

## **ASSICURATORI EBREI E MARINAI RAGUSEI: MERCI E RISCHI TRA LIVORNO E DUBROVNIK NEL SETTECENTO**

Questo ultimo intervento ha il senso di una cerniera tra l'epoca specifica del convegno - i secoli della preponderanza spagnola e turca nel Mediterraneo - e l'epoca successiva, quella dei grandi rivolgimenti di fine Settecento.

Cercherò di aprire uno squarcio su un argomento molto specifico, da cui però credo si possano trarre indicazioni storiografiche interessanti, che potranno essere utilizzate meglio in futuro.

Nel corso del Settecento sono molte le navi ragusee che toccano Livorno e che si rivelano vettori di merci di pertinenza di ebrei d'ogni parte d'Europa e del bacino del Mediterraneo. Nonostante irrimediabili lacune delle fonti alcuni fondi archivistici restituiscono dati di rilevante interesse, come la presenza costante e sempre più numerosa del naviglio raguseo nel settecento (presenza oltre che di navi, di persone, di cui tra l'altro resta traccia nell'onomastica cittadina, con i cognomi Raugèi e Raùgi, quest'ultimo addirittura di un Sindaco degli anni Settanta).

Tra i fondi utilizzabili, quello Sicurtà, relativo all'ufficio omonimo preposto alla registrazione delle polizze è purtroppo assai lacunoso, per gli anni che vanno dal 1729 al 1762; inesistente per gli anni precedenti e completo solo per gli anni che vanno dal 1763 alla fase unitaria (1860).

Un modo per ritrovare indizi relativi alla compenetrazione tra l'attività di vettori ragusei e dei commercianti e degli assicuratori ebrei (anche se non il più semplice) è lo spoglio degli atti giudiziari civili (dai fondi Governatore ed Auditore in ASLI e ACIL Tribunale dei massari)<sup>1</sup>. In essi si possono identificare le denunce di sinistro marittimo, che erano obbligatorie per riscuotere gli indennizzi; si possono esaminare le cause civili a loro connesse, che a loro volta possono essere riscontrate in un altro fondo, quello Consoli del Mare, anch'esso però poco completo.

Dall'incrocio dei dati reperibili in questi vari fondi emerge una evidenza: i patroni ragusei sono vettori privilegiati per le merci movimentate nel

---

<sup>1</sup> ASLI: Archivio di Stato di Livorno; ACIL: Archivio della Comunità Israelitica di Livorno

Mediterraneo dalle comunità ebraiche, ed in primo luogo da quella sefardita livornese.

E' così che è possibile affermare che le notizie ritrovate tra il 1729 ed il 1785, concernenti navi ragusee, riportano presenze di mercanti ed assicuratori ebrei, in assoluta prevalenza sefarditi, in una percentuale che oggi non è ancora possibile restituire in modo esatto, ma che si aggira sui due terzi del totale. Ossia, le merci movimentate da ebrei di cui è rimasta notizia viaggiano, nel periodo dato, per circa due terzi su navi ragusee; d'altro canto tra due quinti ed un terzo del valore delle merci assicurate su navi ragusee è di pertinenza di ebrei, la maggior parte dei casi in relazione con altri ebrei.

Nel Settecento la marineria ragusea appare vivere in simbiosi con la mercatura degli ebrei, in particolare sefarditi, i quali scelgono come vettori privilegiati i padroni marittimi di Dubrovnik - che per i rapporti di rigorosa neutralità intrattenuti col Gran Turco, con Venezia, con le bandiere tutte che incrociavano nel Mediterraneo - era quella che dava le migliori garanzie di buon esito degli affari.

In effetti un popolo come quello sefardita viveva disperso sulle coste del Mediterraneo e nei Balcani in comunità piccole o grandi, ma che, inserite in collettività di differente lingua e religione, in entità statuali diverse, ovviamente non disponevano di forze militari proprie, capaci di garantire la sicurezza degli affari. Esso dipendeva dalla benevolenza dei sovrani, o meglio dalla convenienza che i sovrani trovavano nell'accogliere le comunità ebraiche nel seno dei propri stati, la cui legge era osservata rigorosamente dagli ebrei, secondo il detto talmudico *dinah malkhutàh dinah*<sup>2</sup>. Per ragioni storiche poi, anche se si danno rilevanti casi di ebrei imprenditori industriali, portatori di tecnologie innovative, il popolo sefardita era dedito prevalentemente alla movimentazione delle merci ed in particolare al commercio di quella speciale merce che sono i capitali. Ad una pesante debolezza politica corrispondeva insomma una rilevante capacità imprenditoriale che in un certo senso la compensava. E' chiaro dunque che un imprenditore politicamente debole non ha interesse a dipendere dai servizi di chi appartiene ad una compagine statale politicamente troppo forte: può sempre all'improvviso subirne i soprusi senza

---

<sup>2</sup> "La legge del sovrano è legge"

potersi difendere, mentre i nemici ed i concorrenti posson vendicarsi del potente rifacendosi sul debole che a lui si è appoggiato.

Si può obiettare che vi sono motivazioni squisitamente economiche che fanno prediligere i ragusei: i loro noli costano meno. E' vero, e costano meno anche i premi delle assicurazioni stipulati su merci viaggianti su naviglio raguseo. Ma questo non fa che confermare l'assunto: se noli e sicurtà sui navigli francesi o su quelli spagnoli sono carissimi, è proprio perché la potenza politico-militare del Re Cristianissimo tanto per limitare l'esempio alla Francia, è tale da lasciar imporre i noli che si vogliono, sulle rotte e per gli scali che si vogliono. Ma chi desidera commerciare tra Livorno e Tunisi, o Algeri, o Istanbul, chi vuol importare ed esportare merci indifferentemente da Londra o da Alicante, da Venezia o da Alessandria ha bisogno di essere svincolato dalle politiche delle grandi potenze.

Ecco perché il ruolo economico dell'imprenditoria sefardita trovava particolare interesse a servirsi di una marineria che in un certo senso le corrispondeva, la cui forza consisteva nella debolezza politico-militare, compensata però da una grande valentia marinara e commerciale.

In altri termini, se Ragusa non disponeva di una flotta da guerra ciò avveniva grazie alla scelta cosciente di un patriziato consapevole di non poter competere militarmente con i grandi potentati marittimi mediterranei, come Venezia, la Spagna, la Sublime Porta, o che nel Mediterraneo tentavano di inserirsi (Olanda, Gran Bretagna). Anche se i mercantili ragusei risultano spesso dotati di cannoni di varia portata, per far fronte alla guerra di corsa o alla pirateria, e addirittura, spesso le bocche da fuoco sono fornite dall'autorità civile ragusea, come forma specifica di tutela militare delegata, era assai più vantaggioso potersi ritagliare uno spazio da intermediario tra potenze piccole e grandi, mediterranee o continentali, a cui offrire l'opportunità di un insieme di servizi commerciali di cui usufruire, senza compromettere difficili relazioni prima di tutto economiche, ma poi anche politico-diplomatiche, e quindi religiose.

Insomma, nell'ambito di quella che impropriamente è stata chiamata *pax turcica*, la funzione di cerniera tra mondo ottomano, musulmano, meridionale e levantino, e mondo cristiano, settentrionale ed occidentale la svolsero Ragusa così come i sefarditi. Con la pragmaticità propria di chi è in un certo senso obbligato a scelte di equidistante incertezza, le due entità - ragusei, o, come si

diceva a Livorno, raugèi - e sefarditi, almeno nell'ambito affrontato da questo studio non sembrano competere, ma anzi approfittano scambievolmente delle proprie specializzazioni e delle reti di relazioni istituite negli scali mediterranei, con significative incursioni nel nord Atlantico.

Presenterò qui alcune schede particolarmente significative relative a movimenti di navi ragusee con merci ed assicurazioni di ebrei, prevalentemente ma non unicamente sefarditi, di cui si ha notizia consultando i fondi citati dell'ACIL e dell'ASLI. Sceglierò qualche esempio del centinaio circa di documenti raccolti: trovo interessante appuntarmi su due momenti, corrispondenti uno ad un anno di guerra, il 1782, con l'episodio culminante del blocco di Gibilterra da parte delle truppe franco-spagnole; l'altro ad un fatto clamoroso ed inusitato che fece giurisprudenza nel campo del diritto assicurativo.

Il capitano Pietro di Giovanni Brasich, capitano della "Annunziata" aveva subito nel giugno 1782 un sinistro di natura del tutto particolare.<sup>3</sup> Proveniente dalla Gran Bretagna, dal porto di Exeter, con un carico di pannine e lane inglesi comprate da mercanti ebrei livornesi, "sudditi neutrali" questi ultimi, nello scontro allora in corso connesso alla guerra di liberazione americana, al varcare lo stretto di Gibilterra la sua nave era stata controllata dalla pattuglia spagnola, e "dagli spagnoli arrestata e condotta a Ceuta", poiché la merce proveniva da un paese nemico.

Gli assicurati Samuel Gallico e Leon Vita Luzatti ebrei fiorentini alla notizia del sinistro innanzitutto notificavano il nome autentico del capitano, nelle polizze sbrigativamente chiamato Giovanni Brasich, quindi richiedevano l'indennizzo agli assicuratori.

Essi sono numerosi: a causa dell'elevato rischio che comportava in quel preciso momento politico importare merci dall'Inghilterra, era necessario distribuire al massimo la responsabilità, suddividendola in tanti tocchi, come si diceva allora. Del resto l'entità della somma assicurata era abbastanza elevata, 1200

---

<sup>3</sup> ACIL Tribunale dei Massari Filza de n.1 a 103 - 1782 - causa 97

pezze da 8 reali di Spagna d'argento<sup>4</sup> per due balle di lana lavorata e 400 per una di pannine.

Si tratta dei sefarditi Michel Pereyra de Leon, Jeuda di Rafael de Faro, Isach Suarez De La Pegna e figli, Moise di Samuel Leon, Moise Nunes Vais, Saul Bonfil e c. integrati dalla ditta più solida e nota, i Dell'Aquila e Modigliani, specialisti nel negozio di assicurazioni. Tutti finiscono per dover pagare il danno ai fiorentini. La "Annunziata" tornerà libera (verosimilmente alleggerita della merce britannica) e riprenderà il mare col suo capitano, che incontriamo negli anni successivi, ma in occasioni che non interessano questo studio.

Quella dei Brasich doveva essere una famiglia di armatori e capitani importante. In effetti Francesco di Giovanni Brasich (forse fratello del precedente), capitano della nave "Madonna del Carmine e San Giovanni Evangelista" il 9 ottobre 1782 si arena su una secca nello stretto di Messina.<sup>5</sup> Era una pollacca, come quella che una bella illustrazione mostra in atto di virare di bordo. Trasportava merci varie sulla tratta Cairo - Alessandretta - Livorno, con scalo intermedio a Cipro, per numerosi ebrei livornesi, come i fratelli Provenzal, Leon Tedeschi, e Samuel Picciotto che, in società, avevan assicurato per 2000 pezze una spedizione di oro e perle. Assicuratori della merce trasportata erano altri ebrei livornesi: Michel Pereyra de Leon, i fratelli Nataff ed i soliti Dell'Aquila e Modigliani. Il 29 dello stesso mese arriva a Livorno la notizia del naufragio, e tutti gli assicurati fanno denuncia di sinistro, per incassare quanto pattuito, dichiarando la rinuncia all'incetta.<sup>6</sup> Ma c'è una variante, inattesa ma prevedibile, visto il tipo di sinistro (il natante si era semplicemente arenato presso il faro di Messina): Francesco Brasich, da marinaio commercialmente affidabile, fa recuperare il carico, lo imbarca su un pinco che batte bandiera del Regno delle Due Sicilie e lo avvia verso Livorno.

---

<sup>4</sup> Pezza da 8, o piastra, era l'unità di conto prevalente nel Settecento; coniato per la prima volta in Spagna, equivaleva a 8 reali d'argento; valeva all'incirca quanto un tallero, o 4 scellini e 6 pences, o una doppia di Barberia. Cfr. E.Chambers, Dizionario universale delle arti e delle scienze, Venezia 1749, vol. 6, *sub voce*.

<sup>5</sup> ACIL Tribunale dei Massari Filza de n.1 a 103 - 1782 - causa 158

<sup>6</sup> La rinuncia all'incetta consisteva nell'abbandonare la merce assicurata, eventualmente recuperata in tutto o in parte, che in tal caso diventava di proprietà dell'assicuratore.

Ne segue una lite a tutta prima poco comprensibile, poiché gli assicurati vogliono incassare le loro polizze, non curandosi di merce evidentemente divenuta poco interessante. Gli assicuratori al contrario eccepiscono la insussistenza del sinistro, sino al punto che il capitano Brasich viene accusato dagli assicurati di essersi accordato con gli assicuratori per danneggiarli. L'accusa era manifestamente improponibile, e celava un'abbastanza evidente malafede dei mercanti che avevano assicurato i pacchetti di sedicenti oro e perle, che evidentemente erano assicurati per un valore molto superiore a quello reale. La causa finì comunque con la vittoria degli assicurati, che incassarono l'indennizzo, grazie alla rinuncia all'incetta, che tempestivamente avevano dichiarato. Non sono riuscito a ritrovare notizia della fine fatta dal carico medesimo, probabilmente rivenduto dagli assicuratori.

Un'altra disavventura toccò nello stesso anno a Matteo di Giacomo Casillari raguseo, capitano della "Santissima Annunziata" (nave diversa dalla precedente, anche se quasi omonima) implicato in una lite tra mercanti ebrei livornesi, fiorentini e tunisini.<sup>7</sup>

La Compagnia della Giornata di Tunisi era una grossa casa commerciale in via di fallimento, costituita da numerosi esponenti delle due distinte comunità ebraiche tunisine, quella al-Tuansa, giudeo-araba, e quella al-Gorna, giudeo-livornese. Importavano lane e tessuti vari, li facevano lavorare nel Levante e rivendevano i manufatti.

David De Montel mercante ebreo livornese sosteneva di esser creditore di tale Compagnia della Giornata per la enorme cifra di 20.000 pezze. Avendo saputo che una partita di lane e di pelli d'agnello spagnole di proprietà di uno dei soci della Compagnia stava viaggiando da Alicante per Livorno in modo non regolare (la polizza i carico della merce parlava del vettore come di un inesistente capitano Nicola Parodi di nazionalità imperiale) sulla nave del capitano Casillari, il De Montel ne ordina il sequestro proprio al capitano raguseo, che pur di togliersi di mezzo quel carico incomodo si affrettò ad obbedire. Va detto che il De Montel ottenne (a cose fatte) anche il benestare della magistratura civile livornese, che stabiliva che la roba sequestrata dovesse esser chiusa nel deposito doganale, "e stante detto deposito, spirato che sia l'infrascritto termine, esser tenuto il sig. De Montel a pagare a detto capitano i

---

<sup>7</sup> ACIL Tribunale dei Massari Filza de n.104 a 142 - 1782 - causa 142

suoi noli a tenore della Polizia di carico" oltre alle spese portuali di carico e scarico, immagazzinaggio sotto chiave, ecc., dato che il sequestro della merce scaricata dal Casillari e richiesto da David De Montel stesso era stato riconosciuto legittimo.

Ma l'altra parte (Enriches Franchetti e c.) ricorse a tutte le magistrature possibili: Consoli del Mare di Pisa, Auditore di Livorno, Massari della Nazione Ebraica di Livorno, opponendo che Matteo di Giacomo Casillari non potesse esercitare il sequestro, se non per interesse proprio (e quindi non per conto di terzi), mentre inoltre le controversie tra ebrei dovevano esser regolate secondo il diritto della Nazione Ebraica di fronte al Tribunale dei Massari.

Casillari aveva avuto buon intuito ad accedere alla richiesta di De Montel prima che fosse formalmente perfezionata: si era liberato di un carico rischioso, aveva incassato il nolo e le spese da De Montel (invece che dai proprietari Enriches e Franchetti, gente dalla dubbia solvibilità, visto l'*escamotage* con cui facevan viaggiare la merce) grazie alla sentenza dell'Auditore, ed aveva così potuto riprendere la sua attività, mentre la causa tra soci e creditori della Compagnia della Giornata sarebbe andata avanti per anni.

Ma il caso più interessante resta quello di Antonio Roman, un ventinovenne capitano raguseo che da Cadice e Malaga - via Marsiglia e Genova - nell'inverno 1784/85 trasportava sulla sua nave, la pollacca "Santissima Annunziata e San Francesco Saverio" un ricco carico, tra cui spiccava, oltre alla preziosa cocciniglia, il colorante messicano, una ingentissima quantità di denaro, almeno 35 mila pezze da 8 reali, tutto assicurato, quest'ultimo, presso varie ditte livornesi, ebraiche e non. Accanto al capitano spunta presto una figura ambigua, Andrea Garmugliesi di Bartolomeo, raguseo anch'egli, che opera come "sopraccarico" (in inglese "supercargo"), ossia sovrintendente alla movimentazione del carico di bordo per conto di proprietari o spedizionieri delle merci. In questo caso Garmugliesi aveva oltre tutto interessi diretti, visto che firmava le polizze a nome del capitano, e da tutti (commercianti, assicuratori, autorità) veniva ritenuto colui che effettivamente disponeva della nave: insomma, il vero proprietario e capitano.

Per ordine di Garmugliesi infatti risultano assicurate (tramite mezzani e commercianti vari livornesi) buona parte delle merci a bordo della nave, e la nave stessa "corpo e attrazzi", come si diceva all'epoca è assicurata da lui (che

firma per conto di Roman, che si definisce per l'occasione analfabeta) tramite lo strumento ignaro rappresentato dal commerciante livornese Pietro Ralli<sup>8</sup>, che stipula "per conto di chi spetta", e che alla fine, in quanto danneggiato per la perdita di merci di sua pertinenza, risulterà vincitore della causa contro i truffatori, assieme alla ditta danese-livornese Tongren.<sup>9</sup>

In un caso però il rapporto assicurativo è più regolare. Si tratta della polizza stipulata dalla ditta Fratelli Recanati e Leon Tedeschi, che avevano assicurato 10 barili di cocciniglia per la grossa cifra di 4225 pezze da 8 reali di Spagna<sup>10</sup> (superiore al valore assicurato per la stessa nave, che era di 3000 pezze), contrattata dal mezzano ebreo Emanuel Pardo Roques per conto delle ditte Dell'Aquila e Modigliani e Salomon Aghib (specializzate in assicurazioni e riassicurazioni) ed altre ditte di sefarditi, dedite più al commercio che all'attività assicurativa, come Jeudah di Rafael de Faro, Josef Alfarin Nunes Vais & c, Samuel Picciotto, Emanuele Monselles..<sup>11</sup>

In breve, la nave fa naufragio, anzi, salta per aria. Così almeno racconta il capitano nella denuncia di sinistro ("consolato", si chiamava all'epoca, poiché andava resa al console del proprio paese, o a quello che rappresentava gli interessi della bandiera che la nave batteva) resa il giorno dopo al giudice di San Remo, di fronte alla cui costa era avvenuto il fatto, e che suppliva alla mancanza *in loco* di un console raguseo o di un suo corrispondente.

Sostiene Roman<sup>12</sup> che verso mezzanotte del 30 gennaio 1785, esaurito il secondo turno di guardia, sceso "nella camera per necessità corporali" la trova piena di fumo che filtra da un portello. Lo apre e vede il fuoco avvampare nella cala. Chiama aiuto, ma, data la prossimità della santabarbara contenente 6 fusti di polvere da cannone, i marinai "temevan, colla perdita della nave, perire anch'essi, onde tutti unanimi stabilimmo getar in mare la scialuppa, come fecimo". Quanto al fatto che non era riuscito a salvar quasi nulla, Roman si

---

<sup>8</sup> ASLI Consoli del Mare 58, atto 15; l'assicuratore G.C.Giera (agente per conto delle compagnie triestine Privilegiata, La vecchia Compagnia d'assicurazioni, La Camera Mercantile d'assicurazione marittima) garantiva "per mesi 4 di fermo e 2 di rispetto a principiare dal 15 agosto 1784 mese per mese a 1 e 1/4% al mese".

<sup>9</sup> ASLI Consoli del Mare Sentenza del 19/12/1785

<sup>10</sup> ASLI Sicurtà, 2/11/1784

<sup>11</sup> ASLI Governatore e Auditore n°1527-1785 dal n°128 al n°200 - causa 140, atto del 9/2/85

<sup>12</sup> Il testo integrale delle deposizioni è accluso in appendice a questa relazione.

giustificava dicendo che le cifre affidategli eran nascoste sotto le merci, "stante il contrabbando che regna in Spagna" mentre i denari caricati a Marsiglia li aveva nascosti, guarda caso, nella santabarbara. Tutto ciò era accaduto per colpa del dispensiere, sceso sottocoperta a cercare acquavite con un lume che vi aveva poi dimenticato acceso. Tutte le dichiarazioni, punto per punto, eran riconfermate sotto giuramento dal nostromo ed altri due marinai (tra cui il dispensiere causa del sinistro).

Appena la notizia giunge a Genova e Livorno, tutti gli assicurati si muovono per riscuotere gli indennizzi. Ma l'ingordigia di un mercante genovese fa scoppiare il caso. Emanuele Migone, venuto a sapere del "consolato" reso a San Remo prima che fosse di pubblico dominio, tenta una truffa ai danni degli assicuratori ebrei livornesi Dell'Aquila e Modigliani, ordinando al figlio Giacomo, suo corrispondente a Livorno, di farsi assicurare a qualunque prezzo un inesistente carico di denaro presunto viaggiante sulla nave di Antonio Roman, per poterne riscuotere un sicuro indennizzo (di ben 1700 pezze). Gli assicuratori assumono il rischio, probabilmente poiché subodorano la truffa e metton in conto di poter incamerare il premio, altissimo, di 85 pezze (pari al 20% annuo), come in effetti avverrà.<sup>13</sup>

Da questo tentativo si aprirà però un contenzioso che porterà a scoprire la originaria truffa maggiore, quella messa in opera da Andrea Garmugliesi e Antonio Roman nel dichiarare il naufragio, mai avvenuto, della "Santissima Annunziata e San Francesco Saverio" che invece sappiamo (dalle carte del curatore degli interessi di Andrea Garmugliesi) riassicurata a Marsiglia sei mesi dopo che doveva esser saltata per aria.<sup>14</sup>

Il processo civile che si svolge presso i Consoli del Mare di Pisa mette in evidenza la baratteria (così vien definita la truffa) ordita dai due compari, accreditando la storia del naufragio; gli assicuratori venivano assolti dall'obbligo di pagare gli indennizzi, in primo luogo quelli delle polizze surrettiziamente stipulate da Andrea Garmugliesi, alla cui sorte venivano assimilate le polizze di tutti gli altri assicurati, con una decisione salomonica ma poco soddisfacente per le vittime della truffa. I danneggiati infatti avrebbero dovuto rifarsi, ovviamente, contro i barattieri. Ossia contro

---

<sup>13</sup> ASLI Governatore e Auditore n°1527-1785 dal n°128 al n°200 - causa 140, atto del 7/2/85.

<sup>14</sup> ASLI Governatore e Auditore n°1527-1785 dal n°128 al n°200 - causa 140, atto del 19/9/85

personaggi imprendibili, a meno che Tommaso Batacchi, console raguseo a Livorno, vittima anch'egli della baratteria, in quanto rappresentante legale di alcuni mercanti genovesi Boccardo, Romairone e Ghellino a cui Roman doveva consegnare alcune migliaia di pezze, non abbia saputo operare in modo da far perseguire dalla magistratura ragusea i due compari Antonio Roman e Andrea Garmugliesi che da Marsiglia continuavano a muovere i loro affari a Livorno tramite il loro rappresentante legale Domenico Bartolucci.

Bisogna dire che dalle carte emerge un quadro sconcertante di diffusa propensione all'imbroglio, alle truffe piccole e grandi, riuscite o no. Si scopre che Recanati e Tedeschi assicurati come si è visto per 4250 pezze, reclamano un indennizzo di 8205 pezze: in altre parole, hanno come minimo evaso la tassa di registro denunciando il 50% circa della cifra assicurata (a meno che non tentino anche loro una truffa); ma si scopre anche che Salomon Aghib e Dell'Aquila e Modigliani, per evitare di pagare le spese processuali<sup>15</sup> tentano di far credere di aver pagato gli indennizzi secondo le denunce dei propri assicurati ebrei. Truffa, quest'ultima, di difficile accertamento, all'epoca, poiché le cause tra ebrei, come si è detto, venivan discusse al Tribunale dei Massari della Nazione Ebraica (a cui andavan prodotte anche le denunce di sinistro), al di fuori della giurisdizione della giustizia civile granducale.

E con ciò credo che risulteranno attenuate le tinte fosche con cui ho dovuto presentare i due compari Roman e Garmugliesi, che evidentemente si muovevano da bravi farabutti più in gamba degli ordinari lestofanti che popolavano il mondo commerciale marittimo di allora.

Ecco, anche se mi sono allontanato dall'argomento del Convegno, ho creduto interessante presentare uno spaccato certamente parziale ma significativo della vita commerciale e marinara che ha visto convergere il percorso di due entità storiche (marinai ragusei e commercianti ebrei) che hanno contribuito a determinare il carattere delle genti mediterranee, punto di vista realistico della vita fervida di questo mare che ci unisce.

---

<sup>15</sup> Si trattava, per la precisione di rifondere le spese sostenute da Girolamo Nascio proprio commesso, ossia rappresentante legale, e di riconoscergli i diritti di senseria per la stipula di varie sicurtà acce sulle merci viaggianti sulla nave di Roman e Garmugliesi per circa 13700 pezze totali.

## **Appendice**

Testo della deposizione giurata (detta "consolato") del capitano Antonio Roman raguseo, e dei suoi compagni Simone Bernici nostromo, Luca Petronicci marinaio, Pietro Cottelarici dispensiere, resa al giudice e vicario di San Remo il 31 gennaio 1785 (da ASLI Governatore e Auditore 1527-1785, causa 137)<sup>16</sup>

1785 giorno di lunedì 31 del mese di gennaio alla mattina nella cancelleria di San Remo alla presenza dell'Illustrissimo signor Niccolò Queiraza Giudice Ordinario e Vicario della città è comparso nanti [sic] il Illustrissimo signor Giudice il Capitano Antonio Roman Raguseo il quale volendo fare il suo Consolato dell'occorsoli nell'incendio di sua nave merci e contanti de' quali era carica con suo giuramento toccate le Scritture dice dichiara e manifesta in tutto come in appresso.

"Dopo aver già sofferta la disgrazia della perdita degli alberi o sia trinchetto vele e pennoni della nave nominata "Santissima Annunziata e San Francesco Zaverio" [sic] nel viaggio che avevo intrapreso dalla città di Cadice e Malaga e del quale infortunio ne ho già fatto altro mio Consolato nella città di Marsiglia a quel Tribunale competente, mi si è data nella scorsa notte assai più forte disgrazia della sudetta quale è la perdita della medesima mia nave merci, contanti, de' quali era carica e che ho dovuto soffrire per l'incendio di essa accaduto nel modo che vo a narrarle. Partj dal porto di Marsiglia li undici cadente con detta mia Nave equipaggiata di undici marinari e me compreso in numero di dodici, di portata di due mila mine circa sopra la quale erano imbarcate le seguenti merci cioè Zucchero, Indaco, Cocciniglie, Rame, Piombo, Quoia, Stagni, Fagioli, Vino et altre diverse che più non mi

---

<sup>16</sup> La trascrizione è resa quanto più possibile fedele all'originale, mantenendo anacoluti ed idiotismi talvolta segnalati con un [sic]; sono stati normalizzati i toponimi e la punteggiatura. Uno speciale ringraziamento all'amico dr. Andrea Addobbati a cui sono debitore di importanti suggerimenti.

sovengono caricate in detta città di Cadice e Malaga, oltre trentamila pezze e più Spagna Argento appartenenti a diversi della città di Genova e Livorno pure caricate colà ed altri cinquemila pezzi simili caricati in Marsiglia da Monsieur Matthieu Chaix e comp. per consegnarsi in Livorno a monsieur Torngren e comp. e l'altri sudetti pezzi e merci devono risultare da contro Polizze che devono essere a mani rispettivi ricevitori di Livorno. E partj da detta città di Marsiglia con apparenza di buono e favorevole tempo come fecero altri bastimenti e giunto in distanza di quindici leghe circa da Capo Croisette con vento Levante, quale rinforzato nel giorno 13 detto mi fece ritornare a dietro distante una lega circa da Marsiglia, ove stimai rifugiarmi per non correre nel Golfo a causa delle correnti et ivi mi fermai a causa de' venti contrari fino al giorno 23 detto. Alla mattina di quel giorno mi partj per proseguire il mio viaggio in compagnia di molti altri bastimenti destinati per altre diverse parti e trovatomì il giorno 25 fuori Capo Sicié ove ero giunto con venti variabili, al doppio [sic] pranzo rinforzato nuovamente il vento da Levante quale non mi permise di adoprar le vele necessarie per avanzar camino [sic] onde la mattina del giorno 26 successivo continuando a rinforzare vie più [sic] detto vento di levante di comune consenso del mio equipaggio appoggiai nuovamente per salvarmi a detto Tolone ove avendo ritrovati molti bastimenti presi un Piloto francese quale venne fuori con la barchetta e mi condusse a Humes poco distante da detto Tolone. Il giorno 28 feci nuovamente vela per il mio destino con venti a maestro, quali mi accompagnarono fuori Capo San Tropez. Circa la mezzanotte di detto giorno mi trovavo in distanza di circa miglia dodici da detto capo ove incontrai un fiero vento da Greco che non mi lasciò tenere che i soli trevi e avendomi slargato quaranta circa miglia trovai bonaccia di vento mare grosso, lo che accadde nel giorno 29 detto nel quale stante la calma non potei far camino. Nella mattina poi dei [sic] 30 detto essendosi incominciato a stendere, dico il vento favorevole, col quale venni fino in distanza di 35 circa miglia da Monaco. Et alle ore otto di sera resa già la prima guardia e resisi a dormire quelli dell'altra successiva guardia dopo circa mezz'ora essendo io medesimo sceso nella camera per necessità corporale trovai in essa del fumo, e non potendo capire da che fosse causato ho aperto il portello che resta in detta camera, sotto del quale eranvi dell'Olio di Lino, Trementina, Stoppa, un caratello d'Acquavite et altre cose necessarie per la nave e per le cibarie, e di subito avvampato dalla stessa fiamma di fuoco, e chiamata subito la mia gente

affinché accorresse subito a smorzare detto fuoco, come di fatti accorsero, ma poiché sapevano che nelli due camerini della camera eravi sei barili di polvere da cannone per uso della nave, non vollero arrischiarsi per che [sic] temevano colla perdita della nave perire anch'essi onde tutti unanimi stabilimmo gettare in mare la Scialuppa come fecimo [sic] per salvare la propria vita senza aver potuto recuperare cosa alcuna di dette Mercanzie e denari fuorché taluno de' Marinari che ha recuperato pochi pezzi di loro rispettive spettanze, et io appena ho potuto salvare cento tre pezzi e mezzo che erano nel camerino superiore cioè sopra la poppa dei quali ne spettano soltanto cinquanta e li resi a chi appartengono e non mi è potuto riuscire salvare tutti gl'altri pezzi sudetti perché erano riposti al di sotto delle merci in diverse parti della nave, atteso il Contrabbando che regna in Spagna, egualmente che gli altri cinquemila che avevo ricevuto in Marsiglia, quali però nemmeno li ho potuti per non averli avuti alla mano perché posti in S.Barbara. Un tal disordine è avvenuto dall'inavertenza [sic] del Dispensiere che lasciò in sudetto luogo il lume acceso con cui vi era andato. E staccatisi appena da detta nave quaranta circa passi abbiamo sentito un forte scoppio e veduto andare in aria detta nave per il fuoco preso da detta polvere. E questa è tutta la serie del sudetto mio viaggio e dell'infortunio sofferto del quale mi stimo in dovere fare il mio Manifesto in questa Curia per la mia Indennità come che questa è la prima Terra che ho incontrato dopo lo stesso, ed insisto per la verità di quanto sopra siano esaminati il mio Dispensiere, Nostr'omo e qualche d'un altro di detto mio Equipaggio". D'età di anni 29 circa.

Poco doppo [sic] in detto luogo et alla presenza come sopra è comparso Simone Bernici quondam Bernardo Raguseo nostr'Uomo il quale da me infrascritto Notaio Camerale esaminato e datole giuramento di manifestare la Verità conforme con il suo giuramento, toccate le Scritture ha giurato, e deposto in tutto come in appresso.

"Dopo la partenza che abbiamo fatta da Marsiglia colla Nave comandata dal Capitano Antonio Roman Raguseo, nominata "Santissima Annunziata e San Francesco Zaverio" [sic] equipaggiata di dodici persone compreso il detto capitano che seguì il giorno 28 cadente da Humes poco distante da Tolone ove erano pochi giorni che eravamo ancorati con detta nave a causa de' venti; quindi abbiamo viaggiato con pochi venti favorevoli fino a San Tropez e sopraggiunti i venti da Greco siamo corsi in altura circa 40 miglia, e cessati

detti venti restammo il giorno 29 detto in calma di vento e giunsammo [sic] poi il giorno di ieri sulle alture di Monaco. In sudetta distanza a causa della variazione dei venti bordeggiammo tutto il giorno e si [sic] trovammo sulla sera distanti da terra nelle acque di Monaco da circa Miglia 30. Alle ore otto della sera resa già la prima guardia in nostro Dispensiere calò a basso a prender dell'acqua vite per l'equipaggio con lume di candela di cera, essendo andati a riposare quelli della seconda unitamente a tutto l'equipaggio, ed è accaduto che, stando io con uno di detta guardia, passeggiammo sul bordo di detta nave, ho sentito che il detto nostro capitano dalla camera ove erasi portato a mio credere per necessità corporale, gridò "La nave piglia fuoco ajuto ajuto" ed io con li altri quattro che formavano la seconda guardia accorsimo [sic] alla detta camera e trovammo che avvampava fuoco dal portello di S.Barbera [sic], e chiamandosi dell'acqua per smorzare detto fuoco sono accorsi gli altri del detto equipaggio, e visto che il fuoco andava ad inoltrarsi in Santa Barbera ove erano sei barili di Polvere da Cannone, in due camerini, niuno si è voluto arrischiare d'inoltrarsi a quella parte, ed unanimemente si è determinato di abbandonare, come abbiamo fatto, la detta nave e salvare la propria vita colla scialuppa quale subito fu gettata in mare e con la stessa se [sic] ne siamo partiti senza che si sia potuto salvare alcuna parte delle Merci e Denari sudetti, a riprova che il detto nostro Capitano ha appena potuto dar di mano ad un piccolo sacchetto pezzi Spagna Argento che era nel camerino sopra la poppa. Sudetta nave era carica di diverse merci fra le quali Zuccheri, Cacao, Cocconiglie, [sic] Piombi, Rami, Stagni, Coja, Vino, Indaco, Fagioli et altre Merci, quali erano dirette per diversi Mercadanti di Genova e Livorno ed oltre dette Mercanzie imbarcate nella Città di Cadice, e Malaga, vi erano diversi sacchetti di danaro imbarcati ove sopra, et altri simili imbarcati nella città di Marsiglia. Nella distanza poi che siamo stati da 30 a 40 passi da detta nave si è sentito un forte scoppio causato dalla polvere, ch'era in sudetta nave la quale è andata in pezzi per quanto si è potuto giudicare dalle fiamme che si sono vedute. Cio è quanto è occorso dal sudetto giorno di Venerdi fino al giorno d'oggi, in cui con sudetta scialuppa siamo qui giunti". D'età di Anni 34 circa.

Immediatamente ove et alla presenza come sopra è comparso Luca Petronicci quondam Giovanni altro marinaio Raguseo dell'Equipaggio di sudetta Nave e lo stesso da me detto Notaro convenevolmente esaminato, e datole il

giuramento di dir la verità conformemente ha giurato toccate le Scritture e deposto in tutto che segue.

"Il giorno 28 cadente partimmo con la nave nominata "Santissima Annunziata e San Francesco Zaverio" comandata dal Capitano Antonio Roman pure Raguseo coll'Equipaggio di dodici persone in tutto, compreso esso Capitano, col carico di diversi Generi, cioè Zuccheri, Cacao, Conciniglia [sic], Indaco, Stagni, Rami, Vino, Fagioli, Coja, Indaco, et altro caricate nella città di Cadice e Malaga, unitamente a una partita di 40.000 circa pezzi di Spagna argento compresi in questi una partita di circa 5000 caricati nella città di Marsiglia. Partimmo, dissi, da Humes distante poco da Tolone dove a causa dei venti eravamo stati alcuni giorni ancorati, et abbiamo navigato con poco vento favorevole fino a San Tropez. Ivi, sopraggiunti venti da Greco, siamo stati obbligati a prendere le alture in distanza di circa miglia 40 da terra; cessato quindi detto vento il giorno di Sabato successivo 29 corrente stammo [sic] calma di vento ed arrivammo in tutto il decorso della notte sulle alture di Monaco. Sempre in detta altura il giorno di jeri poi a causa della variazione de' venti dovettemo [sic] bordeggiare tutto il giorno e sul fare della sera eravamo distanti da detta Terra sopra Monaco da circa miglia 30, e avanzatasi la notte alle ore otto di detta notte resa la prima Guardia il Dispensiere di detta nave scese a basso a prender dell'acquavite da darsi all'Equipaggio, ed aveva seco un lume di candela accesa ed in detta ora quelli della seconda guardia unitamente al rimanente dell'Equipaggio andarono a riposare, ed jo restai di guardia alla detta nave, secondo il costume, e passato qualche poco tempo ho sentito che il detto nostro Capitano il quale era sceso nella camera forse per suoi bisogni corporali si pose a gridare dalla stessa dicendo che la nave prendeva fuoco e che si corresse a dar ajuto, ed io allora in compagnia degl'altri quattro che erano pure di guardia accorsimo [sic] alla detta camera ovi [sic] giunti trovammo che avvampava il fuoco da un portello di Santa Barbara, ed avendo chiamato in ajuto dell'Acqua ad oggetto di smorzare il fuoco è accorso buona parte dell'Equipaggio e visto che il fuoco filtrava a dove erano sei barili di polvere da Cannone e li quali erano posti in due camerini risolsimo [sic] unanimemente invece di tentare l'estinzione del fuoco che si conobbe impossibile, di abbandonare la nave e salvarsi essi sulla scialuppa, ed in fatti non tardammo di gettare in mare la medesima, rifugiarsi in essa senza aver avuto campo di dare mano a cosa alcuna solo che il capitano nell'atto che noi

stavamo per gettare detta scialuppa in Mare e prese nel camerino sopra la poppa un piccolo sacchetto di pezzi Spagna argento e si imbarcò con noi esso pure e scostatisi circa 30 passi dalla medesima nave ho sentito uno scoppio dal quale si è veduta accesa la Nave senza che da noi si sia sofferto cosa alcuna, ed indi abbiamo proseguito con detta nostra scialuppa sino a questa spiaggia che è quanto posso deporre in senso di pura Verità aggiungendo che detto carico di Mercanzia e denari era diretto per le piazze di Genova e Livorno". D'età di anni 37 circa.

Poco dopo e alla presenza sudetta è comparso Pietro Cottelarici di Nicolò pure Raguseo Dispensiere et altro Marinaro della detta nave comandata dal sudetto Capitano Antonio Roman pure Raguseo, e da me medesimo sopra esaminato ed a cui dato il giuramento di dire verità toccate le sacre Scritture ha giurato e deposto in tutto come in appresso.

"Jeri giorno di domenica essendo a causa dei venti variabili a con detta nave bordeggiare sulle alture di Monaco in distanza da Terra da circa Miglia 40. avvenne che alla sera ci trovammo più vicini a Terra da circa 5 in 6 miglia ed avvicinati le ore 8 l'Equipaggio di detta nave andò a riposare, lasciata la guardia a detta nave di 5 marinari, ed jo in detto mentre come Dispensiere scesi con una candela di sego accesa in mano in S.Barbara ad oggetto di prendere dell'acquavite per l'Equipaggio della medesima e posai detta candela appoggiata ad un legno, e cavata l'acquavite dal fusto, e presa una piccola bottiglia fui chiamato dalla gente di detta guardia, ed jo allora senza pensare ad altro salij sopra, lasciando detta candela accesa nel sito sudetto senza più venirmi [sic] di andarla a levare. Passata circa mezz'ora il nostro Capitano andò nella camera, io credo per qualche necessità corporale, ed ivi giunto sentii che gridò che era il fuoco alla nave, onde dovessero accorrere ad ajutarlo, ed in fatti tali uni del detto equipaggio accorsero, e per questo ho inteso che trovarono aperto il portello di detta S.Barbara, da dove uscivano fiamme di fuoco. Allora jo, sovvenutomi di essermi dimenticato il lume sudetto acceso, stimai di nascondermi pel timore che l'equipaggio mi facesse dell'insulti a causa che per mia colpa aveva a succedere quello che è successo, solo che avendo inteso che si cercava si portasse dell'acqua ad oggetto di smorzare il fuoco, allora jo pure accorsi in compagnia degl'altri, e viddi [sic] di fatti uscivano le fiamme dal detto portello, ma i sudetti dell'equipaggio stimarono, invece di portar acqua, di procurar di salvarsi con fuggirsene, ed abbandonare la nave ciò che fu concluso

concordemente, e tutti subito si portarono a gettare la Scialuppa in mare e nell'atto istesso il Capitano si portò in un camerino sopra la poppa, e prese un piccolo sacchetto di pezzi Spagna Argento e s'imbarcammo [sic] tutti insieme sopra detta Scialuppa, senza essersi potuto estrarre dalla medesima cosa alcuna. E scostatisi 30 passi circa dalla detta nave, ho inteso uno scoppio cagionato dai 6 barili di polvere, che erano in due camerini posti in S.Barbara, i quali devono aver preso fuoco perché le fiamme erano vicine agl'istessi e viddi [sic] la nave accesa e noi non potessimo [sic] cosa alcuna, e se [sic] ne siamo venuti in dirittura a questa spiaggia. Detta Nave era carica di Zuccheri Fagioli Indaco, Stagni, Rami, Piombi, Vino, Cuoja, Cacao e Cucciniglia, [sic] et altre mercanzie, sotto delle quali vi erano nascoste da 30 a 35 mila pezzi Spagna Argento caricati unitamente a dette mercanzie nella città di Malaga e Cadice, et oltre a detti denari v'erano 5 mila pezzi caricati in Marsiglia ed erano tutte dette mercanzie e danari dirette per le piazze di Genova e Livorno, che è quanto". D'anni 33 circa.

Fa istanza e richiede il Capitano Roman che del presente suo consolato gneue [sic] sia data copia autentica delle quali cose tutte me Ettore Figari Cancelliere della Curia della città' di San Remo fatto in tutto come sopra alla presenza dei Signori Notaro Geronimo Ormea quondam Spettabile, Sig. Antonio e Pietro Francese Oreggia quondam Giuseppe alle predette cose chiamati.

Successivamente il Presidente Illustrissimo Signor Vicario Giudice Ordinario ha ordinato et ordina che del presente Consolato e Testimoniale ne sia da me Cancelliere data copia autentica sigillata col solito sigillo al sudetto Capitano Antonio Roman affinché possa lo stesso far constare presso chiunque spetta la propria indubitata fede

1785 a Primo febbraio

Estratto in tutto come sopra dal foglio straordinario della Curia di San Remo degli anni 1784 in 1786 in carte quattro compresa la presente

Ettore Figari Cancelliere

10 febbrajo 1785

Ho ritirato l'autentico del presente atto per il dr. Filippo Bargioni Gherardi