

GIULIA MASONE

IL PORTO DI VARNA E I RAPPORTI CON L'ITALIA
MERIDIONALE NEL TARDO MEDIOEVO

1. *L'importanza del porto di Varna: lo sviluppo del commercio sulle coste bulgare durante il Medioevo*

Nel Basso Medioevo le coste del Mar Nero erano oggetto di colonizzazione da parte di Genova e Venezia, poli del commercio italiano e di un'economia molto sviluppata.¹ Il ruolo del porto di Varna e la sua ascesa nel commercio con le repubbliche marinare italiane è stato recentemente oggetto di nuovi studi, a seguito di alcuni rinvenimenti archeologici e del ritrovamento di documentazioni legali risalenti all'Impero ottomano (1393-1878), negli archivi di Dubrovnik, anticamente repubblica dalmata di Ragusa.² L'inizio della conquista ottomana sulla Penisola Balcanica risale al 1371 e al principio frenò qualsiasi forma di sviluppo, soprattutto nelle regioni della Bulgaria. Solo dopo l'affermazione definitiva dell'Impero, le relazioni commerciali con l'Europa si ristabilirono lentamente e le repubbliche di Venezia e Genova che già nel primo Medioevo avevano stretto con Bisanzio rapporti commerciali di prestigio lottarono strenuamente per ottenere un ruolo fondamentale nei traffici sul Mar Nero. Nuovi centri interessati ai commerci con Varna furono inizialmente

⁽¹⁾ Charles Verlinden, *Villes portuaires coloniales du bas moyen age et du debut de l'epoque moderne dans la Mer Noire, l'océan Atlantique et l'océan Indien*, in *Le pouvoir central et les villes en Europe de l'Est e du Sud Est du XV siècle aux débuts de la révolution industrielle & Les villes portuaires*. A cura di Michel Mollat, Nikolaj Todorov, Christiane Villain-Gandossi, Elisaveta Todorova. Editions de l'Academie Bulgare des Sciences, Sofia 1985, pp. 127-137.

⁽²⁾ Ioanna D. Spisarevska, *Le port Bulgare de Varna et le commerce avec les républiques maritimes d'Italie dan la seconde moitié du XVIème siècle*, in *Le pouvoir central et les villes en Europe de l'Est e du Sud-Est...*, cit., p. 182.

Firenze, Ancona e la Repubblica di Ragusa, alle quali si aggiunsero in seguito Napoli, Messina e Livorno, che con il tempo acquisirono un ruolo importante sulle tratte commerciali verso i porti di tutto l'Impero ottomano. La Repubblica di Ragusa, che per la sua posizione strategica sul mare riceveva dai sultani particolari privilegi, fungeva da tramite per gli scambi tra il Mar Nero e il Mediterraneo, scambi che divennero particolarmente fiorenti a partire dal 1358, anno in cui la repubblica dalmata si sottrasse alla tutela di Venezia. I commercianti di Dubrovnik, durante la loro attività, crearono un gran numero di colonie³ ed utilizzarono tutte le vie possibili, soprattutto per Varna e Rodosto.

Nella prima metà del XVI secolo il ruolo di Varna è fondamentale, tanto che nel 1659 il cattolico F. Stanislavov dichiara che “Varna è un grande porto, poiché a differenza delle altre città della Bulgaria del Nord-est, dove le colonie importanti svaniscono nel XV-XVI secolo, si sviluppa unicamente come centro portuario, non divenendo colonia”.⁴

La trasformazione del porto di Varna in uno dei maggiori centri commerciali era dovuta ad un grande sviluppo del commercio marittimo in generale. La via marittima era la meno cara, la più rapida, poiché le merci arrivavano direttamente sui mercati. Il commercio vero e proprio avveniva per mezzo di carovane o di navi ragusee, che trasportavano dai Balcani verso l'Italia materie prime in cambio di prodotti manifatturieri. Le difficoltà durante il tragitto, che durava circa un mese, non mancavano; difatti oltre alle insidie naturali che il viaggio in mare comportava, come naufragi e deterioramento delle merci, frequenti erano gli attacchi dei pirati. Nonostante tutti questi impedimenti che ostacolavano il normale sviluppo del commercio marittimo, il porto di Varna riuscì a divenire, nel XVI secolo, il principale punto di scambio delle materie prime non solo per i territori interni della Bulgaria, ma anche per i principati di Valacchia e Moldavia, situati al di là del Danubio. Il commercio rappresentò una delle attività principali per l'economia della città, insieme all'artigian-

(³) Ekaterina Večeva, *Varna-centre portuaire et commercial du commerce de Dubrovnik durant la deuxième moitié du XVI et le début du XVII siècles* in *Le pouvoir central et les villes en Europe de l'Est e du Sud-Est...*, cit., pp. 79-86.

(⁴) E. Fermeňžin, *Acta Bulgariae ecclesiastica*. Zagrabiae 1887, p. 300.

nato e all'allevamento, fondamentali risorse del territorio fino a quel momento.

Negli anni '50 del XVI secolo vi furono grandi ondate di mercanti ragusei, che, per favorire ancora di più i commerci, decisero di stabilirsi a Varna, dove acquistarono bazar, botteghe ed immobili, iniziando un traffico di prodotti e materie prime interno alle regioni della Bulgaria, così da garantirsi un guadagno tale da poter assicurare i bastimenti che dall'Italia trasportavano a Varna oggetti di lusso.

Durante la guerra di Cipro (1569-1573) la situazione si complicò: per ordinanza del sultano ottomano, tutte le navi straniere vennero trattenute nel porto di Varna, favorendo i traffici unicamente di materiale da guerra.

Il commercio si ristabilì in tempi di pace; Varna continuò ad avere un ruolo da protagonista per gli scambi tra il bacino del Mar Nero e il Mediterraneo affiancata da Rodosto, città turca sul Mar di Marmara che spesso veniva preferita a Varna perché più vicina alle coste del Mediterraneo.⁵

2. Dall'archivio storico di Dubrovnik

Le relazioni tra la costa bulgara e l'Italia hanno avuto una funzione fondamentale per lo sviluppo di entrambi i paesi. Nell'archivio storico della città di Dubrovnik sono custoditi reperti attinenti alla storia più remota della città e dei suoi territori, si conserva materiale interessante, pubblicato solo negli ultimi decenni, che evidenzia il solido rapporto tra le coste italiane e quelle del Mar Nero dai secoli passati sino a tempi più recenti. Lo studio di documenti legali comprova gli avvenuti scambi commerciali tra le coste; vi sono infatti ricevute dei mercanti, contratti assicurativi dei bastimenti impiegati nel trasporto, scritti inediti dei capitani delle navi che raccontano i loro viaggi nel Mediterraneo.⁶

⁽⁵⁾ Bistra Cvetkova, *Régime de certains ports dans les terres balkaniques pendant les XVème-XVIème siècles*, "Revue d'Histoire économique et sociale", Paris, XLV (1967) 1, pp. 29-39.

⁽⁶⁾ Bistra Cvetkova, *Materiali za stopanskata istorija na seliščata po Černomoriето i v njakoi priležašči oblasti ot XVI v.*, "Izvestija na Narodnija muzej Varna", 3 (18) (1967), pp. 149-164.

È da notare che le navi utilizzate per percorrere questa tratta erano in tutto venticinque, elencate nei documenti del suddetto archivio, gran parte delle quali appartenevano a famiglie nobili ragusee. Per esempio: le navi S. Giovanni Battista e S. Maria del Rosario appartenevano alla famiglia Gozza, la S. Annunziata era proprietà di Giovanni Damiano di Ragnina, il S. Geronimo apparteneva a Geronimo Valentino di Sorgo, il S. Giuseppe a Benedetto di Menze, la S. Maria della Grazia e il S. Antonio ad Antonio di Bona, il S. Giovanni Eremita era proprietà della famiglia Luchari, la S. Caterina di un membro della famiglia Prazati, famosi commercianti e navigatori, e infine la S. Maria della Croce e la S. Maria della Grazia appartenevano rispettivamente a Marco e Nicolò Di Giovanni, della città pugliese di Canosa.⁷

Questi bastimenti trasportavano principalmente pelli di bue particolarmente ricercate, lana e cera di qualità pregiatissima. Secondo quanto apprendiamo dai documenti di trasporto, nel periodo che va dal 1558 al 1562 la nave S. Caterina partiva dal porto di Varna diretta verso quello di Ancona almeno una volta all'anno, e trasportava circa 23.000 pelli di bovini e di vacca, 2.000 pelli di bufalo e 5.000 pelli di bue della Bulgaria e della Valacchia.⁸

E ancora, tra il 1560 e il 1561 le navi S. Maria della Gratia,⁹ di proprietà di Anton Crivonossevič, e S. Annunziata, proprietà di Giovanni Ragnina, furono affittate da quattro commercianti che erano soliti in quegli anni effettuare i traffici per il trasporto fino ad Ancona di 48.000 pelli di bue, 1.900 pelli di bufalo e 22.000 kg di lana.¹⁰

(⁷) S. Maria della Croce e il vascello S. Maria della Grazia, con Marco Di Giovanni come capitano, DC 156.198-199' registrato il 22/12/1570; 156.199'-201-202-202', registrato il 23/12/1570; 168.-137' del 26/08/1577; 168.163' del 16/12/1581; 172.99'-100 registrato il 19/11/1584; 173.57'-58 registrato il 26/8/1585, e il galeone S. Maria della Grazia sotto il comando di Nicolò Di Giovanni, DC 156.203-203' registrato il 23/12/1570, e 156.204-206 della stessa data.

(⁸) DC 144.229-230 registrato il 28/05/1558.

(⁹) Ci sono tre navi che portano lo stesso nome, S. Caterina, tre vascelli con il nome di S. Giovanni Battista, due bastimenti nominati S. Maria Annunziata, due navi S. Croce, S. Maria della Gratia, S. Geronimo, S. Giuseppe, S. Chiara, S. Antonio, S. Giovanni Eremita, S. Michele, Spirito Santo e S. Maria del Rosario.

(¹⁰) DC 146.105-107 registrato il 17/06/1560 e 146.88'-89' nell'anno seguente.

La nave S. Maria dello Scarpello, con una capacità di carico di circa 180 carri equivalenti all'incirca a 120 tonnellate, salpò nel 1561 trasportando per conto di un'associazione di commercianti di Pisa 15.000 pelli di bue provenienti da Maurocastro in Ucraina.¹¹

Nel 1562, secondo i dati rinvenuti, furono stipulati sei contratti assicurativi, una sentenza arbitrale, un contratto di noleggio e due ordini di carico. Tali dati si riferiscono al traffico mercantile di quattro navi che trasportavano lana e pellami tra Varna, Ancona e Messina passando attraverso Pera, distretto di Costantinopoli.¹²

In quello stesso anno la nave S. Geronimo, appartenente ai Sorgo, effettuava due o tre volte il viaggio di andata e ritorno da Ancona a Varna. Dai dati di un contratto di noleggio conservato nell'archivio raguseo sembra che sei mercanti si sarebbero associati per caricare a Varna 25.000 pelli di bue e di bufalo, un certo quantitativo di lana e 23.000 altre pelli.¹³

Visto che i capitali investiti nel commercio tra il litorale bulgaro del Mar Nero e le città italiane assicuravano regolarmente dei benefici considerevoli, alcuni ragusei che non partecipavano direttamente alle attività commerciali corrompevano con denaro i capitani e i membri degli equipaggi affinché smerciassero i loro prodotti sulla riva ovest del Mar Nero per poi acquistare lì pelli di bue e di bufalo, cotone pregiato e tappeti da rivendere in Italia, destinazione delle navi. Secondo alcuni documenti incompleti, nel corso di soli tre anni almeno sei ordinativi di questo genere furono passati al capitano della S. Annuntiata e ai marinai del S. Geronimo e del S. Giuseppe.¹⁴

⁽¹¹⁾ DC 148.44-45 registrata il 23/11/1561.

⁽¹²⁾ I contratti assicurativi sono registrati nel DC 148.133-134 del 02/04/1562; 149.1-2 registrato il 24/07/1562; 149.37'-38' registrato il 20/08/1562; 149.134'-135 registrato il 24/09/1562; 149.139-140 registrato il 02/12/1562; 149.140-11 registrato lo stesso giorno. Il contratto d'affitto nel DC 148.206-207 registrato il 20/06/1562 e i due ordini nel DC 149.1 registrato il 14/07/1562.

⁽¹³⁾ DC 148.206-207 registrato il 20/06/1562.

⁽¹⁴⁾ Il capitano della nave S. Annuntiata, Elia di Biagio, nel DC 150.134'-135 registrato l'11/08/1564, annota i due ordini indirizzati ai marinai del bastimento S. Geronimo. Nel DC 154.111-111 del 14/07/1567, 154.51'-52 del 15/07/1567 e 156.21'-22 del 16/07/1567 sono registrate le commissioni date ai membri dell'equipaggio del S. Giuseppe.

Nel 1567-1568 la congiuntura internazionale si mostrò poco favorevole alla navigazione ragusea nel Mar Nero, ma le navi di Dubrovnik continuarono il loro traffico.¹⁵

Durante gli anni precedenti il nuovo conflitto militare tra l'Impero ottomano e la Santa Lega, conosciuto con il nome di 'guerra di Cipro' (1569-1573), le relazioni turco-ragusee cominciarono a peggiorare. Il blocco dei traffici gestiti da Dubrovnik in conseguenza della guerra, l'interdizione di ogni trasporto che non fosse quello delle armi,¹⁶ l'inasprirsi dei rapporti con i funzionari turchi delle regioni circ vicine nonché l'andamento altalenante dei successi militari costrinsero la Repubblica ragusea a ritirarsi dal conflitto.

Il dopoguerra fu contrassegnato da annate più tranquille e i ragusei ne approfittarono per ristabilire il loro commercio con l'Impero ottomano. La navigazione nel Mar Nero divenne più attiva. Le navi mercantili ricominciarono a partire regolarmente in direzione dell'Italia.

Alcuni documenti sono particolarmente significativi per ciò che concerne l'importanza dell'esportazione di materie prime da Varna verso l'Italia. All'inizio di novembre del 1596 due grandi vascelli ragusei, la S. Maria della Gratia e il S. Antonio, appartenenti alla famiglia Bona, il S. Giovanni Eremita, appartenente alla famiglia Luchari, e la nave italiana S. Maria della Gratia, gettano l'ancora nel porto. Il solo S. Giovanni Eremita carica a Varna e Galata, in direzione di Ancona, 17.827 pelli di bue, 1.374 pelli di bufalo, 1.284 stoffe, 705 pelli di montone lavorate e non, 1.002 kg di cera.¹⁷ Per quanto riguarda le navi che assicuravano il traffico tra il litorale bulgaro del Mar Nero e Venezia, le informazioni più complete sono quelle riguardanti la nave di Raffaele Di Gozze, il galeone S. Maria del Rosario.

Le esportazioni verso Napoli, anche se non così importanti come quelle verso Ancona, non erano meno considerevoli. Alcuni docu-

⁽¹⁵⁾ Ioanna D. Spisarevska, *Le port Bulgare de Varna et le commerce avec les républiques maritimes d'Italie...*, cit., pp. 181-190.

⁽¹⁶⁾ Toma Popović, *Turska i Dubrovnik u XVI veku*. Srpska književna zadruga, Beograd 1973, p. 259.

⁽¹⁷⁾ DC 163.91'-92 registrato il 23/12/1577, ma concernente affari del 31/10 e dell'inizio di novembre del 1576.

menti indicano che nel corso dell'inverno del 1578 la nave S. Maria Annuntiata caricò a Varna, in direzione di Napoli, 14.135 pelli di bue e 298 pelli di bufalo provenienti anche dalle regioni interne della Bulgaria, a testimonianza del fatto che Varna intratteneva rapporti commerciali anche con i territori situati più internamente, soprattutto in vista della sempre maggiore concorrenza con Rodosto.

Considerati il grande valore dei carichi trasportati dal porto bulgaro verso l'Italia e i pericoli che si incontravano durante la navigazione, data la complessa situazione internazionale della seconda metà del XVI secolo, non meraviglia che le mercanzie, le navi e, talvolta, addirittura gli stessi membri dell'equipaggio fossero assicurati per delle somme considerevoli. La nave Chiara, naufragata nel 1575 durante il suo ritorno da Varna ad Ancona, fu risarcita per la somma di 30.000 ducati d'oro.¹⁸ I numerosi contratti assicurativi relativi ai vascelli che garantivano i trasporti tra Dubrovnik e il litorale bulgaro del Mar Nero e da questo ai porti italiani, non rivelano solamente il carattere altamente pericoloso del viaggio, ma testimoniano anche il declinare e il crescente deterioramento delle relazioni turco-ragusee.¹⁹

I dati emersi dal materiale conservato presso l'archivio raguseo consentono di farci un'idea complessiva della situazione del commercio tra Varna e i centri dell'Italia, soprattutto Meridionale, attraverso il tramite della Repubblica di Ragusa. Decine di navi esportavano quantità considerevoli di pregiate pelli di bue e bufalo, lana e cera dal porto di Varna verso le importanti città di Venezia, Ancona e, al Sud, di Napoli e Messina. Questi rapporti venivano spesso interrotti dal precipitare della situazione politica e militare nella Penisola Balcanica (in particolare a causa delle guerre religiose portate dall'Impero ottomano), ma tali relazioni non si sono mai arrestate del tutto. È utile ricordare che il commercio tra l'Italia e le città della Bulgaria, soprattutto quelle portuali come Varna, è attuale e ben sviluppato.

⁽¹⁸⁾ DC 168.180-181 del 24/12/1575.

⁽¹⁹⁾ Ioanna D. Spisarevska, *Le port Bulgare de Varna et le commerce avec les républiques maritimes d'Italie...*, cit., p. 190.

РЕЗЮМЕ

Избраната тема се базира на проучвания, разглеждащи търговските взаимоотношения между Черно море и Средиземно море в края на средновековието. Анализите се основават на подробно изследване на документи запазени в историческия архив в Рагуса. Те са също и доказателство за съществуващия търговски обмен между бреговете на Италия и България. Пристанище Варна изиграва фундаментална роля на икономическите връзки с Италия въпреки че Балканските територии по онова време са били под владение на Османската империя. Стабилните връзки осъществили се между двете пристанища допринасят за социалния и икономически прогрес на двете страни.