

ARCHIVIO STORICO ITALIANO

FONDATO DA G. P. VIEUSSEUX

E PUBBLICATO DALLA

DEPUTAZIONE DI STORIA PATRIA PER LA TOSCANA

2 0 2 6

DISP. I



LEO S. OLSCHKI EDITORE

FIRENZE

2026

e mai invasivo, orienta il lettore spiegando nel dettaglio le scelte di restauro del testo. Ne risulta un compromesso virtuoso fra filologia e sua interpretazione, per un volume immediatamente impiegabile tanto in un seminario quanto sul tavolo del ricercatore che voglia correre dietro a un nome, una partita, una piazza.

In conclusione, questa edizione del secondo libro mastro di Caterina Llull curato da Gemma T. Colesanti e Martina Del Popolo ci ricorda come i libri contabili non siano soltanto strumenti tecnici o fredde serie di sequenze numeriche. Qui la scrittura di partita doppia si trasforma in un affresco socio-economico *a part entière*: registra, è vero, crediti e debiti, ma insieme definisce ruoli, costruisce memoria, mette in scena rapporti di potere, oltre a disegnare la geografia mobile dello scambio tra Sicilia, Catalogna, Mediterraneo e Europa. La contabilità entra nello stato patrimoniale, ma si immerge anche nelle vite di Caterina, delle sue figlie, dei suoi soci, dei funzionari della Corona, facendo emergere in controluce un mondo connesso, stratificato, sorprendentemente leggibile.

AMEDEO FENIELLO

GILLES NARCY, *Il mondo dei navicelli. Territorio, navigazione e commercio nella Toscana granducale*, Pisa, Edizioni ETS, 2025 («L'Arca. Collana di studi e testi di storia moderna», 5), pp. 126.

L'immagine della navicella marmorea adagiata sulla piazza della basilica di Santa Maria in Domnica a Roma, forse il luogo che più d'ogni altro simboleggia l'ascesa della famiglia Medici ai vertici della Chiesa rinascimentale, apre questo volume frutto delle ricerche svolte per la tesi di Laurea magistrale da Gilles Narcy, giovanissimo studioso formatosi tra Pisa e Parigi. L'accostamento tra «la navicella» scolpita che ancor oggi dà il nome alla basilica a cui furono legati i primi titoli cardinalizi medicei, copia di un marmo romano voluta da papa Leone X, e «i navicelli» reali, di cui il libro si occupa, non è affatto peregrino. Proprio questi piccoli natanti sarebbero infatti divenuti, verso la fine del '500, «un'altra espressione del potere dei Medici e del loro legame con Roma» (p. 11).

L'obiettivo principale dell'autore, delineato nell'*Introduzione* (pp. 11-24) e a nostro avviso ben raggiunto, è rischiarare in via preliminare, data la scarsità di studi esistenti, un segmento economico-sociale poco visibile e tuttavia essenziale per la vitalità degli scambi. Quantomeno nel caso prescelto, la Toscana granducale tra metà '500 e metà '600, particolarmente significativo dal momento che il porto di Livorno fu un indiscusso protagonista in ascesa nel circuito mediterraneo del commercio globale. Ciò inserisce il volume in due filoni storiografici innovativi nel fiorente campo di ricerca sullo scalo labronico. Da un lato esso mira, in continuità coi lavori di Andrea Addobbati, non a caso uno dei relatori del nostro autore, a «scrivere una storia sociale più inclusiva di Livorno», ossia quella «delle classi subalterne ma decisive che resero materialmente possibile il successo del porto» (p. 13). Dall'altro, riprendendo studi già avviati in occasione delle mostre medicee del 1980, esso intende superare la persistente precompren-

sione che tende a considerare Livorno un porto avulso dal resto dello Stato dei Medici, orientato esclusivamente ai commerci marittimi di lunga distanza, indagando invece i profondi legami che la città ebbe con l'*hinterland* toscano per tutta l'età moderna. Più in generale, infine, il lavoro s'inserisce nel campo della storia ambientale, nella sua declinazione di storia delle acque e specificamente fluviali. Del resto, il «mondo dei navicelli» orbitava attorno all'Arno, che con la foce, gli affluenti e la capillare rete di canali che innervano le campagne costituì, fin dall'Antichità, un'arteria vitale per i movimenti di materiali, merci e persone.

L'autore adotta tre prospettive complementari, assimilabili a cerchi concentrici che man mano restringono il fuoco su navicelli e navicellai. Il primo capitolo (*Dalla Toscana al mondo: Stato, economia e territorio nell'epoca dei primi granduchi medicei*, pp. 25-58) dà una lettura unitaria alla politica dei principi di casa Medici nei confronti del versante costiero dello Stato fiorentino a partire da metà '500. Seguendo una suggestione di Cesare Ciano, il risanamento idrogeologico della città e del contado di Pisa con la riforma dell'ufficio dei Fiumi e Fossi, la rettifica del corso dell'Arno col «taglio» di Calcinai, la realizzazione di nuovi canali per collegare Pisa e la foce d'Arno sia ai territori lucchesi sia, col canale dei Navicelli, allo scalo labronico, dunque la ricostruzione della stessa Livorno come città nuova e ampiamente privilegiata, costituirebbero l'intelaiatura del nuovo mercantilismo mediceo orientato al dominio e al commercio marittimo. Un mercantilismo che mirava evidentemente a connettere, anziché a separare, il porto alla città di Pisa e, di là, lungo le vie d'acqua percorse dai navicelli, alle campagne circostanti, prima di raggiungere Firenze o le vie di terra del commercio internazionale. Tale «rivoluzione idroviaria» riorientò così, tra 1550 e 1600, l'asse viario *tout-court* in direzione ovest-est. Da allora, «la navigazione divenne la funzione privilegiata nell'utilizzo dell'Arno, a scapito di altre attività come la pesca o la molitura» (p. 38).

Il secondo capitolo (*I navicellai toscani: navigare, trasportare, commerciare*, pp. 59-84) entra nel vivo delineando il ruolo dei navicelli nel rinnovato sistema. Se la professione ha radici antichissime, fu dalla metà del '500 che i navicellai divennero definitivamente cruciali nell'economia degli scambi intra- e inter-regionali. Per prima cosa, l'autore si interroga su cosa fosse, materialmente, un «navicello» e riscontra come sia quasi impossibile definirlo se non attraverso la sua ampia variabilità – in termini di forma e dimensioni, dunque di possibilità d'impiego e costi di produzione – determinata dalla geografia, ossia dallo spazio d'azione dell'imbarcazione. Individua così tre macroaree entro cui ricostruirne l'attività, grazie all'incrocio di fonti giudiziarie, economiche, legislative e fiscali. I navicelli del Valdarno, *habitat* tradizionale di questi legni, erano costruiti nei cantieri fluviali delle piccole comunità rivierasche – Limite, nell'Empolese, era per esempio l'unico centro di produzione dei cosiddetti «navicelloni», dotati di tonnello maggiore. Nei loro carichi possiamo dunque trovare viaggiatori e merci d'ogni tipo: principalmente granaglie e materiali da costruzione, ma pure vino, sale e pelli, o prodotti dei traffici internazionali come lo zucchero. Ben più specializzata era invece l'attività dei navicellai dello scalo labronico, dediti, sotto la supervisione delle autorità portuali, al carico e allo scarico delle navi, ai trasbordi in mare su commissione dei mercanti e al trasporto delle merci lungo il

canale dei Navicelli fino a Pisa – la piazza commerciale del polo costiero toscano fino all'esplosione secentesca di Livorno. L'ultimo spazio preso in esame è il Tirreno. È qui che si coglie il nesso con Roma cui accennava l'introduzione, giacché i navicelli collegavano Livorno agli altri porti tirrenici nell'impalpabile ma attivissimo circuito del cabotaggio mediterraneo. Solitamente, essi navigavano verso le isole dell'arcipelago toscano e, a sud, verso i lidi laziali, ma talvolta s'inoltravano fino a Napoli e alla Sicilia, facendo insidiosa concorrenza alle feluche genovesi o alle tartane provenzali grazie a quella versatilità che permetteva loro di risalire il Tevere e altri corsi d'acqua dolce.

L'ultimo capitolo (*Il popolo dell'Arno*, pp. 85-107) abbozza una storia del mestiere di navicellaio. Prima di tutto rileva come i navicellai fossero, dal punto di vista dei principali committenti, ossia le autorità *lato sensu* pubbliche, al centro di una dialettica tra disciplinamento e autonomia. Essi erano infatti indispensabili alla realizzazione di grandi opere, alla concreta gestione dell'annona e per offrire un buon servizio ai mercanti attivi a Livorno; godevano perciò di esenzioni e privilegi tanto quanto erano soggetti a ordini e regolamenti. Ma furono anche coesi, pur non formando una corporazione di mestiere, nel difendere con successo un'autonomia professionale che poteva facilmente sfociare nell'illegalità ai danni dell'erario (il piccolo commercio praticato dai navicellai si muoveva al confine col contrabbando) e dei privati (frequenti erano i furti di merce trasportata in conto terzi). Quanto alla dimensione sociale, rileva il ruolo centrale della famiglia in un mestiere tramandato di generazione in generazione. Il *pater familias* coincideva in genere col capitano-proprietario di un navicello, il cui equipaggio, marinai e bardotti, era composto da parenti; gran peso avevano i legami cognatizi, mentre le donne vigilavano sulla trasmissione degli strumenti di lavoro – imbarcazione e annessi – alla morte dei patriarchi. Eppure, netta è l'impressione che il processo di specializzazione innescatosi con la rivoluzione idroviaria del '500 portasse alla «concentrazione crescente dei mezzi di produzione tra le mani di pochi navicellai ricchi» (p. 97) i quali, anziché navigare in prima persona, guadagnavano sul nolo dei legni della propria flotta. Mancò, come detto, una corporazione: piuttosto, i navicellai si organizzavano in compagnie locali per spartire le opportunità di guadagno. Essi furono tuttavia capaci di esercitare un forte potere contrattuale nei confronti delle istituzioni governative, le quali a loro volta esercitarono pressioni differenti in base al luogo di applicazione delle norme – il Valdarno, il porto, il Tirreno – o alle urgenze contingenti – per esempio impiegando le comandate.

In definitiva, emerge chiaro come «la chiave di lettura del mondo del navicello sia da ricercare nella geografia e nell'analisi delle dinamiche spaziali» (p. 100). Ma sarebbe errato considerare le regioni di tale «mondo» compartimenti stagni: «a bordo dei navicelli, non esisteva», infatti, «distinzione tra i prodotti locali e i prodotti stranieri» e «le sorti del grande commercio, del commercio interno e del cabotaggio erano intimamente legate tra di loro» (p. 102). Tant'è che di converso la vicenda dei navicellai mostra il forte impatto che i processi di connessione globale ebbero sui ceti più umili, radicati nelle comunità locali. I risultati della ricerca sono ribaditi nelle *Conclusioni* (pp. 109-111). L'intera trattazione è poi accompagnata da una serie di *Figure* (pp. 113-120): dipinti, incisioni e carte geografiche coeve che danno corpo visibile ai momenti di progettazione e alle fasi di

produzione di un ambiente volto ad assecondare processi nei quali gli anonimi navicellai toscani furono un attore, se non protagonista, comprimario, insieme ai grandi mercanti e ai sovrani che affollano le storie della prima globalizzazione.

Se è possibile aggiungere un pregio al volume, è la sua capacità di suscitare nuove domande. Gli studi sul rapporto di Firenze con Pisa dopo la conquista del 1406, a partire da quelli di Michael Mallett sulle galere di stato fino ai più recenti lavori di Sergio Tognetti, Giovanni Ciccaglioni e Richard Goldthwaite, hanno ben dimostrato il fortissimo interesse della classe dirigente fiorentina nel governo dello scalo, strategico tanto per i traffici internazionali dei suoi membri quanto per la politica annonaria della dominante. Si ha però l'impressione che i tentativi operati nel '400 siano andati incontro a un fallimento parziale, nel senso che non produssero risultati duraturi. Ebbene, dopo la lettura di Narcy verrebbe allora da chiedersi se tale esito, oltretutto da eventi macroscopici quali la ridefinizione degli equilibri politici e commerciali del Mediterraneo o le guerre d'Italia, non sia stato determinato pure da un insufficiente potenziamento infrastrutturale. Verrebbe da chiederselo pensando a Lorenzo il Magnifico, che tale strada aprì nel 1475 con l'Opera per la «reparazione» del contado pisano, antenata dei Fiumi e Fossi. O pensando ai nuovi canali scavati nell'area di Stagno, i cui lavori furono avviati dai Medici rientrati a Firenze nel 1512 per essere poi ripresi nel 1530. Tanto più che è proprio nel '500 che i sovrani italiani segnarono crescenti successi nella «guerra delle acque», grazie anche a tecniche e ingegneri provenienti da Oltralpe. Come che la chiave per un efficace sfruttamento del mare da parte di Firenze fosse proprio la connessione capillare di Pisa e di Livorno con le comunità del loro *hinterland*, lungo il corso dell'Arno.

ALESSANDRO LO BARTOLO

GIOVANNA FIUME, *Mediterraneo corsaro. Storia di schiavi, pirati e rinnegati in età moderna*, Roma, Carocci, 2025, pp. 304.

La parola *corsaro*, come anche *pirati*, possiede ancora oggi un forte potere evocativo, richiamando alla mente scenari esotici nei mari caldi del mondo. Eppure, il libro di Giovanna Fiume, *Mediterraneo corsaro. Storia di schiavi, pirati e rinnegati in età moderna*, ci ricorda che il fenomeno della guerra di corsa e della pirateria ebbero nel Mediterraneo un teatro privilegiato dove queste pratiche trovarono forme e codificazioni specifiche. L'opera si inserisce così nel più ampio panorama degli studi sul Mediterraneo che negli ultimi 30 anni ha conosciuto enorme sviluppo, approfondendo un aspetto che chiedeva di essere decostruito e analizzato.

L'autrice, con uno stile di scrittura fluente, quasi narrativo, senza cedere nulla sul piano epistemologico e sul rigore scientifico, ricostruisce le variegate sfumature di un fenomeno storico, a cavallo tra dimensione regionale (ossia mediterranea) e globale, che ha contribuito in vari modi alla costruzione della modernità. Le prospettive, o chiavi di lettura, se vogliamo, usate dall'autrice,