

Carlo Anselmi

I Registri di sanità marittima di Marciana alla metà del XVIII secolo

1. *Introduzione.* La parte occidentale dell'Elba, dove sorge Marciana, ha un territorio aspro e scosceso, dominato dal massiccio del monte Capanne, le cui pendici precipitano a strapiombo sul mare. Lo spazio per l'agricoltura è poco: ogni lembo di terra deve essere strappato con fatica al granito. La parte occidentale e quella meridionale del massiccio sono molto aride e caratterizzate da terreni caotici con estesi affioramenti granitici. L'unica coltivazione possibile in questo contesto è quella della vite, mediante la tecnica dei terrazzamenti, le cui tracce sono visibili ancora oggi. Il versante a nord è invece ricco di acque e di boschi, prevalentemente a castagni, ma l'orografia non consente neanche qui la coltivazione del grano, se non sporadicamente. Per questo motivo Marciana, fin dai tempi più remoti, per la propria sopravvivenza ha dovuto contare su un'economia di scambio. In estrema sintesi: vino contro grano. Per motivi evidenti gran parte di questi scambi avvenivano via mare e lo scopo principale di questo lavoro è di studiare le direttrici di questi scambi.

Marciana sorge in alto, arroccata sul fianco della montagna, con la forza pisana a difenderla dalle incursioni barbaresche. Sulla riva del mare, come in tantissimi borghi mediterranei, troviamo la *marina*. All'inizio solo poche baracche di pescatori, qualche magazzino, la spiaggia e la torre della Novaglia con i suoi cannoni a difendere l'approdo. Alla metà del XVIII secolo non c'era ancora un porto, né un molo: solo una spiaggia e qualche magazzino. I bastimenti dunque restavano all'ancora e caricavano le merci utilizzando dei pontili di legno. L'approdo non è protetto dai venti settentrionali e col mare grosso occorreva mettere in salvo le barche portandole a ridosso o tirandole in secca. Nonostante la marina fosse così poco accogliente e sicura, vi si svolgeva un traffico fiorente e in alcuni giorni si registravano decine di arrivi e partenze di bastimenti.

Il contesto storico generale in cui va inserita la nostra analisi è quello compreso tra la fine della guerra di successione austriaca (1748) e l'inizio della

guerra dei sette anni (1756). In quest'epoca il territorio di Marciana, come gran parte dell'isola d'Elba, fa parte del Principato di Piombino, retto dalla famiglia Ludovisi-Boncompagni. Le varie *comunità* del territorio sono amministrate da un'assemblea elettiva di *anziani* sotto la supervisione di un governatore nominato dal principe, secondo uno schema istituzionale codificato negli *Statuti*, risalente in buona parte all'età comunale.

2. *Le fonti documentali.* Dopo le grandi pestilenze del Trecento si andò progressivamente sviluppando in Italia una rete di presidi sanitari, localizzati nelle città e nei porti, il cui scopo era di prevenire la diffusione delle epidemie mediante un rigido controllo dei movimenti delle persone e delle merci provenienti da zone ritenute a rischio.

Il controllo sui traffici marittimi era basato essenzialmente sul sistema delle patenti di sanità¹. Prima della partenza dal porto di origine, il *padrone* del bastimento doveva farsi rilasciare la patente, che materialmente era una attestazione di buona salute pubblica e di assenza di contagi. Su di essa erano indicati il nome del padrone, il numero di marinai e, talvolta, la merce trasportata. Anche a Marciana, presumibilmente nella prima metà del XVIII secolo, fu insediato un Deputato di sanità e da quel momento venne tenuta una registrazione precisa di tutto il traffico marittimo in arrivo e in partenza, che costituisce appunto la fonte dei nostri dati. Nell'Archivio storico del Comune di Marciana sono conservati due serie di documenti redatti dal Deputato di sanità: il registro delle "Pratiche dei bastimenti", in cui sono annotati gli arrivi, e quello delle "Patenti rilasciate della sanità", in cui troviamo le partenze.

L'arco di tempo studiato è molto limitato: dal 1752 al 1757, corrispondente al più antico registro degli arrivi disponibile. I registri di arrivi e partenze non si sovrappongono temporalmente, nel senso che il più antico registro delle partenze disponibile inizia con il 1756. Volendo avere un'immagine complessiva di arrivi e partenze, si è quindi studiato integralmente il registro degli arrivi e per le partenze solo il biennio dal 1756-1757. Quella ottenuta è quindi sostanzialmente una fotografia "istantanea" dei traffici marittimi, che può comunque essere estesa, con le dovute cautele, ad altri periodi storici. A suscitare interesse è una caratteristica peculiare di queste fonti: l'insieme dei dati è notevolmente "chiuso", nel senso che gran parte delle registrazioni riguardano bastimenti di Marciana. Non solo: molto spesso si riferiscono alle stesse persone che partono e arrivano molte volte. Ciò consente l'analisi di alcuni aspetti che difficilmente sarebbe possibile evidenziare se le registrazioni

¹ Si veda C.M. Cipolla, *Il burocrate e il marinaio. La Sanità toscana e le tribolazioni degli inglesi a Livorno nel XVII secolo*, il Mulino, Bologna 1992.

riguardassero un porto più grande, con decine e decine di arrivi al giorno e provenienze disparate.

Il primo volume delle “Pratiche dei bastimenti” risulta disperso, quindi quello studiato è il secondo. In esso sono presenti circa 2.400 registrazioni la cui struttura logica è in gran parte ripetitiva e quindi adatta a uno studio di tipo statistico. Di seguito ne riportiamo un tipico esempio:

al dì 8 detto [dicembre 1752] arrivò a questa spiaggia con suo leuto nominato S. Difen-dente, carico di grano, il Padrone Domenico Pavoni di Marciana, con marinari quattro in tutto, esso Padrone compreso, procedendo da Baratti, e dopo le solite diligenze, esami, fu ammesso a pratica, havendo presentato patente di Marciana in data del 25 novembre, e dopo varie rafferme, vista con pratica in Baratti il dì 7 dicembre, come in filza 123.

Oltre a questo tipo di registrazioni, molto raramente se ne trovano altre che riportano fatti inusuali, quali a esempio naufragi o ritrovamenti di relitti alla deriva.

L’analisi è stata effettuata inserendo i dati in un archivio informatico, la cui struttura logica è riportata in tab. 1.

Tab. 1. Struttura logica dell’archivio per il registro arrivi

<i>descrizione</i>
progressivo registrazione (chiave)
numero pagina
data arrivo
nome del padrone del bastimento
cognome del padrone
luogo di origine del padrone
tipo di imbarcazione
nome dell’imbarcazione
numero di marinai
carico
luogo di emissione della patente
data emissione patente
ultimo porto in cui è stata vistata la patente
data in cui è stata vistata la patente
numero progressivo nella filza

Il registro delle partenze è denominato “Patenti rilasciate della sanità”. Il primo e il secondo volume sono entrambi andati perduti. Quello studiato è quindi il terzo, che copre gli anni dal 1756 al 1763. Di esso, per il momento, è

stata completata l'analisi solo per i primi due anni, corrispondenti a poco più di mille registrazioni. Di seguito ne riportiamo un tipico esempio:

159 A di 24 detto [febbraio 1756] Padron Gio Luigi Mazzei di Marciana levò patente nuova per andare a Genova con suo leuto nominato la Madonna del Rosario carico di vino e marinari cinque in tutto esso Padrone compreso.

In tab. 2 è riportata la struttura logica utilizzata per l'archivio informatico.

Tab. 2. Struttura dell'archivio informatico per il registro delle partenze

<i>descrizione</i>
progressivo registrazione (chiave)
pagina
numero registrazione
data rilascio patente
nome del padrone del bastimento
cognome del padrone
luogo di origine del padrone
destinazione
tipo di imbarcazione
nome dell'imbarcazione
carico
numero di marinai

3. *Gli arrivi*

3.1. *Andamento temporale.* Il dato più semplice, che possiamo ottenere immediatamente, è il numero medio giornaliero di arrivi. Considerato che nei circa cinque anni considerati abbiamo 2.400 registrazioni, si ottiene una media di 1,3 arrivi al giorno. Questo dato preso da solo ci dice però ben poco sull'attività che si svolgeva alla marina di Marciana. Un quadro più significativo si ottiene considerando gli arrivi mensili, come riportato nella figura 1.

Si nota, come prevedibile, una forte componente stagionale, con un massimo di arrivi nei mesi estivi e un minimo in quelli invernali. Questo andamento stagionale risulta più evidente se si considerano tutti gli arrivi avvenuti per ogni mese, come riportato nella figura 2.

Questo andamento è il risultato della sovrapposizione di vari fattori: i cicli stagionali della produzione del vino, l'arrivo dei tonni e le mattanze, le caro-

Fig. 1. Arrivi mensili

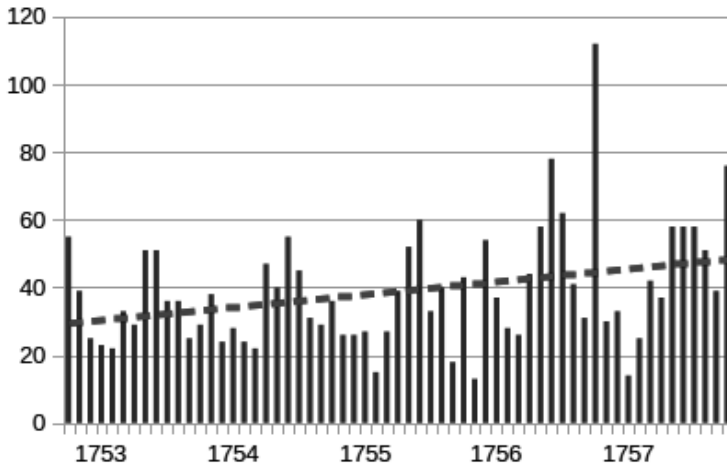
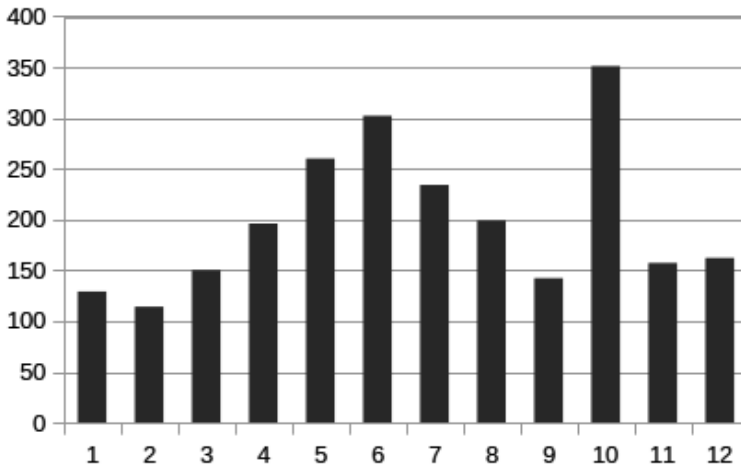


Fig. 2. Numero totale di arrivi suddivisi per mese



vane dei pescatori napoletani in transito, ma soprattutto è il risultato dei cicli meteorologici annuali, che per un'isola come l'Elba costituiscono un condizionamento ineludibile. Esaminando la figura 2 si nota un andamento quasi perfettamente simmetrico rispetto al massimo di giugno, a cui si sovrappone un picco molto netto nel mese di ottobre. Esso corrisponde al massiccio flusso delle barche da pesca e *coralline* napoletane che dalla Sardegna e dalla Cor-

sica, a fine stagione, rientrano alle basi, viaggiando spesso in convoglio per proteggersi dagli attacchi dei pirati.

La figura 1 evidenzia anche una chiara tendenza alla crescita del traffico che, in effetti, nei cinque anni considerati passa da circa 30 a circa 50 arrivi mensili.

3.2. *Merci in arrivo.* Il primo dato che colpisce è il gran numero di bastimenti che arrivano *vacanti*, cioè vuoti: circa i due terzi del totale. In effetti quelli che arrivano *vacanti* sono quasi sempre bastimenti marcianesi che ritornano dopo aver trasportato il vino. Se a questi aggiungiamo le barche da pesca, cioè quelle che trasportano «attrezzi da pesca», si vede che solo il 20 per cento dei bastimenti in arrivo trasporta effettivamente delle merci. Un'analoga analisi sulle partenze mostra invece che circa il 70 per cento dei bastimenti parte carico. Dal semplice confronto di questi due dati si può dedurre che il traffico marittimo di Marciana è fortemente polarizzato sull'esportazione.

Prendendo in considerazione i soli arrivi di bastimenti carichi di merce, riportati in tab. 3, si vede che la voce di importazione di gran lunga più importante è il grano, che da solo pesa per il 55 per cento degli arrivi. Ciò conferma il fatto, già accennato nell'introduzione, che per il grano Marciana era totalmente dipendente dalle importazioni. Le zone di provenienza del grano sono spesso annotate sul registro. Si tratta per la maggior parte di approdi della vicina terraferma: Piombino, Baratti, Follonica e Scarlino, ma anche Montalto e Civitavecchia.

Tab. 3. Carico dei bastimenti in arrivo

<i>merce</i>	<i>arrivi</i>
grano	250
attrezzature e materiali	40
vino	29
casalinghi	28
carne secca e formaggi	23
bestiame	18
olio	18
legumi	11
sale	11
varie	25
totale	453

Non è facile calcolare la quantità precisa di grano importato; 250 carichi nei circa cinque anni considerati corrispondono a una media di poco meno di

un carico a settimana. Nella maggior parte dei casi sul registro troviamo scritto solo «carico di grano», senza specificazione della quantità. Inoltre, anche quando la quantità è riportata, risulta molto variabile: si va un minimo di 8 sacchi a un massimo di 120, con una media di circa 30.

Sotto la voce «attrezzature e materiali» sono raccolti diversi tipi di materiali, che vanno dalle attrezzature per la tonnara alle botti, dalle tavole ai cerchi in ferro per costruire botti. Troviamo poi un certo numero di carichi di vino. Si tratta per lo più di vino che veniva acquistato a Campo, località situata anch'essa nell'isola d'Elba, per essere poi esportato insieme al vino di Marciana.

Troviamo poi i casalinghi, cioè stoffe, vestiti, mercerie, stoviglie, sapone, e la voce salumi e formaggi. È interessante osservare che questo tipo di commercio era esercitato non dai marcesiani, ma quasi esclusivamente da forestieri che approdavano, vendevano un po' di merce e poi ripartivano. Nelle merci varie troviamo un po' di tutto, dalla pasta alimentare fino a un carico molto speciale: due cannoni completi di palle e polvere «ad uso di questa terra».

3.3. *Provenienza dei bastimenti.* Nello studio di questo aspetto si è preferito distinguere tra luogo di origine del *padrone* (cioè il comandante) del bastimento e luogo di emissione della patente. Infatti le due informazioni chiariscono aspetti complementari ma diversi del traffico. L'analisi del luogo di origine del *padrone*, riportata in tab. 4, è stata svolta considerando semplicemente la provenienza riportata nelle registrazioni. Gli arrivi ripetuti dello stesso *padrone* sono quindi considerati come distinti.

Tab. 4. Origine dei padroni dei bastimenti in arrivo

<i>origine del padrone</i>	<i>arrivi</i>	%
Marciana	1793	75
Campania	308	13
Riviera ligure	130	6
Corsica	33	1
altre	120	5
totale	2384	100

Il luogo di provenienza in alcuni casi è specificato in maniera precisa, con il nome del paese, in altri invece in maniera generica (napoletano, genovese ecc.). Inoltre, questa variabilità spesso si riscontra per la stessa persona in occasione di ripetuti arrivi. Per questi motivi si è ritenuto preferibile aggregare i dati per aree regionali.

Appare evidente la schiacciante maggioranza di padroni marcianesi rispetto a quelli forestieri, per cui si evince che esistesse di fatto una qualche forma di protezionismo nel commercio marittimo, soprattutto nell'esportazione del vino.

Il secondo gruppo per importanza è quello dei campani, in particolare provenienti da Capri e dalle isole vicine. Si tratta nella quasi totalità di bastimenti da pesca. Il terzo gruppo testimonia le forti relazioni che da sempre legavano Marciana alla Riviera ligure, soprattutto quella di levante. Il gruppo dei corsi è piccolo ma molto importante: quasi sempre si tratta di commercianti che fanno tappa a Marciana per vendere carne salata, formaggi, bestiame e altre mercanzie.

Nella tab. 5 sono riportati i luoghi di origine delle patenti per i bastimenti in arrivo. Questo dato consente di identificare le principali direttrici commerciali del traffico marittimo. Inoltre, come vedremo più avanti, il confronto tra la data di emissione della patente e quella di arrivo a Marciana consente di stimare la durata della navigazione. Nell'insieme delle registrazioni analizzate, come luoghi di emissione delle patenti troviamo 78 diverse località. Nella maggior parte dei casi tali località compaiono una sola volta oppure molto sporadicamente. Per semplificare l'analisi si è quindi ritenuto utile raccogliere sotto un'unica voce diverse località della medesima zona geografica.

Esaminando la tabella si nota che quasi metà delle patenti sono emesse da Marciana stessa. Ciò corrisponde al gran numero di brevi viaggi di andata e ritorno con destinazione gli approdi di Baratti, Piombino e altre località della vicina terraferma o dell'Elba. In questi casi la patente emessa da Marciana veniva di norma *ritoccata* nel luogo di destinazione senza essere sostituita e la ritroviamo quindi quando il bastimento rientra a Marciana.

Tab. 5. Luogo di emissione della patente per i bastimenti in arrivo

<i>luogo di emissione patente</i>	<i>arrivi</i>	<i>%</i>
Marciana	1123	47
Genova	586	25
Riviera ligure	167	7
Campania	156	7
Livorno	106	4
Sardegna	77	3
Corsica	50	2
altri	123	5
totale	2388	100

La seconda provenienza in ordine di numerosità è Genova, che rappresenta circa un quarto del totale. Nella larga maggioranza dei casi si tratta di imbarcazioni marcianesi che tornano *vacanti* dopo aver trasportato vino. Se al dato di Genova si aggiunge quello degli altri porticcioli della Riviera ligure, si arriva a circa il 30 per cento del totale delle provenienze. Ciò conferma il ruolo preponderante della Liguria, e di Genova in particolare, nei traffici marittimi di Marciana.

La successiva provenienza, con 106 arrivi, è Livorno. Per quanto riguarda questo dato, c'è da tenere presente che esso è riferito a un periodo di soli sei mesi, tra il febbraio e il novembre del 1757. Infatti, per gran parte del periodo studiato il traffico con Livorno era rimasto bloccato. Non sappiamo quando iniziò il blocco, ma nel 1752 era già in atto. Il motivo ufficiale del blocco era che tale località risultava «sospesa», cioè insicura dal punto di vista sanitario per presunte epidemie. Lo stesso blocco riguardava Portoferraio, il capoluogo dell'isola d'Elba, distante poco più di un'ora di navigazione e raggiungibile comunque anche via terra. In effetti in questo lasso di tempo i contatti con Livorno e con Portoferraio, almeno ufficialmente, furono pochissimi. È ragionevole pensare che le vere motivazioni di questo blocco non fossero di carattere sanitario, ma piuttosto politico-diplomatico, viste le crescenti tensioni alla vigilia della guerra dei Sette anni. Infatti Marciana faceva parte del Principato di Piombino, che all'epoca era vassallo del Regno di Napoli, mentre Livorno e Portoferraio appartenevano al Granducato di Toscana, ma con forti influenze di potenze straniere, in particolare quella degli inglesi.

Anche quando il blocco dei traffici venne rimosso, gli scambi commerciali tra Marciana e Livorno rimasero molto limitati. Infatti, delle 106 patenti emesse a Livorno, la gran parte si riferiva a bastimenti marcianesi che si fermavano durante il viaggio di ritorno da Genova. A questa conclusione si è giunti incrociando i dati del registro delle partenze con quello degli arrivi. C'è poi da tenere presente che la principale voce di esportazione di Marciana, cioè il vino, era quasi del tutto assente nei traffici con Livorno: nei sei mesi analizzati troviamo un solo bastimento lì diretto con un carico di vino.

3.4. *Durata del viaggio.* Come già detto, nel registro degli arrivi troviamo indicati il luogo e la data di emissione della patente. Queste informazioni ci consentono, con qualche cautela, di stimare la durata del viaggio. La cautela è necessaria per vari motivi. In primo luogo la data di emissione non coincide necessariamente con quella della partenza. A causa del maltempo, o per altri motivi, tra i due momenti potevano trascorrere anche diversi giorni. Inoltre quasi sempre, soprattutto sulle lunghe distanze, il viaggio prevedeva delle soste intermedie, la cui durata era molto variabile. Dalla differenza tra data di emissione della patente e data di arrivo a Marciana abbiamo quindi

Fig. 5. Durata dei viaggi

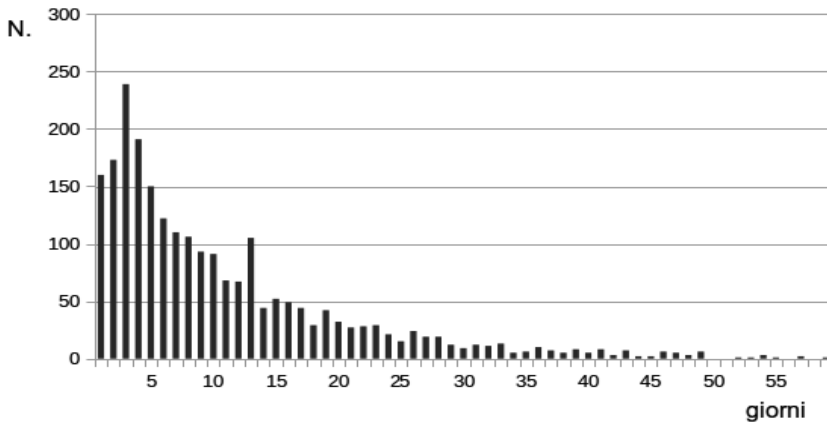
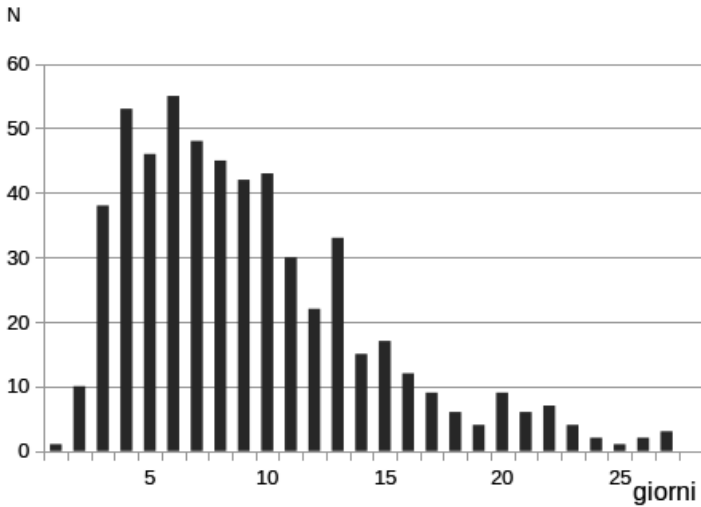


Fig. 6. Durata dei viaggi sulla rotta di Genova



un'approssimazione per eccesso della effettiva durata del viaggio. Questo dato è riportato nella fig. 5.

Si nota, come era prevedibile, una forte preponderanza dei viaggi brevi, con un massimo sui tre-quattro giorni. C'è da tenere presente che questo pri-

mo livello di analisi non distingue tra i viaggi di due tratte (andata e ritorno con patente emessa da Marciana) e quelli di una sola tratta (con patente emessa da altre località). In effetti il massimo sui tre giorni corrisponde ai viaggi di andata e ritorno tra Marciana, Piombino, Baratti e gli altri approdi della vicina terraferma. Questo risultato è coerente con l'immagine di un traffico marittimo intenso ma di corto o cortissimo raggio.

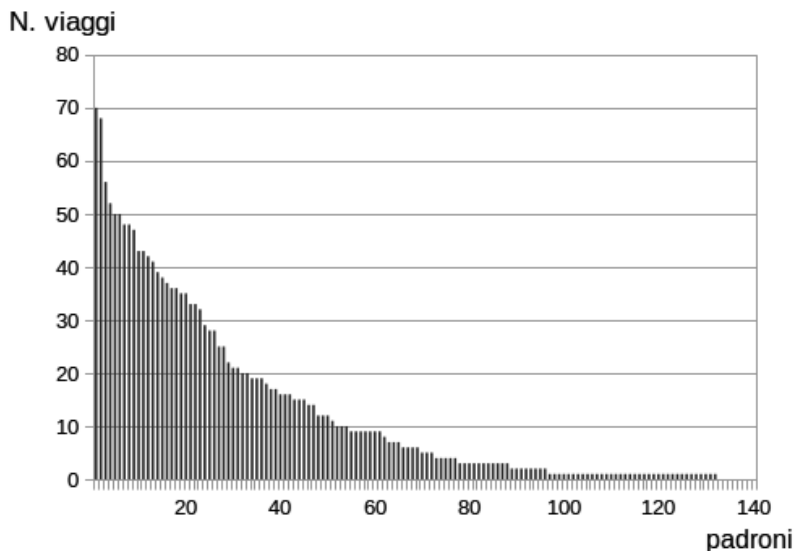
3.5. *La rotta per Genova.* Essendo disponibile una mole significativa di dati sulla rotta da Genova a Marciana, si è deciso di studiare la durata del viaggio dal punto di vista statistico.

I risultati, ottenuti da circa 600 registrazioni, sono riportati nella fig. 6. Gran parte dei viaggi durava da tre a dieci giorni, ma talvolta molto di più. A questo proposito c'è da tenere presente che solo un quarto dei bastimenti effettuava il viaggio diretto da Genova a Marciana, mentre per il resto si effettuavano soste intermedie, come risulta dalle rafferme riportate sulla patente. Il viaggio diretto in genere durava tre o quattro giorni; tuttavia vi sono una decina di casi in cui il viaggio è durato solo due giorni e in un singolo caso addirittura un solo giorno. La cosa appare abbastanza sorprendente per una barca da carico del XVIII secolo; infatti Genova dista in linea retta 204 km da Marciana. Inoltre è molto probabile che la rotta scelta non fosse diretta, ma sotto costa, con un sensibile aumento della lunghezza del tragitto.

3.6. *Gente di mare.* L'analisi del registro degli arrivi consente di ricavare il numero di viaggi compiuti da ogni singola persona. Dal momento che gran parte delle registrazioni riguarda padroni marcianesi, ciò consente di studiare praticamente i movimenti marittimi di un'intera comunità. È un'opportunità che deriva dal fatto che l'approdo di Marciana è nel contempo sufficientemente piccolo da vedere una forte prevalenza di movimenti locali e abbastanza grande da avere un Ufficio di sanità marittima. Scopo principale di questa analisi era quello di stabilire se il grado di sviluppo economico legato alla produzione ed esportazione del vino era tale da aver creato la figura del trasportatore di professione, cioè colui che trasporta per conto terzi il vino verso i mercati lontani.

Nella fig. 7 sono riportati i risultati dell'analisi, che è stata ristretta ai soli padroni di origine marciante. Innanzitutto si osserva che, nei cinque anni considerati, sono in 130 a essere arrivati almeno una volta al comando di un bastimento. La grande maggioranza di essi però ha compiuto pochi viaggi: solo una cinquantina ne ha fatti in media più di due all'anno. Possiamo ragionevolmente ritenere che queste persone abbiano utilizzato il bastimento per motivi occasionali, quali la vendita di vino in proprio o il disbrigo di faccende

Fig. 7. Numero dei viaggi effettuati da ciascun padrone



sulla terra ferma. Si nota però che vi sono alcuni padroni che nello stesso periodo hanno effettuato decine e decine di viaggi. Ponendo una soglia intorno ai 30 viaggi, cioè in media uno ogni due mesi, troviamo che a questo gruppo appartengono 23 padroni, riportati in tab. 6.

Tab. 6. Elenco dei padroni che viaggiano con maggior frequenza

<i>padrone</i>	<i>viaggi</i>
Lorenzo Pieruzzini	70
Gio Anselmi	68
Benedetto Pieruzzini	56
Frediano Pavolini	52
Ventura Galanti	50
Domenico Pavolini	50
Matteo Barsalini	48
Teodoro Ricci	48
Pavolo Pavolini	47
Giacomo Carnevali	43
Giuseppe Pieruzzini	43

Fortunato Marchiani	42
Giuseppe Leonardi	41
Cristoforo Franco	39
Domenico Bianchi	38
Marco Bianchi	37
Gio Berti	36
Antonio Ricci	36
Girolamo Palillo	35
Gio Segnini	35
Pietro Bernotti	33
Giacomo Murzi	33
Simone Bianchi	32

Possiamo ragionevolmente ritenere che essi siano dei professionisti del mare, nel senso chiarito sopra. A questo numero vanno aggiunti poi i membri dell'equipaggio, che in media era formato da due-tre persone oltre al padrone. Si arriva così a stimare un totale di circa 80-100 marinai. Questo dato è abbastanza significativo in rapporto alla popolazione di Marciana, che all'epoca era di circa 1.300 persone².

Parlando di «gente di mare» naturalmente non si possono trascurare i pescatori. Le barche da pesca sono facilmente identificabili perché nella descrizione del carico è indicato «attrezzi da pesca». Nel registro sono riportati poco più di trecento arrivi di questo tipo. È interessante osservare che vi è una forte polarizzazione nel luogo di origine dei padroni: oltre l'80 per cento proviene da Capri o da altre località campane; il 13 per cento proviene dalla Riviera Ligure e solo il 6 per cento è di Marciana. Dunque Marciana era praticamente assente da questa attività economica, che pure si svolgeva, almeno in parte, nei mari circostanti l'Elba. È possibile che le ragioni di questa assenza siano da ricercare da un lato nella presenza della tonnara, che permetteva uno sfruttamento più redditizio delle risorse ittiche, e dall'altro dalla forte specializzazione della marineria marcianese nel trasporto del vino.

3.7. *Tipi di imbarcazioni.* Nelle registrazioni è sempre riportato il tipo imbarcazione in arrivo. Prendendo in considerazione questo dato si ottengono i risultati riportati in tab. 7.

² Archivio storico Comune di Piombino, *Stati di anime di diverse cure dell'isola dell'Elba*, n. 137, 1745, c.68 r.

Tab. 7. Tipi di imbarcazioni che compaiono negli arrivi

<i>tipo</i>	<i>equipaggio</i>	<i>arrivi</i>
leuto	4	1625
filuca	8	585
gozzo	5	131
gondola	6	11
navicello	9	6
filucone	40	2
tarchia	5	2
bastimento	3	1
bastimento a due alberi	6	1
castardella	5	1
filuca a due alberi	13	1
filuca pescatora	6	1
filuchetta	5	1
schifo	4	1
tartana	5	1
latino	4	1

Si nota la forte preponderanza del *leuto*, che da solo rappresenta quasi il 70 per cento di tutti gli arrivi. Si tratta della più tipica delle imbarcazioni del Mar ligure, la spina dorsale del commercio di piccolo cabotaggio, che veniva utilizzata principalmente per il trasporto del vino. Aveva una chiglia di circa 10 metri e larghezza di circa 4, con una capacità di carico di circa 75 tonnellate³ e un equipaggio, a quanto risulta dai nostri dati, di tre o quattro persone.

A seguire, molto distanziata come numero di occorrenze, troviamo la *filuca*, un'imbarcazione utilizzata quasi esclusivamente dai pescatori provenienti dalla Campania. Le dimensioni erano un po' superiori a quelle del leuto, con uno o due alberi e un equipaggio in genere di otto-nove uomini. Tra le altre imbarcazioni, l'unica che compare con una certa frequenza è il gozzo, che veniva utilizzato principalmente come barca da carico.

4. *Le partenze.* Il registro delle «patenti levate» consente di effettuare l'analisi dei movimenti in uscita e in particolare dei flussi delle esportazioni

³ Si veda S. Marzagalli, *Types d'embarcations entre Gênes et Marseille à la fin de l'Ancien Régime. Quelques aperçus à partir de la base de données Navigocorpus*, Cahiers de la Méditerranée, 84, 2012.

e offre quindi una visione complementare rispetto al registro degli arrivi. Lo studio è stato effettuato su una base di circa mille registrazioni, relative al biennio 1756-1757.

4.1. *Destinazione dei bastimenti.* Il primo elemento analizzato è la destinazione dei bastimenti. Poiché risulta che circa il 90 per cento delle patenti è rilasciata a padroni di origine marcianese, per omogeneità si è ritenuto più significativo escludere i padroni di origine diversa. I risultati ottenuti sono riportati in tab. 8.

Tab. 8. Destinazione dei bastimenti di Marciana

<i>destinazione</i>	<i>n.</i>	<i>%</i>
Genova	425	56
terra ferma vicina (Piombino, Baratti, Follonica)	175	23
altre località isola d'Elba (Portoferraio, Longone, Campo)	125	16
altre destinazioni	36	5
totale	761	100

Si nota ancora una volta l'assoluta preponderanza di Genova, meta privilegiata dell'esportazione del vino. È interessante osservare che il traffico con Genova è più che doppio rispetto a quello con la vicina terraferma e tre volte quello con le altre località della stessa isola d'Elba. Siamo dunque di fronte a un legame commerciale strettissimo, le cui origini risalgono probabilmente ai primi secoli dopo il Mille, quando Genova contese a lungo ai pisani il dominio sull'isola. A ogni modo questo rapporto privilegiato trova conferma anche nei numerosi cognomi di origine ligure ancor oggi presenti a Marciana⁴.

4.2. *Merci trasportate.* L'analisi risulta agevole dal momento che in quasi tutte le registrazioni è indicata la merce trasportata dai bastimenti in partenza. A questo proposito osserviamo preliminarmente che vi è circa un 30 per cento tra pescherecci e bastimenti che partono *vacanti*. Omettendoli dall'analisi, si ottengono i risultati riportati in tab. 9.

⁴ Sulla provenienza dei cognomi si veda C. Anselmi, P. Solero, *I registri battesimali di Marciana (isola d'Elba) nei secoli XVI-XVII*, in «Ricerche storiche», 2-3, 2004.

Tab 9. Merci in partenza da Marciana

<i>carico</i>	<i>n.</i>	<i>%</i>
vino	517	75
tonno, pesce fresco e sott'olio	134	19
legname	15	2
varie	26	4
totale	692	100

Osserviamo che l'esportazione di Marciana è dominata dal vino, che pesa per il 75 per cento. In assoluto si tratta di oltre 500 leuti nei due anni analizzati. La seconda voce, molto distanziata, è costituita dal pesce, in particolare tonno, che viene esportato sia fresco che lavorato (fritto o sott'olio).

Esaminando la destinazione del vino, riportata in tab. 10, risulta che il mercato di Genova assorbiva oltre l'80 per cento della produzione; quasi tutto il resto, ma si tratta di poca cosa, veniva esportato sulle località della terra ferma vicina.

Tab. 10. Destinazione delle esportazioni di vino

<i>destinazione</i>	<i>n.</i>	<i>%</i>
Genova	428	83
terra ferma vicina: (Piombino, Baratti, Follonica)	68	13
altre località dell'isola d'Elba	14	3
altre	7	1
totale	517	100

Per quanto riguarda la seconda voce di esportazione, il pesce, si osserva che nella maggior parte dei casi si tratta di tonni, catturati nella tonnara della comunità, che vengono trasportati sulla terraferma freschi oppure, meno frequentemente, conservati sott'olio. La tonnara di cui si parla venne costruita da mastri liguri intorno alla metà del XVII secolo, con capitali forniti dalla Comunità di Marciana che agì quindi come soggetto imprenditoriale vero e proprio.

La destinazione del pesce, riportata in tab. 11, presenta una distribuzione geografica molto più variegata rispetto all'esportazione del vino. Si osserva che in quasi la metà dei casi compare la dizione "terra ferma". Probabilmente ciò significa che quando il padrone partiva carico di pesce, non sapeva dove lo avrebbe venduto, ma facesse una serie di tentativi finché aveva successo o il pesce si deteriorava.

Tab. 11. Destinazione delle esportazioni di pesce

<i>destinazione</i>	<i>n.</i>	<i>%</i>
terra ferma	63	47
Baratti	24	18
Livorno	17	13
Genova	9	7
Follonica	8	6
Civitavecchia	7	5
La Spezia	3	2
Portoferraio	1	1
Piombino	1	1
totale	133	100

Appare abbastanza sorprendente che il pesce venisse venduto anche in località lontane come La Spezia o Genova, che distavano almeno due o tre giorni di navigazione, seppure talvolta, ma non sempre, si trattasse di pesce fritto o sott'olio. Infine c'è da osservare la quasi totalità del pesce esportato era costituito da tonno, motivo per cui le partenze avvenivano seguendo la stagionalità della pesca, concentrata nei mesi di maggio, giugno e luglio.

5. *Pratiche di sanità.* Nei registri sono descritte, talvolta in maniera abbastanza dettagliata, le pratiche di sanità in vigore all'epoca. All'arrivo di un bastimento, il Deputato di sanità, mantenendosi a debita distanza, per prima cosa interrogava il padrone sulla sua provenienza e gli chiedeva di mostrargli la patente. In mancanza di essa la barca di norma veniva immediatamente mandata via. Se il bastimento proveniva da una zona sicura, dopo i controlli di rito veniva concessa la *libera pratica*, cioè la possibilità all'equipaggio di scendere a terra. Se il viaggio terminava a Marciana, la patente veniva ritirata e messa in filza con un numero progressivo riportato anche nel registro. Quando veniva raggiunto il numero di circa 500 patenti, la filza veniva consegnata agli *anziani*⁵ e la numerazione ripartiva da capo.

Non di rado si verificavano delle situazioni che richiedevano variazioni a questa procedura. Uno dei casi più comuni era l'irregolarità della patente, nel senso che la firma di *ritocco* apposta nel porto di provenienza non era riconosciuta dal Deputato di sanità, oppure la patente si era deteriorata durante il viaggio. In questi casi la situazione si risolveva sottoponendo il padrone a formale giuramento, come nell'esempio seguente, abbastanza pittoresco:

⁵ Gli *anziani*, secondo lo Statuto di Marciana, costituivano la più alta magistratura della comunità.

[17/08/1754] arrivò a questa spiaggia con suo leuto vacante nominato S. Giuseppe e l'Anime del Purgatorio, il P. Matteo Barsalini di Marciana con marinari quattro in tutto, esso P. compreso, quale asserì procedere in ultimo nel di 11 corrente da Lerice, e chiestali la patente disse mancarli per accidente d'esserli caduta in fra le botti di barca e da' sorci nella notte seguente corrosa, e in prova di di ciò mi fece osservare, conforme osservai, nella sentina di detta barca, i frammenti di detta Patente lacerati e riconobbi esser patente di Genova e perciò prestagli il giuramento per la verità di quanto sopra, giurò in forma esser la verità alla presenza di Sebastiano del Capitano Pavolo Pavolini e di Marco Bianchi e Francesco di Pietro Sardi testimoni a tal effetto chiamati. Onde fu ammesso a pratica.

La situazione era più complicata quando un bastimento proveniva da una zona *sospesa*, ossia con epidemia in corso o sospetta tale. In questi casi nessuno era autorizzato a sbarcare e il bastimento restava all'ancora sotto la sorveglianza di *guardie di vista*. Nei nostri documenti sono presenti numerosi episodi di questo tipo, di cui riportiamo un esempio:

[15/10/1756] approdò a questa spiaggia con sua barchetta con carico di piatti caricati a Portoferraio, il P. Biagio Calafati di d. luogo, con due marinari in tutto compreso il P., procedente da Portoferraio, e per esser d. luogo in oggi sospeso, secondo gli ordini furono sbarcati i sudd. piatti in contumacia assistiti da Guardie di vista e da me Deputato fisco, colle debite cautele di sanità, mi fu esibita in giusta distanza la sua patente in data di Portoferraio del di d'oggi e perché versò il solito profumo, a rafferma, se ne partì subito in contumacia per la volta di Portoferraio.

Da notare che era possibile scaricare i piatti perché erano ritenuti materiale *non suscettibile* e che la patente viene *esibita in giusta distanza* ossia, come avveniva di solito, infilata in cima a una canna. Inoltre la patente viene *raffermata* ma solo dopo essere stata cosparsa del *solito profumo*. Queste pratiche sanitarie erano uniformate alle conoscenze mediche del tempo, completamente erronee riguardo alla causa delle pestilenze e alla loro propagazione. In sostanza si riteneva che esse fossero provocate da *miasmi* o esalazioni pestilenziali che tendevano a infiltrarsi in materiali definiti *suscettibili*, tra cui in particolare i tessuti, mentre altri materiali ne erano considerati esenti. Per contrastare i miasmi eventualmente attaccati alla patente, si poteva ricorrere al profumo o meglio ancora all'affumicatura con zolfo. Queste pratiche rimasero in vigore per molto tempo e ancora nel 1831 le troviamo descritte in maniera sostanzialmente identica nelle *Istruzioni di Sanità della Marina*⁶.

Talvolta era necessario "purificare" un intero bastimento, come nel caso sotto riportato, in cui viene trovato un relitto alla deriva privo di equipaggio:

[02/05/55] essendosi scoperto vagare in abbandono una lancia, o sia gozzo, nel golfo di Procchio sopra la tonnara e supponendosi poter essere senza equipaggio, si spedì P. Fortu-

⁶ Si veda: *Foglio ufficiale della Repubblica italiana, Istruzioni di sanità per la marina italiana*, vol. 2, Milano 1803; *Leggi e provvedimenti di sanità per gli Stati di Terraferma di S.M. il Re di Sardegna*, Torino 1831.

nato Marchiani, con suoi marinari al gozzo a prenderlo, conforme alle dovute diligenze e cautele fu preso, con haver tirato dentro al medesimo un ancorotto di ferro legato con cavo d'erba e in questa maniera fu a voto tirato e condotto alla spiaggia alla Torre, dove circa l'ore 14 colla presenza del Sig. Gov. Di Marciana e del P. Anziano Lorenzo Pieruzzini e di S. Tancredi e di Antonio di Francesco Berti, e ritrovatolo vacante e privo di qualunque materia suscettibile a riserva d'un cavo di canapa di circa B. otto, e alcuni stropoli con un pezzo di corda di canapa di circa B. 10, due sporte d'erba et una stoia simile, e dentro ad una di dette sporte c'era una quantità di pezzi di pane; fu tirato all'approdo senza cavarlo d'acqua, e con ganci di ferro estratte diligentemente le suddette robe furono sul lito stesso di mare intieramente abbruciate, e dopo tal combustione fattoli far da lontano tre fori con ferro, si fece andar sott'acqua fino ad attenderne l'oracolo di chi sopra.

In questo caso il bastimento è stato affondato e mantenuto sott'acqua per un certo numero di giorni, affinché ogni *miasma* venisse lavato via dal mare. Se un bastimento marcianese tornava da una zona infetta, prima di far scendere a terra l'equipaggio veniva imposto un periodo più o meno lungo di quarantena, al termine del quale gli uomini venivano visitati prima di ottenere la *libera pratica*, come troviamo descritto nel brano seguente:

[01/06/1756] a ore ventitré circa i Padroni Giuseppe Pieruzzini e Gio Pavoni ambi di questa Terra, con due leuti, e persone tre rispetto al primo e persone quattro rispetto al secondo, furono ammessi a pratica doppo il consumo di giorni sette intieri di contumacia prescritta, fatta nello scalo detto spiaggia della Torre in questa giurisdizione, principiato nel dì 26 maggio circa le ore sei della notte antecedente fino a questo giorno primo giugno a ore ventitré in circa, osservate pienamente et esattamente la detta contumacia, secondo la solita regola, con frequenti visite diarie di me deputato per la vigilanza della contumacia esatta conforme sempre si è ritrovata esser stata osservata colle più esatte diligenze e cautele essendo state tratte le persone contenute in detti Bastimenti e procedenti dal genovesato, come si dice e chiaramente leggesi a pag. 129, visitate attentamente coll'assistenza di me Deputato e del Sergente Olivo Murzi spedito a tal effetto dalla Deputazione, del Sig. Chirurgo Gregorio Farandi, il quale fatti soliti sperimenti, prove, tutti ed ogni altro, disse esser sani, liberi e senza male di sorta alcuna e fatte le visite parimenti de' suddetti due bastimenti con i sciorini e aperture di panni d'uso delle suddette persone, per non esservi nelle barche altre balle o altro soggetti a sciorinio, e ritrovando il tutto a dovere, senza segno alcuno di mali, furono ad uno ad uno ammessi a pratica e ritirate le patenti furono poste in filza 283. Fatto, e compito il suddetto atto nella maniera predetta, nello scalo suddetto alla presenza del Sig. P. Pasquale Zecchini e Antonio di Francesco Berti di Marciana testimoni.

6. *Cronache della spiaggia.* A conclusione di questo lavoro, al fine di tracciare meglio il quadro della vita alla *spiaggia* di Marciana, si è ritenuto di riportare alcune delle sporadiche annotazioni che interrompono l'uniformità delle registrazioni delle *Pratiche dei bastimenti* per descrivere avvenimenti inusuali. Cominciamo con la testimonianza di un attacco di pirati, che all'epoca erano ancora attivi nelle acque dell'Elba:

a di 20 [settembre 1755] detto arrivò a questa spiaggia la lancia della barca nominata la Mad. Del Rosario del P. Giobatta Raimondo romano con diciotto marinari ed un passeggero, in tutto persone venti, esso P. compreso, procedente da Napoli e dopo le solite diligenze, cautele, esami, asserì unitamente con i marinari d'haver havuta caccia da quattro galeotte barbaresche, e d'haver abbandonato il suddetto bastimento fuori alla punta di S.Andrea distante circa due miglia e di non haver praticato con verun bastimento, né di haver toccato in nessun luogo, fu presentata patente di Napoli in data 10 settembre anno corrente 1755, fu ammesso a pratica, e restituita la suddetta patente rafferzata in questa spiaggia sotto il dì 23 di settembre.

Qui è riportato l'arrivo di un convoglio di *coralline* in viaggio dalla Sardegna verso Livorno con la scorta di un *filucone* armato. L'episodio è interessante perché a bordo si trovano anche 23 pirati tunisini fatti schiavi dopo essere stati catturati durante uno scontro.

A di 21 [ottobre 1755] detto arrivò a questa spiaggia con suo filugone nominato Gesù Maria e Giuseppe, il Capitano Antonio Giuttari di Lipari con trenta persone d'equipaggio, compreso il suddetto Capitano, e quindici Turchi Tunisini, compreso un rinnegato, procedenti dalla Sardegna e dopo le solite opportune diligenze, esami, cautele, presentò attestati del tenore che segue:

“Noi Don Angelo Bigani console generale di S.M. delle due Sicilie in questo regno di Sardegna. Per quanto parte da questo porto di Cagliari il Capitano Antonio Giuttari di Lipari con suo filugone nominato Giesù Maria e Giuseppe, armato in guerra, con paviglione di S.M. delle due Sicilie, armato con due cannoni e sei pietreri e trent'uomini d'equipaggio, compresi il detto Capitano, conforme va espresso nel rolo qui inserto dei marinari, guardia costa delle coralline napolitane, che hanno pescato in questi mari di Sardegna corallo, certifichiamo, ed attestiamo, han a bordo del detto filucone oltre il sopraddetto suo equipaggio, quattordici Turchi Tunisini ed un rinnegato, fatti schiavi da una presa dal suddetto fatta in questi mari di Sardegna d'una galeotta tunisina del numero di 23 rimasti vivi, andando gli rimanenti otto, compimento dei predetti ventitré, sopra due medesime barche coralline per doverli giuntamente trasportare tutti a Porto Longone ed in sicurezza lasciarli per proseguire il suo viaggio a Livorno per scorta e guardia delle predette coralline, qual terminata deve ritornare a detto Porto Longone per ivi riprende li schiavi lasciati e poscia proseguir li suoi viaggio per Napoli”.

Concludiamo con la drammatica testimonianza di un naufragio:

[13/11/1753] essendosi veduto, circa l'ore quattordici, naufragare un bastimento d'un albero, procedente dalla Bastia, distante da terra circa tre miglia, furono spedite in un subito da questa marina due filuche armate [...] per andare a dar soccorso a quelle persone che a momenti si sarebbero affogate nel mare, se presto non gli era prestato ajuto, et havendo ritrovato sul corpo del bastimento attaccato il padrone con quattro marinari, che tanti erano senza verun passeggero, furono [...] sopra d'una di dette filuche e lasciato in abbandono il suddetto bastimento furono condotti a questa spiaggia, quali da me esaminati di dove venivano e dove erano per andare, risposero che la sera antecedente erano partiti da Bastia per andare direttamente alla spiaggia di Rio per caricar di vena et havendo presentata patente di Bastia in data del 12 novembre, furono ammessi a pratica e posta la suddetta patente in filza. Nome del suddetto padrone Ruggiero Samidei.