

l'arca

collana di studi e testi
di storia moderna

E X T O L L I T U R

l'arca



Collana diretta da Andrea Addobbati

Comitato scientifico:

Guillaume Calafat, Maria Fusaro, Andrea Zagli

Gilles Narcy

Il mondo dei navicelli

Territorio, navigazione e commercio
nella Toscana granducale

visualizza la scheda del libro sul sito www.edizioniets.com



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

*Il volume è stato pubblicato nell'ambito del progetto Prin Pnrr 2022
"WWS (Wind, Waves and Storms): historical data and modern quantitative approaches
to uncover the long-term strategies to prevent and mitigate climate risks
in the European Seas A. n. P20227XHT5 (CUP I53D23006970001)",
con il contributo della Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale*



**Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale**
Porti di Livorno - Piombino - Portoferrato - Rio Marina - Cavo - Capraia

L'editore rimane a disposizione degli aventi diritto non potuti reperire.

© Copyright 2025
Edizioni ETS
Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa
info@edizioniets.com
www.edizioniets.com

Distribuzione
Messagerie Libri SPA
Sede legale: via G. Verdi 8 - 20090 Assago (MI)

Promozione
PDE PROMOZIONE SRL
via Zago 2/2 - 40128 Bologna

ISBN 978-884677182-7

Ringraziamenti

Questo libro è frutto della rielaborazione e della traduzione dal francese all'italiano di una tesi di laurea magistrale redatta a Pisa e discussa presso l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne nel luglio del 2022. Si tratta pertanto di una ricerca dai risultati ancora provvisori, da completare e arricchire con ulteriori, più documentati studi. Se ne è stata comunque possibile la pubblicazione, lo devo innanzitutto ad alcuni docenti, in Francia e in Italia, che hanno avuto un'importanza particolare nel mio percorso di formazione, ai quali rivolgo i miei più sinceri ringraziamenti: il mio relatore, il professor Jean-François Chauvard, per la disponibilità che mi ha riservato, la sua supervisione sempre attenta e il suo esempio di rigore metodologico; il professor Guillaume Calafat, per le sue suggestioni acute e il suo entusiasmo contagioso per la storia moderna; e, ovviamente, il professor Andrea Addobbati, che mi ha elargito con maestria lezioni indispensabili per orientarmi negli archivi toscani e mi ha offerto l'opportunità di pubblicare il mio lavoro in questa sede. Ringrazio anche il dottor Matteo Calcagni per avermi gentilmente segnalato diversi documenti da lui incontrati nel corso delle sue ricerche sul commercio livornese nel Seicento. La mia riconoscenza va poi alla casa editrice ETS, che mi ha concesso l'onore di accogliere l'opera di un giovane studioso nel proprio catalogo. Infine, la traduzione del testo originale è stata realizzata con l'aiuto e l'acribia impareggiabili di Lorenzo Benedetti e di Anna Chiara Peduzzi. Eventuali sviste ed errori restano interamente di mia personale responsabilità. Un ultimo ringraziamento, infine, per Marguerite, che rende tutto possibile.

Abbreviazioni

Manoscritti

ASFi = Archivio di Stato di Firenze

ASLi = Archivio di Stato di Livorno

ASPi = Archivio di Stato di Pisa

f = folio

r = recto

v = verso

s.d. = senza data

n.a. = numerazione antica

n.n. = non numerato

Fonti a stampa

LT = Lorenzo Cantini, *Legislazione toscana raccolta e illustrata dall'avvocato Lorenzo Cantini*, Firenze, Stamperia Albizziniana di Santa Maria in Campo, 1800-1808.

Ruota = Celso Marzucchi, *Raccolta delle decisioni della Ruota fiorentina dal 1700 al 1808*, Firenze, Marchini, 1850.

Nota su unità di misure, monete e prezzi

Le unità di misura più comunemente utilizzate in Toscana durante l'età moderna sono, oltre alla libbra (12 once, ovvero un centesimo di quintale), lo staio (24,36 litri) e il sacco (circa 73 litri nell'accezione toscana¹). Nella documentazione livornese si riscontra spesso anche la salma siciliana (275 litri), a causa dell'importanza delle importazioni di grano proveniente dall'isola.

A partire dalla seconda metà del XVI secolo, il sistema monetario toscano si stabilizza, assumendo la forma conservata in seguito fino all'età napoleonica, basata sulla distinzione, usuale nelle economie antiche, tra moneta di conto e moneta reale. Il fiorino, la lira e il soldo sono monete di conto; lo scudo, la crazia, il quattrino e il denaro, monete reali. In pratica, tuttavia, la contabilità corrente mischia frequentemente entrambe le categorie. Le equivalenze generali sono le seguenti:

1 scudo = 7,5 lire
1 lira = 20 soldi
1 soldo = 1,66 denaro o crazia
1 crazia = 4 quattrini

1 giulio = 2 grossi
1 grosso = 4 soldi

Per quanto riguarda l'andamento e il significato dei prezzi, possiamo prendere come valore di riferimento lo staio di cereali, oggetto di uno studio su base seriale condotto da Paolo Malanima²¹. Nel 1590, lo staio di frumento valeva 117 soldi, ovvero 5,85 lire oppure 0,83 scudi, mentre lo staio di segale ammontava a 71 soldi, ovvero 3,55 lire oppure 0,5 scudi. Nell'arco di tempo che corre sino alla fine del XVIII secolo sono riscontrabili due picchi nel 1596 e nel 1630: 158 soldi per uno

staio di frumento in entrambi i casi, 109 e poi 118 per uno di segale. In generale, la somma di 1 scudo non viene quasi mai superata.

Note

¹ Angelo Martini, *Manuale di metrologia ossia misure, pesi e monete in uso attualmente e anticamente presso tutti i popoli*, Torino, Loescher, 1883, pp. 206-211, 283-284, 541-542.

² P. Malanima, *Aspetti di mercato e prezzi del grano e della segale a Pisa dal 1548 al 1818*, in *Ricerche di storia moderna*, a cura di M. Mirri, I, Pisa, Pacini, 1976, pp. 289-327.

Introduzione

Ambiente, economia e traffici marittimi nella Toscana granducale

All'inizio del Cinquecento i Medici, in difficoltà a Firenze, riuscirono finalmente a radicarsi a Roma, fino ad ascendere al soglio pontificio occupato prima da Leone X (1513-1521), poi da Clemente VII (1523-1534). Il punto di partenza della loro ascesa, come spesso accadeva nelle strategie curiali delle famiglie aristocratiche italiane, fu l'investitura di un rilevante beneficio, in questo caso addirittura il titolo cardinalizio insistente sulla basilica di Santa Maria in Domnica a sud dell'Urbe, che i Medici monopolizzarono per la maggior parte del secolo. Giovanni e Giulio (così si chiamavano al secolo Leone X e Clemente VII) ne furono i primi titolari. Dopo una breve interruzione seguirono un altro Giovanni, figlio del granduca Cosimo I, nel 1560, e dopo la sua morte improvvisa toccò al fratello Ferdinando che, per un altro caso del destino, sarebbe divenuto granduca a sua volta. Sulla piazza davanti alla basilica che fu il primo simbolo del potere mediceo a Roma si trova la statua di una piccola nave, o navicella, da cui deriva il nome più comune della chiesa e del luogo¹. Si tratta della copia di un'opera di epoca romana, voluta da Leone X. Quando la ordinò, mentre stava preparando la sua elezione al Soglio, probabilmente pensò alla barca di san Pietro, che di mestiere faceva il pescatore; ma alla fine del secolo il navicello, variante toscana al maschile, diventò un'altra espressione del potere dei Medici e del loro legame con Roma per ben altre ragioni. Mentre la Toscana, dopo essersi rivolta soprattutto ai paesi del Nord durante il Medioevo, si apriva verso il mare e si inseriva nella vasta economia marittima del Mediterraneo tramite il nuovo porto di Livorno, i suoi fiumi – l'Arno su tutti – e le sue coste iniziarono a riempirsi di piccole imbarcazioni che trasportavano a bordo derrate alimentari, merci varie, materiale da costruzione e persino viaggiatori: queste, spingendosi fino a Roma e oltre, divennero un elemento cruciale del commercio toscano per tutto il corso dell'età moderna.

Da almeno tre decenni, la storia dei primi secoli di Livorno è oggetto di profondi e importanti rinnovamenti storiografici. Con l'avvento della storia globale, Livorno è apparsa a storici e storiche come un laboratorio privilegiato per indagare la nascita di una particolare modernità, commerciale e cosmopolita. Nel panorama generale di un'Italia moderna segnata dal rigoroso controllo sociale esercitato dalla Chiesa cattolica e da un lento declino economico, Livorno si contraddistingue come una clamorosa eccezione alla regola. L'interesse per il porto risale in realtà già agli anni Cinquanta del secolo scorso, quando venne dato alle stampe un libro allora pionieristico, all'insegna della nuova storia seriale e quantitativa, a firma del grande storico francese Fernand Braudel e del suo allievo italiano Ruggiero Romano². Da allora, tale percorso è stato approfondito in due direzioni diverse: la prima è costituita dalla storia economica dell'istituzione del porto franco e del suo ruolo nelle reti commerciali mediterranee e globali³; l'altra è la storia religiosa e culturale del cosmopolitismo livornese, dall'importante presenza di una fiorente comunità ebraica, stabilitasi sul Tirreno mentre nel resto del Centro e del Nord della Penisola si erigevano ghetti, all'arrivo di mercanti inglesi, olandesi, francesi, armeni, fino agli schiavi «turchi» del bagno e delle galere⁴. L'abbondanza di studi su Livorno ha contribuito a creare nella storiografia ciò che si potrebbe chiamare un autentico «mito livornese»: per la storia globale nata negli anni Novanta, Livorno rappresenta un caso emblematico di tolleranza religiosa, di apertura sul mondo e di successo commerciale – una formula associata da tanti a una forma di modernità felice⁵. In realtà, la dimensione «mitica» di tale interpretazione, spesso accompagnata da una celebrazione dell'opera dei granduchi medicei nello sviluppo del porto e nella protezione delle minoranze, è stata anche messa in discussione, in quanto la tolleranza religiosa non significò mai l'abolizione delle barriere di ceto e di fede⁶. Un'altra idea centrale nella maggior parte degli studi livornesi è quella, già presente in verità nell'opera di Braudel e Romano, di una disgiunzione quasi totale tra il porto da una parte e il resto della Toscana e della Penisola dall'altra. In tale ottica, non solo Livorno avrebbe rappresentato un modello urbano e sociale completamente e radicalmente diverso dalle altre realtà dell'Italia della Controriforma, ma il suo successo economico sarebbe precisamente dovuto all'assenza di relazioni significative con un entroterra ormai avviato sulla strada del declino, e ai suoi legami privilegiati con le grandi piazze marittime del Mediterraneo e dell'Atlantico: Smirne, Messina, Marsiglia, Lisbona, Anversa⁷. Conviene sottolineare tutta-

via che l'importanza dei legami tra Livorno e il suo entroterra è già stata rivalutata da alcuni studiosi, seppur ancora in misura parziale⁸. L'ultima tendenza di questa stagione di studi si è concentrata maggiormente sul Sei e il Settecento, secoli considerati l'età dell'oro di un mercantilismo trionfante, del quale Livorno sarebbe una delle capitali.

In questo panorama generale si delineano due prospettive storiografiche ancora da esplorare. La prima consiste nello scrivere una storia sociale più inclusiva di Livorno, ovvero una storia che non sia solo raccontata dal punto di vista dei mercanti, dei governatori e dei grandi capitani, ma anche «dal basso», da quello delle classi subalterne ma decisive che resero materialmente possibile il successo del porto⁹. La via in questo senso è stata tracciata da Andrea Addobbati in un libro recente dedicato alle compagnie di facchini incaricati dello scarico e del deposito delle merci a Livorno. Nella parte conclusiva intitolata «Per una storia della classe lavoratrice», l'autore propone infatti, dopo decenni di storia fatta prevalentemente dall'alto, di interessarsi ora al ruolo degli invisibili e dei dimenticati nella storia della città. Un siffatto modo di procedere non significa abbandonare le connessioni messe in luce dalla storia globale e ritornare alla prospettiva locale ereditata dalla storia sociale tradizionale. Al contrario, si tratta della volontà di studiare la prima globalizzazione della storia europea, quella iniziata nel Cinquecento, con uno sguardo rovesciato, che parta dai ceti inferiori, indispensabili ma poco considerati sia dalle fonti sia dalla storiografia. Proprio per questo, una tale proposta consente in realtà di estendere l'importanza e la rilevanza dei processi di connessione su varia scala dell'età moderna, dimostrando che essi trasformarono anche la vita delle comunità locali e delle classi subalterne e non soltanto quella delle élites commerciali e politiche.

La seconda prospettiva aperta è quella dell'articolazione spaziale tra Livorno e il suo *hinterland* toscano. Contro una tradizione esclusivamente focalizzata sul porto franco, inteso come un luogo rivolto al mare aperto ed ermeticamente separato dalla terra ferma, questo studio intende sottolineare la profondità dei legami complessi che moltiplicarono le connessioni tra Livorno, le altre grandi città toscane (in particolare quelle della Toscana settentrionale) e le campagne circostanti. L'Arno, in questo scenario, rappresenta un elemento fondamentale: le grandi opere che ne trasformarono la valle furono avviate in stretta connessione, cronologica e di intenti, con la crescita pianificata del porto, e in seguito della città di Livorno, alla fine del XVI secolo. Tornando alle

origini di quei processi, anziché interpretarli in modo teleologico come l'anticipazione della logica del porto franco mercantilista che si affermò veramente soltanto nella seconda metà del XVII secolo, diventa possibile reinserire Livorno dentro la strategia territoriale dei primi granduchi medicei e considerare il suo ruolo nell'approvvigionamento della Toscana e dell'Italia centro-settentrionale. L'attenzione ai luoghi e agli spazi su scala ridotta consente di abbattere le barriere che tenevano separati Livorno e i suoi traffici globali, e di inserirli in una riflessione più articolata sull'economia di circolazione nell'Italia di Antico regime¹⁰.

Un oggetto storico in particolare consente di intraprendere un'indagine concreta in questo senso: i navicellai. Il vocabolo designava, nell'età moderna, i navigatori che, a bordo di natanti di dimensioni ridotte, circolavano sull'Arno e gli altri fiumi toscani, ma anche lungo la costa tirrenica nell'ambito di attività di cabotaggio. Eccetto un capitolo sintetico ad opera di Andrea Addobbati¹¹, nessuno studio monografico è stato finora dedicato a questo tema, nonostante si tratti di una realtà fondamentale nella Toscana di Antico regime, durante l'epoca di lunga durata che va dalle grandi opere realizzate nella valle dell'Arno nella seconda metà del Cinquecento all'arrivo della ferrovia durante la rivoluzione dei trasporti dell'Ottocento¹². Era infatti tramite l'Arno che transitava la maggior parte delle merci e dei viaggiatori nella Toscana settentrionale, su un asse est-ovest lungo il quale si concentravano città, ricchezze e popolazioni: Firenze, Empoli, Pisa, Livorno. L'identità dei navicellai va definita innanzitutto nella pluralità: pluralità dei tipi di barche, pluralità delle attività, pluralità dei luoghi e degli itinerari. Di qui la necessità, per inquadrare questa popolazione essenziale ma dispersa, di ricorrere a fonti diverse: giuridiche, private, fiscali, amministrative, nonché iconografiche. I navicellai erano al contempo invisibili e onnipresenti lungo l'Arno e gli altri fiumi vicini. Erano i nervi e il sangue la cui circolazione dava vita all'economia mercantile toscana, mettendo in relazione i suoi grandi poli urbani e la massa innumerevole delle località rurali.

Per le sue caratteristiche intrinseche, un tale oggetto si presta difficilmente a periodizzazioni rigide e a cesure cronologiche. La navigazione fluviale appartiene in effetti a quella frangia di attività peculiari delle società preindustriali che sembrano a prima vista immutabili, prive di evoluzioni rilevanti dall'Antichità al XIX secolo. Di fatto, la presenza di una flotta consistente sull'Arno, intimamente collegata al porto marittimo di allora, *Portus Pisanus*, è attestata sin dall'epoca romana, come

documenta da qualche anno il bel Museo delle Navi Antiche di Pisa. Le barche erano sempre presenti in massa sul fiume durante il Medioevo¹³. Ancora alla metà del Novecento, un secolo dopo l'arrivo della ferrovia in Toscana, le barche costituivano ancora un elemento abituale del paesaggio. Eppure, dietro il vocabolo comune di «navicello» si nasconde una realtà storicamente determinata che si è evoluta nel tempo¹⁴. La fine del XVI secolo, da questo punto di vista, rappresenta un momento decisivo, durante il quale la navigazione fluviale assunse un'importanza inedita in termini quantitativi e qualitativi, che avrebbe conservato nei secoli successivi. Questa trasformazione deve essere intesa in relazione con i grandi cambiamenti che conobbe allora la Toscana: la costruzione dello Stato regionale, le grandi opere di bonifica e di ordinamento del territorio, lo sviluppo del porto di Livorno e del mercantilismo. La cronologia della presente ricerca, di conseguenza, è al tempo stesso elastica e ristretta, così da rendere possibili le variazioni di scala cronologica attraverso cui cogliere i mutamenti precisi e localizzati di un fenomeno di lunghissima durata. Essa si estende, per il suo arco centrale, dal 1560 al 1630, senza escludere ove necessario di allargarsi al Medioevo da una parte e all'ultimo secolo e mezzo dell'Antico regime dall'altra. A monte, la ricerca prende avvio dall'inizio dell'espansione marittima toscana, e in particolare dall'edificazione delle grandi opere che trasformarono durevolmente l'aspetto della valle dell'Arno per i secoli successivi, favorendo l'incremento della navigazione fluviale e del cabotaggio in sintonia con lo sviluppo del porto livornese. A valle, la grande epidemia di peste del 1630 segnò una prima battuta d'arresto nella crescita fino ad allora ininterrotta della città, mentre la costruzione del quartiere della Venezia Nuova gettò le basi per il rinnovamento del secondo Seicento. Nel frattempo, il duca di Firenze era divenuto nel 1569 granduca di Toscana, l'economia regionale aveva attraversato profondi mutamenti, con un riorientamento significativo verso il nord-ovest lungo l'asse dell'Arno, e Livorno, da piccolo porto secondario, era diventata una delle piazze principali del commercio mediterraneo.

Secondo l'importante distinzione forgiata dagli storici britannici Peregrine Horden e Nicholas Purcell, la storia di cui si tratta in questo libro è nel pieno senso della parola una storia *del* Mediterraneo, e non *nel* Mediterraneo¹⁵. Tratta delle sottili dinamiche spaziali che unirono allora la valle dell'Arno, la Toscana, il Tirreno, il Mediterraneo nel suo insieme e le sue connessioni globali. Il mondo mediterraneo non è un semplice scenario; è l'oggetto stesso di questa ricerca. Dal libro di Hor-

den e Purcell vengono anche mutuati due concetti ritenuti essenziali per capire il Mediterraneo: la sua frammentazione in *microecologie* variegata e numerose, e la loro *connettività*. Con «microecologia» si intendono le caratteristiche topografiche e il tipo dominante di produzione economica che insieme determinano l'identità di un territorio¹⁶. Seguendo le indicazioni dei microstorici italiani che più hanno indagato la problematica dello spazio¹⁷, esso non viene considerato qui come un dato o un sostrato antecedente la ricerca storica, ma al contrario come una costruzione insieme economica, ecologica e normativa, la cui formazione e il cui rimodellamento costante spetta a tale ricerca studiare. Commercio, mercati e transiti non rappresentano funzioni astratte, ma si concretizzano in luoghi e in sistemi di collegamento che coinvolgono le autorità politiche e giuridiche così come gli attori economici: produttori, mercanti, trasportatori e consumatori.

Nel caso del Granducato di Toscana, è possibile identificare una grande varietà di microecologie possibili¹⁸; una varietà che ha persino fatto temere a taluni critici di questo concetto che si giungesse alla semplice frammentazione all'infinito delle unità geografiche considerate¹⁹. Per arginare questo rischio, il presente studio propone di adottare un'opposizione semplice, necessariamente schematica ma funzionale ai fini della ricerca: quella tra Toscana settentrionale, organizzata attorno alla valle dell'Arno e all'asse Firenze-Pisa-Livorno, nella quale si concentrarono la maggior parte delle ricchezze e degli abitanti durante l'età moderna, e Toscana meridionale, dominata dalle zone umide della Maremma a ovest e dalle montagne del Senese a est, meno produttiva, meno urbanizzata e meno popolata. È una dicotomia che ricopre anche l'assetto istituzionale del Granducato, diviso tra Stato vecchio fiorentino e Stato nuovo senese dopo la devoluzione di Siena a Cosimo I a seguito della pace di Cateau-Cambrésis (1559). Stato vecchio e Stato nuovo rimasero distinti tra loro all'interno dello Stato regionale toscano fino alle riforme amministrative di Pietro Leopoldo nella seconda metà del Settecento. Integrare la ben nota separazione istituzionale e amministrativa con un'altra, quella ecologica ed economica, consente anche di temperare notevolmente il grado di centralizzazione e di unificazione conseguito dalla Toscana sotto la guida fiorentina nell'epoca granducale. La connettività, invece, è il corollario del concetto di microecologia, e ciò che conferisce al mondo mediterraneo la sua specificità secondo Horden e Purcell: la forte differenziazione geografica delle regioni mediterranee rende ciascuna di esse dipendente dalle altre

per il suo approvvigionamento. Le microecologie mediterranee sono di conseguenza contraddistinte da una forte propensione allo scambio. Esso, tuttavia (ed è uno dei punti su cui gli autori insistono maggiormente), non assume soltanto la forma canonica delle grandi rotte commerciali, ma anche quella dello scambio quasi invisibile a corta distanza, nel quale il cabotaggio occupa una parte importantissima²⁰. Un simile approccio ha il vantaggio di evitare di pensare il Mediterraneo esclusivamente in termini di metropoli e di grandi porti, e di operare un taglio troppo netto tra il mare, il litorale e l'entroterra.

In questa prospettiva, i navicellai costituiscono un esempio particolarmente significativo. Vivevano tra fiume e mare; si recavano nei borghi toscani così come a Genova, Roma o Napoli. La natura stessa della loro attività li rendeva partecipi di una più ampia «economia dell'acqua» nel Granducato. L'epoca moderna, in effetti, è contrassegnata da importanti trasformazioni dei sistemi idrici locali: sviluppo progettato della navigazione fluviale e marittima, ma anche irrigazione, bonifica e canalizzazioni, oppure, nelle città, miglioramento della rete idrica e preoccupazione costante per la qualità dell'acqua. Lo studio del «mondo del navicello» rientra a questo titolo nel campo della storia dell'ambiente, una sottospecie disciplinare di crescente rilevanza da quando è inizialmente apparsa negli Stati Uniti negli anni Settanta²¹. Nello specifico, fa parte di quella che viene oggi designata in inglese come «water history», ovvero «storia dell'acqua», o anche «hydrohistoire» nella storiografia di lingua francese²², e che è stata scelta come tema di una recente «Settimana di studi» presso l'Istituto Datini di Prato per la storia economica²³. La storia dell'ambiente – o meglio, la storia ambientale – si prefigge lo scopo di rovesciare l'approccio della storiografia tradizionale, interessata in maniera esclusiva all'appropriazione e all'assoggettamento della natura ad opera delle società umane, sostituendo a ciò lo studio più complesso e articolato delle interazioni tra queste e gli ecosistemi²⁴. Da questo punto di vista, la storia sociale dell'ambiente si offre come una via per superare la distinzione canonica e fondatrice tra storia umana e storia naturale, un'esigenza diventata imperiosa con l'odierna crisi ecologica dell'antropocene²⁵. L'acqua, all'interno della storia ambientale, presenta due specificità particolarmente significative: l'estrema varietà dei sistemi idrici da una parte, e l'eccezionale polifunzionalità a cui tali sistemi si prestano nelle società umane dall'altra. Irrigazione, approvvigionamento urbano, navigazione, riciclaggio, fonte di energia, pesca, igiene pubblica: l'acqua possiede

molteplici usi nelle società contemporanee così come in quelle di Antico regime, meno sviluppate e diversificate sotto l'aspetto tecnico. Tutti questi usi sono presenti nel caso del Granducato di Toscana e della valle dell'Arno. Benché l'acqua in sé non sia oggetto della presente ricerca, risulta necessario inserire il navicello in questo quadro più ampio per non isolarlo in maniera artificiale e schivare così il rischio di farne un fenomeno chiuso in sé stesso.

Se l'acqua gode di una posizione privilegiata nella pur recente storiografia sull'ambiente, lo stesso, su scala ancora più ridotta, si può dire degli studi sui fiumi rispetto alla *water history* nel suo complesso. Tuttavia, sussistono disparità importanti nella letteratura esistente tra le diverse epoche storiche e le varie regioni del mondo²⁶. L'Europa, e in particolare l'Europa mediterranea, appare in effetti come il parente povero della storia dei fiumi nel mondo. La relativa rarità, la strettezza e la ridotta portata dei fiumi del Mediterraneo occidentale, se paragonati ai grandi fiumi dell'Africa, dell'Asia e del Medio Oriente, hanno tradizionalmente portato storici e storiche di mestiere a insistere sulla dialettica tra mare e montagna piuttosto che sul ruolo dei corsi d'acqua per spiegare la strutturazione dell'economia mediterranea. Il vasto affresco storico-geografico disegnato da Braudel nella prima parte («L'ambiente») di *Civiltà e imperi del Mediterraneo* non comprende per esempio nessun capitolo dedicato ai fiumi, ridotti al ruolo di comparse incidentali all'interno di quello sulle pianure²⁷. Alcune monografie lasciano tuttavia intravedere le potenzialità offerte alla storia europea dalla storia fluviale. Sin dal 1935, lo stesso maestro di Braudel, lo storico francese Lucien Febvre, fondatore delle *Annales*, scrisse una monografia dedicata al Reno²⁸. Si trattava in realtà di una richiesta da parte di una banca, eseguita frettolosamente dall'autore mentre era occupato in altri progetti. Febvre, che aveva combattuto nella Prima guerra mondiale ed era stato titolare di una cattedra presso l'Università di Strasburgo, era peraltro più preoccupato della politica che dell'ambiente: la sua prospettiva era quella del ruolo materiale e simbolico del Reno nelle costruzioni nazionali rispettive della Francia e della Germania e nella loro lunga rivalità²⁹. Marc Suttor ha dedicato un libro alla storia del fiume Meuse sulla lunghissima durata³⁰, mentre Sara B. Pritchard, appartenente alla tradizione statunitense di storia ambientale, si è interessata all'evoluzione del Rodano dopo il 1945³¹. In tempi più recenti, peraltro, le ricerche sulla storia dei fiumi si sono spesso legate alla storia urbana, siano esse incentrate su periodi più antichi, e in particolare sulla que-

stione dell'origine dei popolamenti urbani, oppure sulla funzione dei corsi d'acqua nello sviluppo delle città moderne³². L'approccio urbano non è certo specifico della storia europea³³, ma è più frequentemente considerato rispetto a quanto avvenga in altre tradizioni. Tra le eccezioni, si può citare il libro pionieristico di Bernard Lepetit sul trasporto fluviale nella Francia di Antico regime, rimasto tuttavia isolato³⁴.

Circostanza abbastanza singolare, la storia dei fiumi europei non è quindi così considerata come quella dei loro equivalenti asiatici, africani e americani, e si potrebbe persino affermare che siano questi a costituire un punto di riferimento. Relativamente trascurati nella storiografia dell'Europa, i fiumi hanno invece avuto una parte strutturante nell'analisi delle cosiddette «società orientali». Sin dall'Ottocento, infatti, Marx inventò il concetto di «modo di produzione asiatico» per definire le società della Mesopotamia, della Cina, dell'India e dell'Egitto antichi: una proprietà fondiaria statale dalla quale scaturisce una burocrazia dispotica incaricata in particolare di realizzare grandi opere di irrigazione e di canalizzazione³⁵. Al contrario dei fiumi europei, stretti e marginali, la lunghezza e la portata del Nilo, del Tigre, dell'Eufrate, del Gange, dell'Indo oppure del Fiume Azzurro erano tali, agli occhi di Marx, da determinare e fissare il funzionamento stesso di queste società per millenni. Il concetto di modo di produzione asiatico rimane ancora oggi, nella storia del pensiero occidentale, uno tra i pochi tentativi di definire una società e la sua economia attraverso l'ambiente.

Tuttavia, la fortuna del concetto cominciò a declinare nella seconda metà del XX secolo³⁶. Sopravvive oggi maggiormente nell'interpretazione che ne offrì Karl Wittfogel durante la guerra fredda ne *Il dispotismo orientale*³⁷. Wittfogel cercò di definire «l'Oriente» tramite l'incrocio tra Marx e Montesquieu, al quale fa direttamente riferimento nel titolo, così da riportare al centro della presunta specificità politica orientale l'importanza economica e sociale dei sistemi idrici fluviali. La tesi di Wittfogel è stata oggetto sin dall'inizio di numerose critiche ma rimane, ciò nonostante, influente tra gli studiosi come punto di partenza e di impostazione del dibattito storiografico³⁸. La storia dei fiumi deve dunque lottare contro le sue tinte orientaliste originarie: in Oriente, *hydraulic empires* dispotici e immutabili; in Occidente (e in particolare in Europa), modernità economica e anti-deterministica. Uno dei padri fondatori della storia ambientale, Donald Worster, ha tentato di adattare e superare questa visione occidentalista in un'opera fondamentale sull'irrigazione nella storia del grande West³⁹. La *water*

history può permettere di dimostrare che il ruolo dell'acqua e dei fiumi nella storia europea, pur se notevolmente differente per natura da ciò che fu in altre regioni del mondo, rimane pur sempre decisivo per l'organizzazione economica e sociale.

L'ascesa della storia ambientale ha tuttavia riguardato anche l'Italia moderna, mediante diversi lavori sulla regolazione e l'utilizzo dei fiumi. Fin dai primi anni Novanta, Paola Scavizzi si è interessata alla navigazione sul Tevere fra il XVI e il XVIII secolo, focalizzandosi sul tema dei progetti ingegneristici, dei lavori pubblici e della regolamentazione⁴⁰. Le ricerche di Katherine Riine rappresentano un altro caposaldo degli studi di storia ambientale di Roma, tra storia del fiume, storia urbana e storia dell'architettura⁴¹. Per quanto riguarda il Po, è stata la dimensione agricola ad attirare maggiormente l'attenzione degli studiosi, in particolare di Franco Cazzola⁴². Raffaello Vergani, nell'ambito veneto, ha studiato la cosiddetta Brentella, un canale del Piave amministrato dalla città di Treviso, insistendo sulla dimensione politica della ricerca dell'equilibrio tra patriziato locale e proprietà fondiarie delle famiglie patrizie della Serenissima⁴³. Infine, importanti lavori sulla Toscana sono stati condotti da storici e storiche come Elena Fasano Guarini, Danilo Barsanti o Leonardo Rombai⁴⁴, i quali hanno messo in evidenza, in particolare per quanto riguarda il Pisano, come le opere pubbliche portate avanti dai primi granduchi medicei nel Cinquecento si integrarono funzionalmente al grande disegno politico della costruzione e del consolidamento dello Stato regionale.

Scrivere la storia di un fiume significa scrivere la storia di linee. Anzitutto, il tracciato stesso del corso d'acqua, più o meno serpeggiante, più o meno di ampia portata, scaturisce dalla montagna e si estende per chilometri e chilometri prima di sfociare nel mare. Si tratta anche delle linee delle frontiere della sua valle, uno spazio circostante che esiste in funzione di esso e che si lascia tuttavia difficilmente delimitare con esattezza. Sono, infine, le linee più estese, reticolari, che solo il lavoro storico consente di ridisegnare: quelle che collegano città e paesi a porti, mari e luoghi più o meno lontani, evidenziando connessioni che contraddicono l'immagine stereotipata delle società preindustriali come entità autarchiche, chiuse in sé stesse. La storia del fiume non si limita quindi alla storia del corso d'acqua in senso stretto, da fonte a foce: costituisce piuttosto la storia di un'arteria portante di una rete idroviaria complessa, fatta di affluenti, canali e laghi, che prolungano su terra le rotte marittime.

Prima dell'Ottocento e della rivoluzione delle comunicazioni, la questione del trasporto interno delle merci era particolarmente difficile per il peso dei carichi e l'assenza di meccanizzazione. Senza vapore, benzina o elettricità, le principali fonti energetiche erano la fatica umana o animale, il vento e la corrente⁴⁵. Per questo motivo i fiumi, la cui funzione commerciale era fondamentale sin dall'Antichità, diedero vita a un vero mondo di lavoratori e comunità la cui esistenza era una condizione necessaria all'approvvigionamento delle società di Antico regime.

Questa ricerca sull'Arno e i suoi traffici in epoca moderna si compone di tre parti, ciascuna corrispondente a un punto di vista diverso. La prima guarda alle trasformazioni del fiume a partire da una prospettiva istituzionale e ambientale, e colloca tali mutamenti nell'ambito della politica mercantilista che accompagna la costruzione dello Stato regionale toscano nel Cinquecento, attraverso le istituzioni incaricate di trasformare e amministrare l'ambiente sotto i Medici. La seconda descrive le varie attività svolte dai navicellai: trasporto di merci e persone lungo la rete idroviaria regionale, lavoro portuale a Livorno, cabotaggio nel Tirreno. Infine, la terza abbozza un ritratto di gruppo dei navicellai, caratterizzato dalla loro strutturazione progressiva nel corso dell'età moderna e dall'importanza dell'iscrizione spaziale nella definizione della loro identità collettiva.

Note

¹ Vedi Figura 1, p. 113.

² F. Braudel, R. Romano, *Navires et marchandises à l'entrée du port de Livourne (1547-1611)*, Paris, Colin, 1951. Gli autori eressero i registri superstiti degli importi redatti dalla dogana di Livorno a documento-manifesto della nuova storia quantitativa, basata su serie di prezzi sulla lunga durata, auspicata da Braudel, Ernest Labrousse e i loro allievi.

³ *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo (1566-1834). Studi dedicati a Lucia Frattarelli Fischer*, a cura di A. Addobbati, M. Aglietti, Pisa, Pisa University Press, 2016; S. Fettah, *Les limites de la cité. Espace, pouvoir et société à Livourne au temps du port franc (XVII^e-XIX^e siècle)*, Rome, École française de Rome, 2017; J.-P. Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814*, I, Napoli, Edizioni Scientifiche Italiane, 1998; L. Frattarelli Fischer, *L'Arcano del mare. Un porto nella prima età globale: Livorno*, Pisa, Pacini, 2018; C. Tazzara, *The Free Port of Livorno and the Transformation of the Mediterranean World*, Oxford, Oxford University Press, 2017.

⁴ Livorno 1606-1806. *Luogo di incontro tra popoli e culture*, a cura di A. Pro-speri, Torino, Allemandi, 2009; C. Santus, *Il «turco» a Livorno. Incontri con l'Islam nella Toscana del Seicento*, Roma, Officina Libraria, 2019; F. Trivellato, *Il commercio interculturale. La diaspora sefardita, Livorno e i traffici globali in età moderna*, Roma, Viella, 2016.

⁵ Esempi recenti si possono trovare in G. Greco, *Storia del Granducato di Toscana*, Brescia, Morcelliana, 2020, pp. 175-176, o in S. Fettah, *Livourne : cité du Prince, cité marchande (XVI^e-XIX^e siècle)*, in *Florence et la Toscane, XIV^e-XIX^e siècles*, sous la direction de J. Boutier, S. Landi, O. Rouchon, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2004, pp. 179-195.

⁶ A. Addobbati, F. Bregoli, *Les esclaves livournais à Alger. La question juive et le théâtre politique en Toscane à la fin du XVIII^e siècle*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», LXXVI (2021), 1, pp. 7-45; Trivellato, *Il commercio interculturale*; E. Fasano Guarini, *Livorno in età moderna: tra mito e realtà*, in *Livorno 1606-1806*, pp. 19-30; *La città delle nazioni. Livorno e i limiti del cosmopolitismo*; *La Livornina. Alle origini di Livorno, città cosmopolita in età moderna*, a cura di L. Felici, Roma, Viella, 2024.

⁷ Filippini, *Il porto di Livorno e la Toscana, 1676-1814*, cit., I, p. 45, parla per esempio di «commercio passivo».

⁸ Fettah, *Les limites de la cité*, cit.

⁹ A. Addobbati, *Facchinerie. Immigrati bergamaschi, valtellini e svizzeri nel porto di Livorno (1602-1847)*, Pisa, Edizioni ETS, 2018. Cfr. anche le osservazioni a margine di una recensione di G. Calafat, recensione a C. La Rocca, *Tra moglie e marito. Matrimoni e separazioni a Livorno nel Settecento*, in «Annales. Histoire, Sciences Sociales», LXV (2010), 6, pp. 1541-1543.

¹⁰ M. Margairaz, *L'économie d'Ancien Régime comme économie de la circulation, in La circulation des marchandises dans la France de l'Ancien Régime. Journée d'études tenue à Bercy le 12 décembre 1997 sous la direction de Denis Woronoff*, Paris, Comité pour l'histoire économique et financière, 1998, pp. 1-5; M. Parola, *Commercio locale e commercio internazionale nella società contadina d'Antico Regime*, in *Per vie di terra: movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, a cura di A. Torre, Milano, FrancoAngeli, 2007, pp. 133-150. Nel primo volume si trovano anche importanti contributi sul cabotaggio atlantico e sulla fluitazione della legna.

¹¹ A. Addobbati, «*La flotta del Granduca*». *Navicellai e bardotti della Valle dell'Arno in età moderna (XVI-XIX secolo)*, in *Vallis Arni # Arno Valley: la Toscana dal fiume al mare. Tra eredità storica e prospettive future*, a cura di M.L. Ceccarelli Lemut, F. Franceschini, G. Garzella, O. Vaccari, Pisa, Pacini, 2019, pp. 175-215.

¹² In realtà, l'impatto dirompente della ferrovia va valutato con cautela: subì dure contestazioni e impiegò diversi decenni a imporre la sua centralità. Il declino dei navicellai, molto graduale e per nulla lineare, proseguì fino al secondo dopoguerra. Cfr. *ivi*, p. 3.

¹³ F. Salvestrini, *Navigazione, trasporti e fluitazione del legname sulle acque interne della Toscana fra medioevo e prima età moderna*, in «Bollettino storico pisano», LXXVIII (2009), pp. 1-42.

¹⁴ Come attestato dal documentario *Navicellai d'Arno*, Incom-Archivio Luce, 1941, nel Novecento i navicellai erano anche chiamati renaioli, in quanto operai incaricati di scavare il letto dell'Arno per ricavarne sabbia da costruzione, mentre avevano ormai abbandonato quasi del tutto l'attività di trasportatori di merci.

¹⁵ P. Horden, N. Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, London, Blackwell Publishers, 2000.

¹⁶ *Ivi*, pp. 77-80.

¹⁷ Cfr. *Per vie di terra: movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, cit. e A. Torre, *Luoghi. La produzione di località in età moderna e contemporanea*, Roma, Donzelli, 2011, Nella storiografia francese, si ha un esempio di approccio istituzionalista e spaziale del commercio di Antico regime in D. Margairaz, *Foires et marchés dans la France industrielle*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1988.

¹⁸ Greco, *Storia del Granducato di Toscana*, cit., pp. 11-20, identifica due schemi possibili, secondo un asse nord-sud oppure secondo un altro est-ovest. Nel primo la Toscana viene divisa tra nord appenninico, centro fluviale e sud maremmano; nel secondo, tra est montano, centro in pianura e ovest tirrenico.

¹⁹ A. Molho, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, in «Journal of World History», XIII (2002), 2, pp. 486-492, sottolinea che la difficoltà insita nel concetto di microecologia nell'identificare unità determinate, suddividendole invece per arrivare a una realtà sempre più fine, comporta il rischio di atomizzare all'infinito le regioni geografiche considerate.

²⁰ Horden, Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History*, cit., p. 370.

²¹ C. Ford, *Environnement*, in *L'Europe. Encyclopédie historique*, Arles, Actes Sud, 2018, pp. 480-483.

²² L'editore tedesco Springer pubblica una rivista in inglese intitolata «Water History». Per quanto riguarda il termine «hydrohistoire», è stato reso popolare soprattutto da V. Lemire, *La soif de Jérusalem. Essai d'hydrohistoire (1840-1948)*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2011. Vedi le riflessioni generali di P. Fournier, *Les leçons d'une hydro-histoire: quelques pistes de réflexion*, in «Siècles. Cahiers du Centre d'histoire "Espaces et Cultures"», XLII (2016). In Italia, il progetto ERC *The Water Cultures of Italy 1500-1900* guidato da David Gentilcore presso l'Università Ca' Foscari di Venezia è un'altra prova del dinamismo recente di questa corrente storiografica.

²³ Istituto internazionale di storia economica *Gestione dell'acqua in Europa (XII-XVIII sec.): selezione di ricerche = Water Management in Europe (12th-18th Centuries): Selection of Essays*, a cura di F. Datini, Firenze, Firenze University Press, 2018.

²⁴ A. Ingold, *Ressources naturelles*, in *L'Europe. Encyclopédie historique*, pp. 506-508.

²⁵ C. Bonneuil, J.-B. Fressoz, *La Terra, la storia e noi: l'evento antropocene*, Roma, Treccani, 2020; D. Chakrabarty, *Clima, storia e capitale*, a cura di M. De Giulì, N. Porcelluzzi, Milano, Nottetempo, 2021; C. Ginzburg, *Microhistory and world history*, in *The Cambridge World History*, ed. by J.H. Bentley, S. Subrahmanyam, M.E. Wiesner-Hanks, Cambridge, Cambridge University Press, 2015, pp. 446-473.

²⁶ Da qualche anno i fiumi europei vanno suscitando l'interesse di una fetta crescente di storici, specie contemporaneisti, come testimoniato dal progetto *Shifting Shores: An Environmental History of Morphological Change in Mediterranean River Deltas over the Twentieth Century* presso il *Centre d'histoire* dell'università Sciences Po Paris. Nel caso dell'Arno considerato sulla lunghissima durata, vedasi il catalogo *Arno: fonte di prosperità, fonte di distruzione. Storia del fiume e del territorio nelle carte d'archivio. Mostra per il 50° anniversario dell'alluvione di Firenze (1966-2016)*, a cura di L. Maccabruni, C. Zarrilli, Firenze, Polistampa, 2016.

²⁷ F. Braudel, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino, Einaudi, 2010.

²⁸ L. Febvre, *Le Rhin. Histoire, mythes et réalités*, Parigi, Perrin, 1997. Per una puntualizzazione recente sulla questione cfr. P. Schöttler, *Rhin: axe Nord-Sud ou frontière Est-Ouest ?*, in *L'Europe. Encyclopédie historique*, cit., pp. 161-162.

²⁹ Per uno studio di storia ambientale del Reno in epoca contemporanea, cfr. M. Cioc, *The Rhine: An Eco-Biography, 1815-2000*, Seattle, University of Washington Press, 2002.

³⁰ M. Suttor, *Vie et dynamique d'un fleuve. La Meuse de Sedan à Maastricht (des origines à 1600)*, Bruxelles, De Boeck, 2006.

³¹ S.B. Pritchard, *Confluence: The Nature of Technology and the Remaking of the Rhône*, Cambridge, Harvard University Press, 2011.

³² I. Backouche, *La trace du fleuve : la Seine et Paris, 1750-1850*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 2016.

³³ A. Kelman, *A River and Its City: The Nature of Landscape in New Orleans*, Berkeley, University of California Press, 2003.

³⁴ B. Lepetit, *Chemins de terre et voies d'eau. Réseaux de transport et organisation de l'espace en France (1740-1840)*, Paris, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, 1984.

³⁵ G. Sofri, *Il modo di produzione asiatico: storia di una controversia marxista*, Torino, Einaudi, 1978.

³⁶ M. Godelier, *Le mode de production asiatique : un concept stimulant, mais qui reste d'une portée analytique limitée*, in «Actuel Marx», X (1991), pp. 181-199.

³⁷ K.A. Wittfogel, *Il dispotismo orientale*, Milano, SugarCo, 1980.

³⁸ P. Vidal-Naquet, *Histoire et idéologie : Karl Wittfogel et le concept de « mode de production asiatique »*, in «Annales. Économies, sociétés, civilisations», XIX (1963), 3, pp. 531-549.

³⁹ D. Worster, *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West*, Oxford, Oxford University Press, 1992.

⁴⁰ P. Scavizzi, *Navigazione e regolazione fluviale nello Stato della Chiesa fra XVI e XVIII secolo*, Roma, Edilstampa, 1991.

⁴¹ K.W. Riine, *Renovatio Aquae: Aqueducts, Fountains, and the Tiber River in Early Modern Rome*, in *A Companion to Early Modern Rome, 1492-1692*, ed. by P.M. Jones, B. Wisch, S. Ditchfield, Boston-Leiden, Brill, 2019.

⁴² F. Cazzola, *Uomini e fiumi: per una storia idraulica ed agraria della bassa pianura del Po (1450-1620)*, Roma, Viella, 2021.

⁴³ R. Vergani, *Brentella: problemi d'acque nell'alta pianura trevigiana dei secoli XV e XVI*, Canova, Edizioni Fondazione Benetton, 2001.

⁴⁴ E. Fasano Guarini, *L'uso delle acque interne nel territorio pisano in età moderna. Atti del convegno di studi (Fucecchio, 15-16 giugno 2001)*, in *Incolti, fiumi, paludi: utilizzazione delle risorse naturali nella Toscana medievale e moderna*, Firenze, Olschki, 2003, pp. 215-235; D. Barsanti, L. Rombai, *La «guerra delle acque» in Toscana. Storia delle bonifiche dai Medici alla riforma agraria*, Firenze, Edizioni Medicea, 1986.

⁴⁵ P. Malanima, *Sources d'énergie*, in *L'Europe. Encyclopédie historique*, pp. 475-479.

Indice

Ringraziamenti	5
Abbreviazioni	7
Nota su unità di misura, monete e prezzi	9
Introduzione	
Ambiente, economia e traffici marittimi nella Toscana granducale	11
Capitolo 1	
Dalla Toscana al mondo: Stato, economia e territorio nell'epoca dei primi granduchi medicei	25
1.1. L'ambizione di una Toscana mercantilista	25
1.2. Governare le acque: la creazione dell'Ufficio dei Fiumi e Fossi di Pisa	30
1.3. Dalla Toscana al mondo: il riassetto della valle dell'Arno e la costruzione del canale dei Navicelli tra Pisa e Livorno	38
1.4. Mappare l'Arno: informare, progettare, governare	46
Capitolo 2	
I navicellai toscani: navigare, trasportare, commerciare	59
2.1. Navicello: il nome e il come	59
2.2. La flotta dell'entroterra	65

2.3. L'attività portuale	68
2.4. Navicello e cabotaggio: il Tirreno, una «pianura liquida»	70
2.5. Le entrate dell'Arno	75
Capitolo 3	
Il popolo dell'Arno	85
3.1. Tra disciplinamento del lavoro e attività autonoma	85
3.2. I marinai del fiume	92
3.3. Scale e spazi del navicello	100
Conclusioni	109
Figure	113
Indice dei nomi	121

Edizioni ETS

Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa

info@edizioniets.com - www.edizioniets.com

Finito di stampare nel mese di aprile 2025