodovlasnicima, kalafatima te drugim obrtnicima što su sudjelovali u izgradnji broda i njegovu opremanju – drvodjelicima, metalcima i tekstilnim radnicima. Naposljetku, prilog će razmotriti i društveni status brodograditelja te socijalnu strukturu vlasnika splitske flote u 15. st.

Ključne riječi: brodarstvo; brodograditelji; brodovlasnici; Split; kasni srednji vijek; notarijat

UVOD

S obzirom na geostrateški položaj gradskih zajednica na istočnoj obali Jadrana, njihova se ekonomska djelatnost tijekom minulih stoljeća uvelike temeljila na pomorstvu i pomorskoj trgovini. Stoga nije iznenađujuće što neki od prvih zapisa o plovidbi uzduž istočnojadranske obale potječu još iz helenskog doba,² da bi u kasnoantičko vrijeme plovidbeni put istočnom stranom Jadranskog mora bio već dobro poznat i učestalo korišten.³ Tijekom srednjovjekovlja, pak, uloga je pomorstva u komunalnim ekonomijama dalmatinskih društava bila od presudne važnosti

¹ Ovo je istraživanje financirano sredstvima *Hrvatske zaklade za znanost* u okviru projekta URBES. Gradovi hrvatskog srednjovjekovlja: Urbane elite i urbani prostor (IP-09-2014; 15. IX. 2015. – 14. IX. 2019.).

² M. Suić, 1955., str. 121-185; M. Križman, 1997., str. 43-51; M. Slukan Altić, 2003., str. 79.

³ M. Marković, 1985., str. 156-159; P. Lisičar, 1971., str. 76-77, 283-284; R. Katičić, 1995., str. 483; Plinije Stariji, 2004., str. 44-45, 47-49, 52-53; M. Slukan Altić, 2003., str. 81-83; M. Vučetić, 2011., str. 64-66.

Mauro Bondioli – Mariangela Nicolardi – Irena Radić Rossi

ALVISE PAPALI »CONDUTTOR« DELLA GALEA DA
MERCANZIA PER LA SCALA DI SPALATO (1592-1596)¹

UDK: 656.61(497.583Split)“15“(091)
Izvorni znanstveni članak

Institut za pomorsku baštinu
ARS NAUTICA, Pašman

Sveučilište u Zadru, Odjel za arheologiju

Osim pregleda trgovačke aktivnosti splitskog plemića Alviža Papalića (Alvise Papali), u priopćenju se donose podatci o trgovačkim galijama i njihovom teretu, te analiza ekonomske isplativosti trgovine putem stovarišta u Splitu tijekom prvog razdoblja njegove aktivnosti od 1592. do 1596. godine.

Ključne riječi. Nikola Vidalić; splitsko stovarište; Alviž Papalić; mletačke trgovačke galije

All'inizio di settembre del 1591 il nobile lesignano Nicolò Vidali scrisse una lettera² preannunciando la sua intenzione di voler interrompere il suo contratto con la Signoria, con nove mesi di anticipo rispetto alla scadenza. Un accordo che aveva siglato dopo essersi aggiudicato la gara d'appalto del 27 maggio 1586³ per condurre una galea da mercanzia lungo le coste dell'Adriatico orientale, allo scopo di assicurare i collegamenti commerciali tra Venezia e il porto fluviale di Narenta⁴, di Ragusa e di Alessio⁵. Le ragioni che il Vidali addusse per giustificare il suo impedimento a proseguire la linea di navigazione erano sostanzialmente legate ad una malattia che aveva contratto durante il suo ultimo viaggio⁶ oltre alle pessime condizioni del suo equipaggio, il cui numero si era pressoché dimezzato per i molti decessi avuti a bordo e a causa dei comandanti veneziani che gli avevano sottratto una buona parte dei rematori per imbarcarli sulle proprie galee militari. Inoltre,

¹ Le ricerche nell'Archivio di Stato di Venezia sono state svolte nell'ambito del progetto AdriaS (Archaeology of Adriatic Shipbuilding and Seafaring, IP-09-2014-2017), con il supporto della Fondazione croata per la scienza (Hrvatska zaklada za znanost).

² Archivio di Stato di Venezia (d'ora in avanti ASVe), Senato, deliberazioni, mar, filza 114, carte non segnate (documenti allegati al decreto del 20 gennaio 1591 *more veneto*).

³ ASVe, Senato, reg. 47, c. 155r-157r.

⁴ L'attuale Metković in Croazia.

⁵ L'attuale Lezhë in Albania

⁶ Già una volta Nicolò Vidali si era ammalato ed aveva dovuto nominare un suo sostituto, tal Tommaso Cievaelli da Zara (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 97, c.n.s. - documento allegato al decreto del 26 settembre 1587).

sempre nell'ultimo viaggio, nel tentativo di evitare il relitto di una *marciliana* carica di sale che si era inabissata proprio nel bel mezzo della Narenta, era stato obbligato a spingere pericolosamente la sua galea verso le acque basse della riva del fiume subendo gravi danni, particolarmente ai timoni laterali e a quello assiale. Con la chiusura del suo contratto, si concludeva anche l'esperienza della scala di Narenta. Un periodo vissuto in modo anche drammatico dallo stesso Vidali, in particolare quando aveva dovuto affrontare ben due procedimenti giudiziari. Il primo processo in ordine di tempo, fu istruito quando la sua galea venne assalita e catturata dagli Uscocchi mentre si trovava nei pressi dell'imboccatura della Narenta. In tale occasione il Vidali, che già si era distinto molti anni prima durante la battaglia navale di Lepanto,⁷ dovette difendersi anche dalle accuse di codardia per il suo comportamento durante il combattimento.⁸ In seguito fu invece processato per non aver rispettato gli ordini ricevuti dai Provveditori sopra la camera dell'armamento.⁹

Quando la lettera del Vidali fu ricevuta, il Senato colse l'occasione per decidere di abbandonare definitivamente il commercio con la scala di Narenta, allora in mani turche, ed avviare ufficialmente quella nuova di Spalato, già stabilita fin dal lontano 28 ottobre 1577 su proposta dell'ebreo sefardita di origine portoghese Daniel Rodriga. Un progetto che, dopo lunghi anni di lavori, indecisioni e difficoltà, ora sembrava finalmente a buon punto.¹⁰ Anche se in quel momento non tutto era ancora pronto, molti lavori erano però stati compiuti o erano in procinto di concludersi, come gli scavi per ovviare alla scarsa profondità del porto di Spalato; la costruzione di idonee strutture logistiche locali, quali la dogana e il lazzaretto; la creazione di strade e ponti che avrebbero dovuto collegare Spalato alle rotte balcaniche interne percorse dalle carovane, specie in quei punti impervi dominati da catene montuose o interrotti dal fiume Cettina. Inoltre non bisogna

⁷ Giovanni Nicolò Doglioni. *Historia venetiana* (Venezia: Damian Zenaro, 1598): 872.

⁸ ASVe, Quarantia criminal, b. 104, fasc. 76 (1588).

⁹ ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 50, c. 10v – 10 marzo 1589).

¹⁰ Diverse opere, infatti, dovevano essere ancora portate a termine, tra cui la costruzione della torretta del lazzaretto e la cisterna. A proposito dei materiali inviati per la costruzione del lazzaretto di Spalato si veda la corrispondenza dei Cinque savi alla mercanzia (ASVe, Cinque savi alla mercanzia, I serie, b. 492). Inoltre non si era provveduto a trovare i cavalli necessari al cambio per le carovane (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 52, c. 140v-142r decreto del 20 gennaio 1591 *more veneto*). Dalla fine di luglio del 1589 il porto di Spalato era stato aggiunto alla rotta della galea di Nicolò Vidali ma solo per stazionarvi un numero limitato di giorni, da quattro a sei, sia nel viaggio di andata al porto di Narenta che in quello di ritorno. Segno che la scala spalatina era già parzialmente aperta ma non ancora pronta ed in grado di accogliere sufficienti quantitativi di merci tali da giustificare l'avviamento di una sua propria linea di navigazione (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 50, c. 56r-56v – lettera al Provveditore Generale in Dalmazia).

dimenticare che si erano dovute affrontare non poche difficoltà diplomatiche per stringere accordi con le diverse autorità turche che governavano in Bosnia e in Dalmazia. A suon di continue e lussuose regalie si era cercato di convincerle a deviare verso Spalato quelle merci che attraversavano i loro territori, provenienti da Costantinopoli e da altre località dei Balcani, impedendo al contempo che queste prendessero la via di Ragusa, la principale antagonista di Venezia in Adriatico.¹¹ Trattative delegate ad emissari che ufficialmente avrebbero dovuto presentarsi come portatori degli interessi solo di certi mercanti ebrei e cristiani, senza mai dare l'impressione di un coinvolgimento diretto dello Stato veneziano, che invece segretamente tirava le fila di ogni mossa. Infatti, nell'eventualità in cui i Turchi avessero avuto la certezza che dietro ai loro interlocutori si celava in realtà il governo della Serenissima Repubblica, questi avrebbero certamente alzato in modo esorbitante il prezzo della loro collaborazione. Ad ogni modo l'intera vicenda non ruotava solo intorno ai reciproci interessi economici. Alle autorità ottomane, così come a quelle veneziane, premeva anche trovare una soluzione definitiva alle continue incursioni piratesche degli Uscocchi che danneggiavano entrambe le parti. Un argomento questo che alimentava forti contrasti locali, i cui echi arrivavano fino alla corte del sultano a Costantinopoli, la quale era puntualmente costretta ad intervenire con conseguenze che avrebbero potuto destabilizzare i delicati rapporti internazionali che si erano faticosamente instaurati dopo il conflitto di Cipro.¹² E proprio l'idea di eliminare la scala di Narenta, il cui intricato estuario fluviale era difficilmente controllabile dal punto di vista militare, sostituendola con un'altra posizionata più a sud, sotto il dominio veneziano, avrebbe potuto risolvere definitivamente il problema uscocco. Di ciò il Senato veneziano ne era fermamente convinto. Fu solo con il prosieguo delle scorrerie anche dopo il 1592, che si dovette constatare quanto questa opinione fosse in realtà completamente errata.

Da quando, nel settembre del 1591, si era sparsa la notizia della rinuncia del Vidali, e fino a gennaio inoltrato dell'anno successivo, la Signoria aveva ricevuto alcune proposte da chi aveva l'intenzione di appaltare la nuova rotta commerciale di Spalato. Tra queste offerte si segnalò quella del nobile spalatino Alvisè Papali, già incaricato nel 1577 dal conte e capitano di Spalato Marco Corner di riscuotere per cinque anni i dazi doganali sulle mercanzie in transito nella città dalmata,

¹¹ Si vedano in particolare le scritture di Nicolò Balbi e di Ottavio dall'Olio (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 114, c.n.s. - documenti allegati al decreto del 20 gennaio 1591 *more veneto*; BMCVe, Donà dalle Rose, b. 217, c. 41r e segg.).

¹² Va sottolineato che fu proprio a causa dei danni arrecati dagli Uscocchi che Assan, bassà della Bosnia, nel 1592, incitò il sultano Solimano I «il Magnifico» ad entrare in guerra contro gli Asburgo (Paolo Sarpi, *Storia degli Uscocchi* scritta da Minucio Minuci Arcivescovo di Zara dall'anno 1590 al 1602, in *Storici* (Milano: Nicolò Bettoni e Comp., 1831) p. 578

con il salario di 5 ducati al mese.¹³ Un incarico che probabilmente non ebbe mai alcun risvolto pratico, in quanto la nuova scala non iniziò le sue attività se non molto tempo dopo. Un'altra proposta interessante fu avanzata anche dal nobile Nicolò Balbi, già comandante di una galea militare ed esperto delle acque dalmate. Tuttavia questi, nonostante godesse dell'appoggio dei Cinque savi alla mercanzia, pare che in seguito preferì rinunciare a perseguire i suoi intenti, dato che il suo nome non appare nella lista dei partecipanti alla fase finale della gara d'appalto.

Il 20 gennaio 1592, il Senato finalmente promulgò un decreto che inaugurava ufficialmente la scala di Spalato stabilendo anche i termini contrattuali per l'appalto della galea da mercanzia. Due settimane dopo il Collegio, incaricato di seguire la gara d'appalto, si riunì per decidere. Dopo l'abbandono di Nicolò Balbi sembrava che l'esito della votazione del Collegio fosse scontato per Alvise Papali, rimasto l'unico concorrente, ma all'improvviso era comparso sulla scena un altro candidato, tal Vincenzo Doimicio,¹⁴. Si trattava di un personaggio già esperto negli affari della galea di Nicolò Vidali, in quanto era stato il suo agente ed avvocato.¹⁵ Nella sua proposta, presentata il 1 febbraio 1592,¹⁶ ricordò di essere stato tra i promotori della scala di Spalato, avendo presentato due memoriali, nel gennaio del 1590 e nel giugno del 1591. Scritture che però sembra non furono prese in seria considerazione dalle autorità veneziane. Malgrado la sua parentela con i conti Stefano e Giovanni Baculich e l'idea originale di fornire una scorta militare alle carovane dei mercanti, il Collegio giudicò che la sua proposta non fosse poi così vantaggiosa rispetto a quella di Alvise Papali, forte anche del sostegno di una cinquantina di mercanti cristiani ed ebrei, come già aveva fatto nel lontano 1577 Daniel Rodriga nel perorare il suo progetto della scala di Spalato.¹⁷ Alvise Papali non volle comunque correre rischi ed aggiunse un'ulteriore offerta alla sua proposta precedente, obbligandosi a *spalmare* di sevo lo scafo della galea almeno

¹³ Nomina confermata dal Collegio il 28 ottobre 1577 (ASVe, Collegio, notatorio, reg. 43, c. 52v). La scrittura con la quale il Papali si candida per concorrere all'appalto della scala di Spalato è in ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 114, c.n.s. (documenti allegati al decreto del 20 gennaio 1591 *more veneto*).


¹⁴ Per l'attestazione di un Pietro Doimicio (Petar Dujmičić) di Spalato e di un suo probabile stretto parente Nicola (Nikola Dujmičić), organista della cattedrale di Lesina (Hvar), si veda Barbara Dobbs Mackenzie. *Liber amicorum Valentino filio Blasii* (New York: Répertoire International de Littérature Musicale, 2010): 56.

¹⁵ ASVe, Cinque savi alla mercanzia, b. 137, c. 190r (12 gennaio 1587); *ibid.* Senato, deliberazioni, mar, f. 97, c.n.s. (documenti allegati al decreto del Senato del 26 settembre 1587); *ibid.* Provveditori e Sopraprovveditori alla Sanità, b. 736, c. 19v-20r (19 maggio 1590).

¹⁶ ASVe, Collegio, notatorio, f. 119, c.n.s. (documento allegato alla parte del Collegio del 4 febbraio 1592).

¹⁷ ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 69, c.n.s.

una volta all'anno a sue spese, per un costo totale di circa 100 ducati l'anno.¹⁸ Una postilla contrattuale che venne accolta favorevolmente dal Collegio che la inserì nelle condizioni della gara d'appalto. Fu così che Alvise Papali uscì vincitore dalla votazione che il Collegio effettuò il 4 febbraio 1592, con 25 voti favorevoli e 3 contrari, sconfiggendo Vincenzo Doimicio che ebbe solo 5 voti favorevoli e 23 contrari.¹⁹ Una volta firmato il contratto di appalto e consegnate le debite fideiussioni il 15 aprile, sottoscritte dal nobile Giovanni Marin e dal mercante di stoffe di lana (*rasse*) Marco di Giovanni,²⁰ ad Alvise Papali fu consegnata una galea dall'Arsenale.

Non si trattava di una galea da mercanzia nuova bensì di una galea *bastarda*, vecchia di alcuni anni, già usata in precedenza da un *capo da mar*, come già aveva avuto Nicolò Vidali in passato. È probabile che questa galea fu poi modificata aggiungendo un tavolato a poppa al posto dei primi banchi di voga, ridotti così a 20 per banda con 4 uomini per ciascun banco. Un rimedio questo, già escogitato dal Vidali dopo i suoi primi due o tre viaggi, e resosi necessario dopo che i mercanti turchi si erano rifiutati di imbarcarsi a bordo della galea se prima non avessero ricevuto l'assicurazione di avere a disposizione un proprio spazio, posto sopra e sotto la poppa e ben distinto da quello destinato ai passeggeri cristiani, in cui praticare le loro »superstiziose« liturgie, come ad esempio le abluzioni purificatorie che dovevano compiere prima delle cinque preghiere quotidiane.²¹ Secondo una clausola già contenuta nell'appalto del Vidali, il contratto del Papali prevedeva che l'equipaggio della galea avrebbe dovuto essere tassativamente composto da almeno 160 uomini. Un numero minimo che dobbiamo ritenere sia stato rispettato (vedi  alla 1).²² A questo proposito va precisato che i salari, specialmente quelli dei galeotti, non erano rigidamente prestabiliti ma potevano

¹⁸ ASVe, Collegio, notatorio, f. 119, c.n.s.

¹⁹ ASVe, Collegio, notatorio, reg. 53, c. 123v

²⁰ ASVe, San Gregorio, b. 48, c. 8r.

²¹ »...havendo lui [*Nicolò Vidali*] fatto far un locho piano over una palmetta dal capomartin sina il fogone, destinato per gli mercanti insieme con il luoco della puppa, sa molto ben ognuno che li primi doi over tre viaggi, li mercanti turchi massime non volevan navigar con essa gallera per la imprhensione che havean che li conveniva passando con galea mescolarsi con cristiani, giente di gallea, né han voluto principiar a navigar se prima non si son stati certificati che nel detto luoco a lor destinato et sotto puppa si per il quadruplicato lavarsi et con tanta superstitione multiplicato al giorno orare come anche per il suo mangiar, dormire et tener le robbe non ni si impedisce alcuno de gallea, tal che mancho in detto luoco puotrian star esse genti, convenendo a lui stesso Vidali andar verso l'arboro overo presso il timone sempre che fano queste cerimonie...« (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 97, c.n.s. - documenti allegati al decreto del Senato del 26 settembre 1587).

²² La tabella tiene conto dell'elenco dell'equipaggio di Ottavio dall'Olio nel suo *balanzon* di costi e spese del 1601 circa (BMCVe, Ms. Cicogna 2509, pp. 69-71) e degli elenchi dell'equipaggio di Nicolò Vidali del 25 maggio (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f.

variare in base a quanto veniva pattuito al momento dell'accordo. I rematori meno esperti, o i più disperati, si accontentavano di prestare i loro servizi per soli 8 soldi al giorno, meno di 2 ducati al mese. Quelli invece che riuscivano a spuntare un salario maggiore potevano raggiungere anche i 16 soldi al giorno. In ogni caso un compenso ben misero che i marinai integravano portando a bordo una quantità limitata (*portata*) di salumi, formaggi, oggetti e merci di scarso valore da barattare o vendere nei porti senza sostenere alcun costo di trasporto.

Una curiosità: dagli elenchi ufficiali non compare la presenza dei giovani mozzi che, per legge, erano sottoposti alle cure dei Provveditori alla Sanità di Venezia, i quali avevano l'incarico di tutelare i poveri orfanelli e vagabondi trovando loro un lavoro per toglierli dalla strada e dalle cattive compagnie. La vita a bordo non doveva essere facile per questi »fantasmi« e molti di loro fuggivano dalle navi appena ne avevano l'occasione. Anche la galea di Alvise Papali ne doveva avere almeno uno o due a bordo. Infatti, fu proprio durante uno dei viaggi del nobile spalatino, che un certo Battista Fiorentin, imbarcatosi come *scapolo*²³ con un salario probabilmente di meno di 3 ducati al mese vitto compreso, fece amicizia con uno di questi mozzi, un certo Girolamo figlio del defunto Matteo. A Battista, che allora abitava a Spalato e che nella »piazza grande« della città gestiva una bottega per la vendita generica di merci e *acqua di vita*, gli affari non dovevano andare proprio bene, considerata la sua decisione di arruolarsi nell'equipaggio della galea. Il 17 marzo 1593 si decise a chiedere l'adozione di Girolamo ai Provveditori alla Sanità. Di fronte ai magistrati promise di tenerlo presso di sé come »figlio di anima«²⁴ e »ben tenirlo et governarlo non altrimenti che se fosse suo proprio figliuolo«.²⁵ Il giovane Girolamo, chiamato a comparire davanti ai magistrati, fu interrogato e gli venne chiesto »se è contento di andar con il sopradetto ser Battista et se vuol che li sia dato li suoi danari«. Alla domanda rispose di »esser contentissimo di andar a star con il detto ser Battista et che li sia dato li suoi danari«. I tre Provveditori, unanimemente d'accordo, acconsentirono quindi all'adozione e, il giorno seguente, il cassiere dell'ufficio consegnò a Battista Fiorentin le 114 lire, poco più di 18 ducati, che erano in deposito a nome del giovane mozzo, forse una piccola eredità alla quale si era aggiunto il misero salario accantonato nel tempo in cui aveva prestato i suoi servizi. Il Battista, incassato il denaro e consegnata una fideiussione, a garanzia del rispetto degli impegni che aveva assunto, al suo posto fece firmare la ricevuta dell'avvenuta riscossione da Bortolo di Giorgio, di origine greca, che lo aveva accompagnato »per non saper

97, c.n.s. - documenti allegati al decreto del Senato del 26 settembre 1587). Il 4 giugno 1587 sulla stessa galea del Vidali si arruolano invece 26 scapoli e 128 galeotti. (*ibid.*)

²³ Una sorta di marinaio-rematore arruolato con funzione di guardia armata a difesa della galea e come sorvegliante dei rematori.

²⁴ Formula con la quale si distinguevano i figli adottivi da quelli naturali.

²⁵ ASVe, Provveditori e Soprprovveditori alla Sanità, b. 736, c. 106r-106v.

lui scriver« Ci auguriamo che il piccolo Girolamo abbia avuto a Spalato una vita migliore di quella che l'avrebbe aspettato a Venezia e che Battista non abbia deciso di adottarlo solo per il suo denaro che, a conti fatti, valeva quanto sei mesi della sua paga di *scapolo* a bordo della galea da mercanzia.

Le condizioni contrattuali sancite dal decreto del Senato del 20 gennaio 1592 avevano stabilito anche il diritto per Alvise Papali di incassare l'intero prezzo del trasporto delle merci e metà dei dazi doganali (*mezzi noli*), secondo un tariffario già fissato nel lontano 1577 da Daniel Rodriga ma ribassato di almeno un terzo, eccettuate per alcune merci che nel frattempo lo stesso Senato, per agevolare gli scambi commerciali, aveva deciso di esentare. Tuttavia più volte Alvise Papali si trovò a dover difendere i suoi diritti non solo davanti ai magistrati veneziani.²⁶ Il 23 aprile 1593 questi si trovava, infatti, a Spalato con la sua galea e venne convocato dal Consiglio cittadino. L'ordine del giorno dell'assemblea prevedeva la discussione riguardo alla richiesta presentata da alcuni mercanti locali di inviare una delegazione ufficiale a Venezia per richiedere alla Signoria di esentarli dal pagamento dei *mezzi noli* alla galea da mercanzia per merci come vino, fichi e formaggi. Il dibattito che ne seguì, come racconta lo stesso Domenico da Molin conte e capitano di Spalato in una lettera indirizzata al Consiglio di Dieci di Venezia e che quel giorno presiedeva l'aula, fu molto acceso.²⁷ In particolare un giudice, tal Girolamo Cipci, si alterò iniziando una violenta discussione con Alvise Papali che invano cercava di opporsi alla mozione mostrando un libro contenente i decreti del Senato e le sentenze emanate a suo favore dalle magistrature veneziane. Il Cipci, noto per aver compiuto alcuni gesti eroici durante un precedente assalto alla fortezza turca di Clissa, era noto per i suoi comportamenti poco ortodossi, tanto che, tre anni prima, era stato condannato per aver ingiuriato il vescovo di Spalato.²⁸ La lite tra i due fu così furiosa che il conte avvertì più volte i contendenti di moderare i toni ma, constatato che questi non accennavano a quietarsi, alla fine decise di sospendere definitivamente l'assemblea. Mentre tutti i partecipanti stavano avviandosi verso l'uscita della sala i due continuarono ad insultarsi »senza alcun rispetto del loco né della giustitia«. Tutto avvenne in un attimo. Alvise Papali non vide il pugno che Girolamo Cipci gli stampò in volto facendolo stramazzone a

²⁶ Si veda ad esempio l'autorizzazione concessa ad alcuni mercanti turchi di non pagare i mezzi noli alla galea di Spalato dopo che questi, ignari dell'esistenza di tale imposta, avevano caricato le loro merci a Ragusa ed erano giunti a Venezia (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 115 – documenti allegati al decreto dell'11 aprile 1592). Lo stesso avvenne nel dicembre 1592 a mercanti turchi soliti esportare le loro lane dalla scala di Alessio e constatata l'impossibilità di condurle a Spalato (*ibid.*, f. 118 – documenti allegati al decreto del 10 dicembre 1592). Anche i mercanti turchi di Valona ottennero l'esenzione dal pagamento dei mezzi noli della galea (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 131 – documenti allegati al decreto del 1 giugno 1596).

²⁷ ASVe, Consiglio di dieci, deliberazioni, comuni b. 197, c.n.s.

²⁸ Il suo processo è conservato nell'ASVe, Quarantia criminale, b. 90, fasc. 16.

terra. Immediatamente tutti si voltarono per vedere cos'era successo ma non ebbero il tempo di fermare l'aggressore, »huomo di natura insolente et facinorosa... dall'animo maligno et seditioso« come osserverà in una lettera lo stesso Alvise Papali volta ad ottenere giustizia per l'offesa subita. Il colpevole, infatti, con sorprendente rapidità si era nel frattempo già precipitato fuori dal palazzo correndo giù per le scale. Il conte subito formò un processo per ricostruire gli avvenimenti, informando il Provveditore Generale in Dalmazia di quanto era accaduto. Questi consigliò al conte di sospendere il processo in attesa del suo arrivo a Spalato. Una volta giunto in città, il Provveditore fece di tutto per riconciliare i contendenti ma, nonostante la buona volontà del Papali, il Cipci non si dimostrò altrettanto accomodante e fu così deciso che il conte dovesse continuare nel suo processo e di inviarne poi gli incartamenti a Venezia. Il Consiglio di dieci, ricevuti gli atti, incaricò i Cinque savi alla mercanzia di emettere il giudizio finale. Sentenza che, purtroppo, oggi non è più conservata nel fondo archivistico di questa magistratura ma che, forse, sarà possibile ritrovare tra le carte dell'archivio di Spalato.

L'incidente di Spalato non fu però l'unico inconveniente capitato ad Alvise Papali. Qualche tempo dopo quell'avvenimento il Senato decise di interrompere i viaggi della galea per Spalato, alla fine di maggio del 1596, a causa di un'incursione degli Uscocchi nella fortezza turca di Clissa.²⁹ Questo provocò la conclusione anticipata del contratto di appalto concesso ad Alvise Papali. In seguito Giovanni Marini, suo garante e fideiussore,³⁰ si presentò più volte davanti ai Provveditori e Patroni all'Arsenale per chiedere che gli venissero presentati i conti di quanto dovuto. Infatti, come stabilito nel contratto, Alvise Papali era obbligato a pagare all'Arsenale una certa somma per la quota annuale di deperimento (*fruo o frusto*) dello scafo della sua galea e a rimborsare qualsiasi spesa sostenuta a titolo di manutenzione e per i prestiti in denaro anticipati dallo Stato. Tuttavia, constatato che gli uffici contabili dell'Arsenale non erano ancora in grado di presentare un conteggio finale, il 12 aprile 1597 Giovanni Marini chiese ed ottenne che, a scanso di equivoci, fosse annotata sui registri ufficiali la sua ripetuta richiesta.³¹ Non è chiaro cosa sia successo in seguito ma è ragionevole ipotizzare che durante un'ispezione degli Avvocati fiscali dello Stato, magistrati incaricati di riscuotere i crediti dell'erario veneziano, dal controllo dei libri contabili sia emerso un debito ancora aperto a nome del Papali. Il 12 gennaio 1598 gli Avvocati fiscali gli fecero recapitare un'ingiunzione di pagamento per un ammontare di ben 3.225 ducati 3 lire e 2 soldi, maggiorati di 28 ducati per l'emissione e la consegna dell'atto. Il 15 gennaio, dopo soli 3 giorni dalla notifica, Alvise Papali fu arrestato e condotto dall'ufficiale Angelo Todesco nella prigione Leona di Palazzo Ducale ed il capitano Domenico Mocenigo ne registrò l'entrata in carcere.

²⁹ ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 56, c. 45v-46r (31 maggio 1596).

³⁰ Si veda la precedente nota 18.

³¹ ASVe, San Gregorio, b. 48, c. 11r.

Dopo nove lunghi giorni, il 24 gennaio, Cristoforo Papali, di cui ignoriamo il grado di parentela ma che sappiamo avere in precedenza sostituito Alvise al comando della galea di Spalato, si presentò all'ufficio degli avvocati fiscali per ottenere la libertà su cauzione. Oltre a una certa somma di denaro contante, principalmente cecchini e talleri, Cristoforo estrasse da un sacco anche alcuni oggetti: un bacile; un utensile in rame per la cucina; due candelieri; 10 forchette; 8 cucchiari e un *mocador*³² d'argento. Evidentemente Cristoforo aveva cercato di raggranellare in fretta quanto gli era stato possibile. Sebbene il cassiere dell'ufficio poté stimare il tutto in soli 3.000 ducati, i magistrati considerarono la somma sufficiente per il rilascio del detenuto. Il giorno dopo la sua liberazione, un tal Giovanni di Rossi, messo dell'ufficio degli avvocati fiscali, bussò alla porta di Alvise Papali per consegnargli un'intimazione con la quale veniva informato che aveva a disposizione solo quattro giorni per far valere, documenti alla mano, le proprie ragioni. Il Papali non perse tempo. Nella stessa data corse ad appellarsi ai giudici della Giustizia Vecchia ed ottenne una sospensione di due mesi.³³ Un paio di settimane più tardi, il 13 febbraio, decise di recarsi dai Provveditori e Patroni all'Arsenale per sollevare alcune proteste. A suo avviso, infatti, gli uffici contabili dell'Arsenale avevano stimato il suo debito secondo un metodo di rendicontazione errato. In altre parole gli scrivani avevano proceduto al calcolo dei costi attualizzando i prezzi a quelli in corso tra la fine del 1597 e gli inizi del 1598 e non, come invece avrebbero dovuto, rifacendosi a quelli in vigore dal 1592 in poi. Le autorità dell'Arsenale ammisero l'evidenza dell'errore e ordinarono di rifare nuovamente i conteggi.³⁴ Quando tale decisione, che venne regolarmente annotata nei libri ufficiali dell'Arsenale, fu comunicata agli Avvocati fiscali, la loro reazione fu immediata: poiché Alvise Papali era stato registrato come debitore per una certa somma e a questo proposito era stata depositata una congrua cauzione, si intimava agli organi dell'Arsenale di non intromettersi nella causa ricalcolando il debito. I Provveditori e Patroni all'Arsenale dovettero ubbidire alla loro intimazione anche perché, in caso contrario, avrebbero dovuto pagare di tasca propria un'ammenda di 200 ducati ciascuno. Purtroppo gli atti di questo processo non si sono conservati, ma pare, da una nota posta sotto quest'ultimo documento degli Avvocati fiscali, difficilmente leggibile a causa di un'invasiva macchia di umidità che ha completamente scolorito l'inchiostro, che la vicenda dovette risolversi il 9 marzo 1598 con la restituzione, probabilmente però solo di una parte, di quanto consegnato da Cristoforo Papali per la liberazione su cauzione di Alvise.

L'interruzione della linea di navigazione per la scala di Spalato, sospesa come già abbiamo detto il 31 maggio 1596, durò solo tre mesi. Il 7 settembre dello

³² Smoccolatore o spegnicandela.

³³ ASVe, San Gregorio, b. 48, c. 15r.

³⁴ *Ibid.*, c. 16r-16v.

stesso anno il Senato indisse un nuovo concorso per la gara d'appalto stabilendo nuovi termini contrattuali.³⁵ Questa volta la concorrenza era molto più numerosa del 1592 ed alcuni candidati rimodularono più volte le loro offerte in base alle informazioni che man mano filtravano dagli uffici dei Cinque savi alla mercanzia. Senza entrare troppo in dettagli che non rientrano tra le finalità di questo studio, un primo gruppo di candidati era composto dallo stesso ideatore della scala di Spalato Daniel Rodriga, assieme ai suoi soci Giovanni Vitturi di Traù e Nicolò Marulo di Spalato. In breve, la proposta dei tre suggeriva anacronisticamente di reintrodurre la scala di Narenta, ormai completamente abbandonata anche per il progressivo insabbiamento del fiume, all'interno della linea di navigazione di Spalato, sostituendo l'attuale galea con tre galeoni, *marciliane* o grandi *fuste*. Il secondo concorrente era il dottore spalatino Matteo Alberti, spalleggiato da sconosciuti soci, che in sostanza proponeva di creare un servizio di trasporto più organizzato composto da tre galee: mentre una era impegnata nella navigazione, le altre due avrebbero caricato le merci rispettivamente nel porto di Venezia e in quello di Spalato. Una volta che la prima galea fosse giunta in una delle due destinazioni, l'equipaggio sarebbe stato sbarcato e subito salito a bordo della galea in attesa nel porto, già carica e pronta a partire. Anche Alvise Papali si candidò alla gara proponendo di aumentare ad otto i viaggi annui della sua galea. In questo vortice di proposte e controproposte, l'opinione finale di tre dei cinque Savi alla mercanzia, inviata al Senato il 27 agosto 1596, appoggiava chiaramente l'offerta di un quarto personaggio, tal Giacomo Cirineo già *sopracomito* di una galea militare veneziana, che in sostanza giocò al ribasso offrendosi spontaneamente di corrispondere i donativi solitamente elargiti alle autorità ottomane, facendo così risparmiare allo Stato non pochi denari. Oltretutto il Cirineo, nell'eventualità in cui avesse vinto l'appalto, avrebbe svelato un misterioso inganno perpetrato da ignoti ai danni delle casse dello Stato per un valore di 10.000 ducati. Il 2 settembre, dopo che il rapporto finale dei Savi alla mercanzia era già stato consegnato, giunse una quinta proposta, formulata da un certo Alvise Detrico, che però non ebbe seguito.³⁶ Nella votazione avvenuta in Collegio il 16 settembre 1596, Alvise Papali anche questa volta riuscì a spuntarla con 25 voti a favore e solo 3 contrari, non senza però il prezioso aiuto di Ottavio dall'Olio, già console veneziano in Bosnia e suo socio anche nell'appalto del commercio del sale a Spalato.³⁷ Purtroppo sappiamo che la

³⁵ ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 56, c. 85r-87v.

³⁶ Per tutte le informazioni contenute in questo paragrafo, si veda ASVe, Patroni e Provveditori all'Arsenale, b. 567, fascicolo intitolato »*Scritture appartenenti alla condotta della galea da mercantia sopra il negotio della scala di Spalato con le quali sono stati consultati i capitoli presi in Senato a 7 settembre 1596*«; BMCVe, Donà dalle Rose, b. 179, c. 116r e segg.; Carla Pizzol Dall'Olio. Ottavio Dall'Olio: governor delle galere da mercanzia della Serenissima (Vittorio Veneto: Tipse, 2011).

³⁷ ASVe, Senato, deliberazioni, mar, reg. 56, c. 91r-92v. Secondo quanto indicato in questo documento, alla gara d'appalto parteciparono anche Sebastiano Facchinetto e i suoi

loro società si infranse per ragioni che ancora non conosciamo e i due finirono per accapigliarsi in lunghe e costose dispute in tribunale.³⁸ Alvise Papali tentò ancora di candidarsi da solo nel 1602 ma, il 6 settembre, nella seduta del Collegio ebbe soltanto 2 voti a favore contro 24 contrari ed il contratto d'appalto della galea di Spalato andò al suo ex socio Ottavio dall'Olio che lo conservò per lunghi anni.

Dell'attività di Alvise Papali tra il 1592 ed il 1596, ossia durante il periodo in cui fu conduttore della prima galea da mercanzia di Spalato, abbiamo qualche notizia grazie alla splendida relazione di Matteo Alberti secondo il quale la galea avrebbe compiuto solo 17 viaggi incassando dai noli 12.000 ducati.³⁹ L'Alberti riferisce anche che nello stesso arco di tempo la Signoria avrebbe riscosso altri 18.000 ducati dalle merci trasportate sulle piccole imbarcazioni che da Spalato facevano la spola per Venezia. Cifre che, sommate assieme, sarebbero state, sempre secondo questo autore, di gran lunga inferiori a quelle incamerate dallo Stato all'epoca della precedente scala di Narenta. Oltre a ciò, nell'arco degli stessi anni, lo scambio di merci da Ragusa a Venezia anziché diminuire sarebbe aumentato, arrivando a raggiungere ben 44.000 ducati dalla riscossione dei soli mezzi noli. Documenti conservati negli incartamenti dei Cinque savi alla mercanzia confermerebbero il disastroso bilancio dei primi anni di apertura della scala di Spalato. In una relazione inviata al Senato il 9 maggio 1596, sulla scorta di informazioni appositamente richieste alla *dogana da mar* di Venezia, tre dei Cinque savi alla mercanzia dovettero ammettere che, nonostante gli sforzi e gli investimenti fatti dal governo veneziano, l'avvio della nuova di scala di Spalato non solo non produsse i risultati sperati ma avrebbero addirittura rafforzato le esportazioni ragusee in tutto il Mediterraneo. Nella Tabella 2 abbiamo riassunto i dati della movimentazione delle merci in entrata nel porto di Venezia dal 1586 al 1596 contenuti in questa relazione (in numero di colli).⁴⁰

Da questi dati emerge evidente il fatto che nel corso di dieci anni, stante un volume pressoché invariato del totale delle importazioni a Venezia (- 0,5%), la vecchia scala di Narenta aveva subito un crollo (- 76%) come, infatti, il governo della Serenissima aveva a suo tempo auspicato. Tuttavia la linea di Spalato non era riuscita a sostituirsi ad essa nel volume delle merci (solo 21.151 colli nel 1592-1596, contro i 45.986 nel 1586-1591, ossia il 54% in meno) con una perdita totale di 13.905 colli⁴¹. Merci che i mercanti avevano preferito indirizzare a Venezia con le navi ragusee, sempre disponibili in porto, piuttosto che con l'irregolare servizio

fratelli ma della loro proposta non ne è rimasta traccia, a meno che questi non fossero soci del Cirineo.

³⁸ »dani et spese nel defendermi da le calunnie et denontie di domino Alvise Papalli in cinque magistratti di questa città« (BMCVe, Ms. Cicogna 2509, p. 70).

³⁹ BMCVe, Ms. Donà dalle Rose, b. 179, c.116r-119r.

⁴⁰ ASVe, Cinque savi alla mercanzia, reg. 139, c. 100v.

⁴¹ [45.986 - (10.930 + 21.151)] = 13.905 colli.

fornito dalla galea del Papali,⁴² anche se ad un costo più elevato.⁴³ A titolo di esempio possiamo citare il caso del mercante turco Piali, agente di Sadussi chiaus, che, come egli stesso dichiarò, fu il primo a condurre verso la scala di Spalato i mercanti ottomani di *zambellotti*, assicurando loro il passaggio con la scorta della sua carovana. Nonostante fosse un assiduo frequentatore della località dalmata, nel dicembre del 1595 era al suo dodicesimo viaggio, fu costretto a denunciare in una lettera al Senato che aveva dovuto attendere per ben settanta giorni l'arrivo della galea del Papali. Convinto dal conte di Spalato a rinviare continuamente la sua partenza, alla fine il Piali si era risolto a caricare le sue merci sopra una fregata in partenza per Venezia dove, con suo stupore, aveva anche dovuto pagare i mezzi noli per un servizio di cui, in quell'occasione, non aveva usufruito. Nonostante la tenace opposizione dei Cinque savi alla mercanzia, il Senato lo esentò *una tantum* al pagamento dell'imposta. In definitiva, per lo Stato veneziano che aveva puntato tutto su una politica di ribasso e di parziale esenzione fiscale, nella speranza di attirare l'interesse degli operatori, fu un fiasco totale, particolarmente se a questo si aggiungono i cospicui investimenti fatti nel tempo, i donativi elargiti alle autorità turche ed i maggiori costi per la gestione e la protezione della linea di navigazione.

Tuttavia, per formulare un obiettivo e puntuale giudizio storico sulle cause e gli effetti dell'apertura della nuova scala di Spalato, occorrerebbe una ricerca comparata ben più approfondita dei documenti conservati anche nei vari archivi croati. Una ricerca che va oltre queste poche pagine di studio anche se riteniamo di aver contribuito con un interessante mole di materiale inedito. Tuttavia ci preme sottolineare uno dei punti esposti nelle relazioni di Matteo Alberti e che ci ha straordinariamente colpito. Nella lucida analisi effettuata da questo autore, benché non tutto sia completamente condivisibile o concretamente applicabile,⁴⁴ egli rimarca il disservizio offerto dalla galea del Papali e dal lazaretto di Spalato con queste parole: »Io per me stimo che non vi fosse altra causa che la tardanza della navigazione [...]. La tardanza proveniva sì perché non si sollicitavano i viazi di galia, non facendosi più di 4 all'anno, non già per mancamento di mercantie ma per altro. Sì anco per causa del lazaretto di Spalato, il qual per non esser molto capace inanzi di quel che la mercantia si potesse metter a sboro, bisognava aspettar che si svodassero i magazeni nelli quali si sborava l'altra anteriore et per altre cause che si taciono. Et aveniva che le robbe restate dall'uno et l'altro viazzo della galia ancor si trovassero a Spalato, de qui occorreva che i mercanti che havevano girato

⁴² (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 129 – documenti allegati al decreto del 13 gennaio 1595 *more veneto*).

⁴³ Maggiori costi assicurativi, dazi locali ed imposte ottomane.

⁴⁴ Per ovviare ad un'altra causa degli scarsi risultati ottenuti dall'apertura della scala di Spalato, quella della libertà di transito dei mercanti, l'Alberti aveva proposto di affidare la riscossione dei dazi ad emissari ottomani. Soluzione forse teoricamente applicabile ma completamente avulsa dalle politiche della Serenissima.

più volte all'anno le loro merci non potevano farlo con grandissimo loro danno et interesse né venir a tempo a saldar i loro creditori, pagar i denari che teneano ad interesse, né guadagnar quel che haveriano potuto, il che importava assai più di quel che quello che potevano avvanzar di mezzi noli et di dati et mezi dati». ⁴⁵

Ciò che sorprende non è tanto trovare una simile acutezza di pensiero economico in un uomo del Rinascimento, quanto il fatto che in nessun documento proveniente dai Cinque savi alla mercanzia, una magistratura creata apposta per sovrintendere ai commerci e per svolgere una funzione consultiva per gli apparati governativi di una Repubblica retta da un'oligarchia mercantile, sia mai chiaramente dichiarato il valore del principio economico della velocità di rotazione del capitale investito. Perseguendo, infatti, solo una miope strategia fondata esclusivamente sulla pressione fiscale, senza dare la giusta attenzione ai servizi offerti agli operatori, era inevitabile che il mercato si sarebbe orientato a servirsi di chi, come i Ragusei, era in grado di assicurare collegamenti marittimi più rapidi e puntuali anche se ad un costo superiore.

La soluzione suggerita dall'Alberti di triplicare il numero di vettori, ossia delle tre galee, per ottenere un'organizzazione dei trasporti più efficiente si scontrava però con il basso volume d'affari che avrebbe reso improponibile il sostenimento di simili costi, portando così l'appaltatore a registrare in negativo i suoi profitti. Per questa ragione egli propose brillantemente di combinare in un unico appalto tre dei quattro dazi riscossi a Spalato (vedi Tabella 3), tralasciando quello praticamente irrisorio degli »animali grossi«, il commercio del sale e, ovviamente, la linea di navigazione con Venezia. Difficile stabilire se questa soluzione avrebbe portato a risultati migliori, di certo alcuni di questi suggerimenti vennero inseriti nei successivi capitolari d'appalto, anche se all'Alberti non ne verrà mai riconosciuta la paternità.

ANNEX

A chiusura di questo studio, ci prendiamo la licenza di mettere in nota la trascrizione completa di un documento eccezionale che ci sembra sia sfuggito all'attenzione degli storici. All'interno dell'argomento da noi trattato della scala di Spalato, abbiamo ritenuto che fosse utile abbinare la profondità del pensiero economico di Matteo Alberti con l'incredibile senso degli affari di Daniel Rodriga, entrambi splendidi esempi del Rinascimento: »Spalatro 1595. Relazione di messer Daniel Rodriga ritornato da Azzan bassà della Bossina in materia della scala di Spalato et cetera. Serenissimo Principe, illustrissima Signoria. Partei io Daniel Rodriga ai 24 d'agosto prossimo passato da questa inclita città per Turchia,

⁴⁵ Originale in ASVe, Patroni e Provveditori all'Arsenal, b. 567, c.n.s.; copia in BMCVe, Donà dalle Rose, b. 179, c. 116v-117r.

mandato dalli illustrissimi signori Sopraproveditori et Proveditori alle biave, a tutte mie spese, a trovar a Bagnalucca Azzan bassà di Bossina con il quale tengo antica amicitia. Et erano con lui il sanzacco di Clissa et altri doi sanzachi et da loro fui ben visto et trattai con essi li seguenti negotii. Prima in materia della scala, facendoli capaci di quanto in tal materia si conveniva, col farli toccar con mano esser essa scala di commodo ai mercanti, di utile al Gran Signore et a loro. Rissolsero che loro faranno tutte le provisioni per terra et che la Serenità Vostra faccia per mare, sì che in tal materia non è altro da fare che quello che serà di volontà della Serenità Vostra. Et in quel ragionamento mossero il negotio in materia delli Uscocchi et concludevano che quando la Serenità Vostra volesse non passeria una mosca a danno loro. A che io risposi // che erano in errore et che la Serenità Vostra spendeva centomila ducati all'anno contra li Uscocchi et che non poteva estirparli per causa che quando le galere andavano per prenderli, loro si salvavano in terra nei casali del Gran Signore dai quali sono mantenuti et aiutati ma che quando loro provedessero a tali inconvenienti che a Vostra Serenità seria facile ad estirparli. Hanno ancora aggiunto che la Serenità Vostra trovava ben il modo di estirpar le fuste turchesche et non li Uscocchi et con la sopradetta ragione li ho conventi di maniera che non hanno saputo che rispondere. Et allora io li esplicai un mio pensiero in questa materia di acquetare li Uscocchi et liberar li schiavi turchi et christiani che si trovano in Segna, il qual li parse molto a proposito et promise aiutarmi a tutto suo potere. Il qual mio pensiero è questo. Di comprar io dalli Uscocchi tutti li schiavi turchi et christiani che hanno in Segna et luochi loro, che sono assai più di duemila, et pagarli quel tanto che loro // sono soliti a venderli a Genovesi, Fiorentini et altri Ponentini. Et poi io haver di questi schiavi in tante legne et carboni il pagamento del suo riscatto et ancora guadagno conveniente. Havendo parso a esso signor bassà et sanzachi molto bello il mio pensiero, mi dimandarono che cosa mi bisognava a metter questo in essecutione. Io dissi che quattro cose per hora bisognavano. La prima haver uno salvocondutto per poter io liberamente andar a Carlistot dall'illustrissimo General di Crovatia, per concluder con Sua Signoria illustrissima questo negotio. Subito mandò uno schiavo il qual portò esso salvocondutto et me lo diede. La seconda che la montagna che si chiama Murlacha longa 60 miglia in circa, che è all'incontro di Zara et la scala di Brovazzo, mi sia dato per un tanto per tre anni, perché io daria beneficio di essa scala et montagna al Gran Signore, ma che bisognava che m'assicurasse da i Martelossi et altri malandrini. Qual amplamente prometté che non saranno // molestati né quelli che taglieranno le legne né quelli che veniranno a essa scala et montagna ma che esso voleva da me grosso beneficio. La terza che mi si desse lettere per il sanzacho di Licha et per tutti li capitani et castellani che debbano favorirmi in tal negoti. Quali lettere subito mi furono date, che tengo appresso di me. La quarta che havendo io a far tagliar le legne a i schiavi et loro parenti, che per il manco seranno 3 o quattromila persone, fra quelli che tagliano et che conducono, et non havendo biave, mi era necessaria la tratta di Turchia, quale mi è stata concessa. Et perché da loro mi fu detto che

smegli mi poteriano ben dare ma che formenti ne haveriano pochi, alhora io gli diedi un altro ricordo, qual servirà alla Serenità Vostra per il presente et per l'avvenire per donde che potranno haver assai formenti et altre biave che a loro ha piaciuto molto. Il qual è che dalla Ungheria, donde che se ne trova assai quantità, loro fessero condur appresso Bagnalucca // con barche per la Tuna et Sava et che commettersero alli datieri di essi fiumi che tutti li denari che sono obligati di tempo in tempo portar a Bagnalucca al signor bassà per paghamento delli soldati in contadi si debbano portare in tante biave. Et appresso ricordai che il sal de piera che vien condotto per essi fiumi dalla Balachia sia prohibito, perché io con grande suo utile li darò di quello della Serenità Vostra in cambio di esse biave. Qual negotio ha parso al detto signor bassà molto bello et diede ordine in tal materia. È vero che da Bagnalucca sino alle marine sono sei giornate et più cioè di soma per la qual causa le biave seranno care ma sempre che la Serenità Vostra vorrà che io m'affatichi haverne per suo conto dandomi a Brovazzo o a Novegradi et a Spalato le cose necessarie mi offero affaticarmi. Sì che risolvo come mi vien ordinato da Vostra Serenità in poche parole mi offero assicurar da Uscocchi tutti li mercanti che andaranno o ve- // niranno in questa inclita città dalla scala che tornerà ben a Vostra Serenità che sia frequentata concedendomi che io possa accordarmi con essi Uscocchi li quali mi daranno in deposito li centomila ducati con espressa conditione che facendoci danno sopra 4 o 6 navilii che io deputarò alla navigatione della scala che sarà assignata a me dalla Serenità Vostra che si pagherà di esso deposito. Et quanto ai noli di essi navilii et per la segurtà io non ricerco altro benefitio che il nolo che toleva il magnifico messer Nicolò Vidali con le galere del traffego. Ricerco ancora un privilegio di poter prestar in ghetto, col pegno in mano a ragion di dodici per cento et doi soldi per un bollettino, a tal che habbia il modo di tener essi ducati centomila a guadagno et il benefitio che io farò con li navilii per satisfar quelli che mi daranno esso deposito et accompagneranno continuamente essi sei navilii et difenderanno da ogni malandrino per li quali che saranno da cento persone in circa. // Ricerco dalla Serenità Vostra un amplo salvocondutto che possano con le loro barche andar e venir, se ben fussero banditi per esser stati con li Uscocchi, assicurando esse mercantie. Et questo è quanto che io ricerco dalla Serenità Vostra con ampla licentia di andar a trattar con essi Uscocchi, nonostanti parte alcuna che fusse in contrario. Regolando le sopradette mie dimande, dico riverentemente che quando non paresse alla Serenità Vostra che io mettessi il sopraditto deposito qui in Venetia con le condizioni sopradette (che però seria di gran comodo a mercanti) dimando che le piaccia concedermi ch'io possa metter detto deposito nelle sue città di Dalmatia, con quelle conditioni et pretii ch'io sarò d'accordo con le comunità di esse terre. Quanto poi al salvocondutto che io dimando per li cento huomini banditi per causa di Uscocchi, lo ricerco per levarli da quel comertio et darli trattenimento et da fare al servizio della Serenità Vostra. Ma quando non le piacesse che io havessi questo salvocondutto, // dimando che le piaccia concedermi le due galere bastarde con quei patti et benefitio che havea il

magnifico Vidali da esser concesse però a sudditi della Serenità Vostra, da esser per me nominati, che saranno a sua satisfactione. Le quali due galere serviranno a quelle cose che faranno bisogno così per la mercantia come per trattener li sopradetti cento huomini a 50 per galea et per ogni altri sopraditti negotii, essendo in libertà Vostra Serenità di conceder l'uno delli sopradetti due partiti che più sarrà di suo contento. Non voglio lasciar di dire alla Serenità Vostra che come Baldissera Zigante raguseo, che si trova a Bagnalucca appresso esso signor bassà favorito, ha inteso essi miei negotii et che io sono persona favorita, mi ha malamente trattato con dire al signor bassà che in mia presentia non parlasse di cose di guerra né d'importantia, perché io era mandato per spia per veder quello che ella facea. Del qual avviso esso signor bassà si volse chiarire con dimandare al sanzacco di Clissa et altri signori principali, miei // antichi amici, et a me proprio con dimandarmi se Ragusei mi volevano bene o male. Et essendo poi esso signor bassà restato chiaro et satisfato della mia persona, mandò accompagnarmi fino a Spalato con ferma promissione che s'io tornassi ad adempire le cose per me ricordate, mi aiuteria et daria ogni breve et presto aiuto per il che supplico la Serenità Vostra che mi faccia spedire et non sia tenuto a lungo, perché possa conseguire con così suo grande utile et beneficio alcun frutto di tante mie fatiche et spese. Et alla buona gratia di Vostra Serenità devoto m'inchino et raccomando». (BMCVe, Wcovich-Lazari, b. 23, fasc. 7, n. 5, c.n.s.).

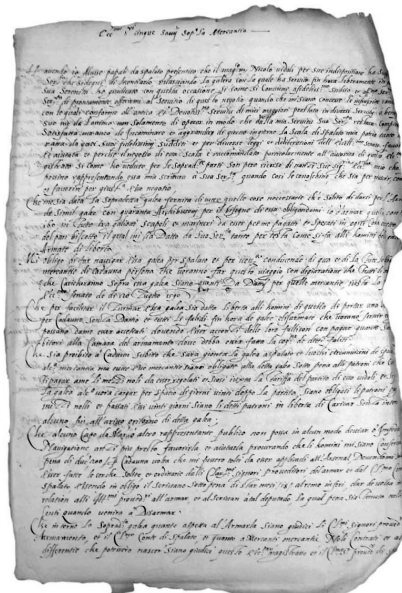


Fig. 1 18 settembre 1591. Proposta di Alvisè Papali per l'appalto della galea da mercanzia della scala di Spalato (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 114).

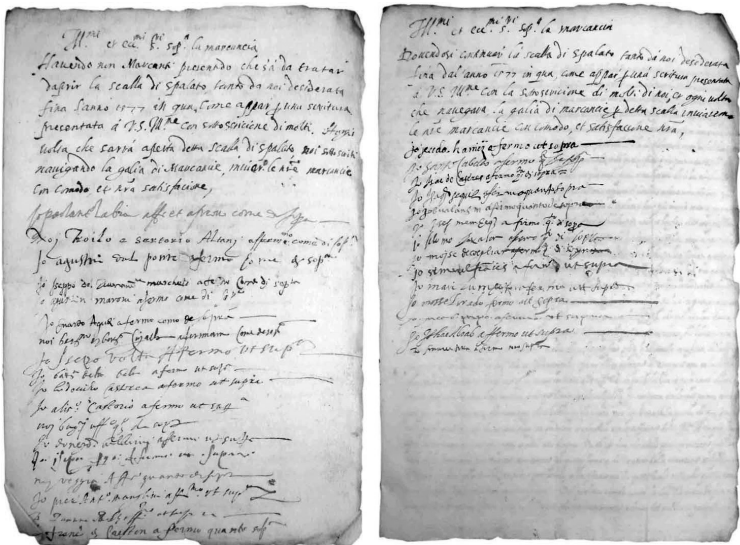


Fig. 2 Firme dei mercanti cristiani (a sinistra) ed ebrei (a destra) che appoggiarono la proposta di Alvise Papali (ASVe, Senato, deliberazioni, mar, f. 114).

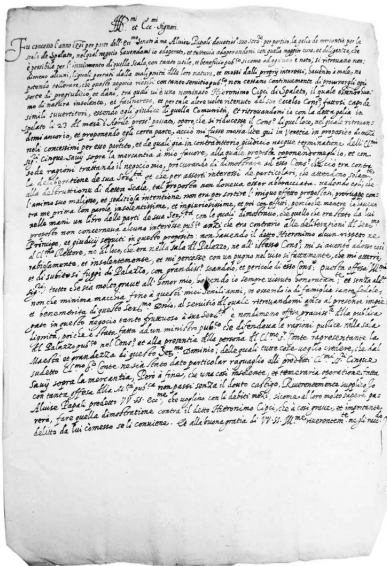


Fig. 3 Denuncia di Alvise Papali delle percosse subite al viso da Girolamo Cipici "uomo di natura insolente et facinorosa" (ASVe, Consiglio di dieci, deliberazioni, comuni b. 197, c.n.s.).

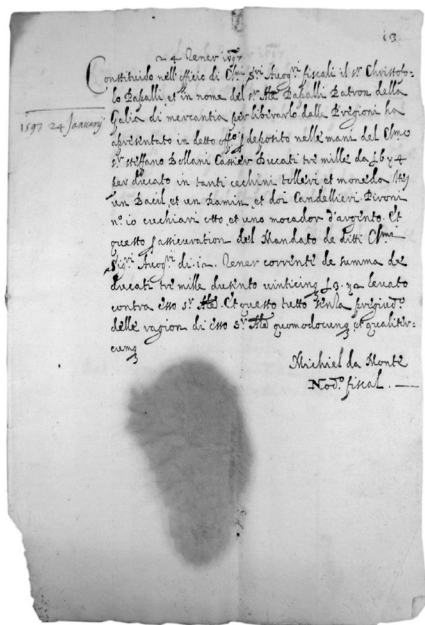


Fig. 4 Copia della ricevuta firmata dal notaio dell'ufficio degli Avvocati fiscali del denaro e degli oggetti consegnati da Cristoforo Papali come deposito cauzionale per la liberazione dal carcere di Alvise Papali (ASVe, San Gregorio, b. 48, c. 12r).

| | |
|-------------|---------------------------|
| 1 | comito |
| 1 | scrivano |
| 1 | cappellano |
| 1 | capo dei provvisionati |
| 1 | peota |
| 1 | paron della barca |
| 2 | capi dei bombardieri |
| 5 | sottocapi dei bombardieri |
| 6 | compagni d'albero |
| 21/22 | scapoli |
| 119/1 20 | galeotti |
| 160 | Totale equipaggio |

Tabella 1

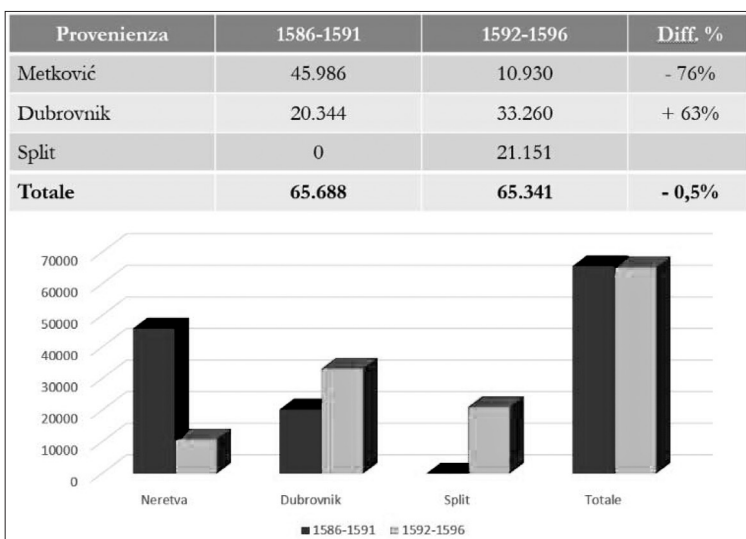


Tabella 2

| Dazi di Spalato | | | | | | |
|----------------------------|------------|-------|------------|-------|------------|-------|
| | 1593 | | 1594 | | 1595 | |
| | lire | soldi | lire | soldi | lire | soldi |
| Dazio del Trentesimo | 9.09 0 | 14 | 9.09 0 | 14 | 10.0 82 | 14 |
| Nuova imposta | 594 | 3 | 432 | 10 | 465 | |
| Dazio degli animali grossi | 90 | | 90 | | 35 | |
| Dazio dei cavalli | 4.69 5 | 4 | 11.3 69 | 10 | 5.88 9 | 13 |
| | 14.4 70 | 1 | 20.9 82 | 14 | 16.4 72 | 13 |

Tabella 3⁴⁶

⁴⁶ Dati contenuti in una *copia cavata dalli libri del magnifico Tadini fu rasonato con li clarissimi Sinnici in Dalmatia Valier et Erizzo* (ASVe, Patroni e Provveditori all'Arsenal, b. 567, c.n.s.).

ALVIŽ PAPALIĆ, UPRAVITELJ TRGOVAČKE GALIJE ZA STOVARIŠTE U
SPLITU (1592. - 1596.)

Sažetak

Početak rujna 1591. hvarski je plemić Nikola Vidalić (Nicolò Vidali), posebno istaknut sudionik Lepantskog boja, poslao mletačkoj Signoriji pismo kojim je, zbog bolesti i drugih praktičnih razloga, najavio svoje prijevremeno povlačenje iz šestogodišnjeg ugovora o upravljanju trgovačkom galijom na putu za stovarišta u Neretvi, Dubrovniku i Lješju. Taj događaj označio je kraj uhodane trgovačke rute, ali i istovremeno uzdizanje stovarišta u Splitu.

O uspostavi splitskog stovarišta Senat je odlučio još 28. listopada 1577. godine, na inicijativu sefardskog židova portugalskog podrijetla, Daniela Rodriga, ali je odluka o njegovom aktiviranju uslijedila tek nakon Vidalićevog povlačenja. Prvi ugovor o plovidbi trgovačkom galijom na novoj ruti uspio je s mletačkom državom potpisati splitski plemić Alviž Papalić (Alvise Papali). Osim pregleda njegove trgovačke aktivnosti, u priopćenju se donose podatci o trgovačkim galijama i njihovom teretu, te analiza ekonomske isplativosti trgovine putem stovarišta u Splitu tijekom prvog razdoblja njegove aktivnosti od 1592. do 1596. godine.