

Migrazioni e sviluppo economico nell'Europa mediterranea in età moderna e contemporanea

a cura di
Angela La Macchia



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Migrazioni
e sviluppo economico
nell'Europa
mediterranea
in età moderna
e contemporanea

a cura di
Angela La Macchia

FrancoAngeli

In copertina: Migranti in arrivo a New York, 1887. Incisione, di bauhaus1000 (in alto).
Grafico del mercato azionario, di Vitalii Litvinenko (in basso).

ISBN e-book: 9788835151944

Copyright © 2023 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Prefazione , di <i>Angela La Macchia</i>	pag.	9
1. Lungo la rotta mediterranea. Cristiani e Musulmani tra Cinquecento e Seicento , di <i>Mirella Vera Mafrici</i>	»	16
Introduzione	»	16
1. Da una sponda all'altra del Mediterraneo	»	18
2. L'emigrazione a Venezia in un'età di crisi , di <i>Salvatore Ciriaco</i>	»	30
Introduzione	»	30
1. Economia e cultura. Gli altri aspetti dell'emigrazione	»	35
2. Gli Ebrei	»	36
3. Una difficile congiuntura economica. Le altre minoranze a Venezia	»	39
3. Gli Inglesi in Sicilia tra Cinquecento e Settecento , di <i>Salvatore Bottari e Filippo Villari</i>	»	44
Introduzione	»	44
1. Tra Cinquecento e Seicento	»	48
2. La <i>British Factory</i> di Messina	»	54
3. Mercanti e traffici commerciali nel Settecento	»	58
4. Immigrazione di uomini, capitali, modelli culturali e sviluppo economico nella Sicilia preunitaria , di <i>Angela La Macchia</i>	»	75
Introduzione	»	75
1. Il decennio inglese	»	79
2. La svolta della Restaurazione e i limiti dello sviluppo isolano	»	83

5. Imprenditori stranieri e sviluppo industriale in Puglia nella prima metà dell'Ottocento , di <i>Ezio Ritrovato, Dario Dell'Osa e Stella Lippolis</i>	pag.	99
Introduzione	»	99
1. Imprenditori stranieri nel Mezzogiorno d'Italia: una storia di migrazioni d'élite	»	101
2. Imprenditori stranieri e innovazione tecnologica nella prima industrializzazione pugliese	»	103
2.1 La qualificazione della produzione olearia pugliese: Pierre Ravanas	»	104
2.2 L'imprenditoria protestante in Terra di Bari	»	107
2.3 Un grande imprenditore metalmeccanico: Wilhelm Friedrich Lindemann	»	110
3. La <i>mixed embeddedness</i> come approccio teorico di riferimento	»	111
4. L'applicazione del modello alle migrazioni imprenditoriali in Puglia	»	116
5. Conclusioni	»	120
6. Gli interessi economici europei e la Compagnia del canale di Suez (1854-1956) , di <i>Paola Nardone e Dario Dell'Osa</i>	»	121
Introduzione	»	121
1. La Compagnia del canale di Suez	»	122
2. Il traffico commerciale dall'inaugurazione al 1913	»	127
3. Il movimento commerciale dal 1913 al secondo dopoguerra	»	132
4. Conclusioni	»	135
7. La grande trasformazione: emigrazione e agricoltura nel Mezzogiorno tra XIX e XX secolo , di <i>Renato Ghezzi</i>	»	137
Introduzione	»	137
1. La grande emigrazione	»	138
2. La trasformazione dell'agricoltura	»	141
3. Le alterne vicende della viticoltura	»	142
4. Gli agrumeti: una crescita senza precedenti	»	146
5. La coltivazione dei pomodori	»	148
6. Produzione e mercati	»	150
7. Conclusioni	»	157
8. Leopoldo Parodi Delfino: un protagonista dello sviluppo economico italiano nel XX secolo , di <i>Ada Di Nucci</i>	»	160
Introduzione	»	160

1. Le attività economiche dell'ingegnere-imprenditore Leopoldo Parodi Delfino	pag. 162
2. Lo stabilimento industriale di Colleferro	» 166
3. La realizzazione del villaggio operaio	» 168
4. Alcune considerazioni conclusive	» 169
9. Alla ricerca del metallo prezioso: l'oro nell'Italia coloniale degli anni Trenta , di <i>Natascia Ridolfi</i>	» 170
Premessa	» 170
1. La costruzione di un mito: l'impero fascista	» 170
2. La politica autarchica nazionale	» 174
3. Il ruolo dell'oro nel commercio internazionale	» 177
4. I giacimenti d'oro in Italia	» 181
5. Le miniere d'oro nelle colonie	» 186
6. Alcune considerazioni conclusive	» 189
10. Migrazioni e assistenza. La Società San Raffaele per gli immigranti italiani tra Ottocento e Novecento , di <i>Valentina Sgro</i>	» 191
Introduzione	» 191
1. La questione dell'assistenza agli emigrati	» 192
2. La Società San Raffaele per gli immigranti italiani	» 194
3. Conclusioni	» 198
11. Sviluppo, emigrazione e fattore umano in Sicilia. Il caso della provincia ennese (1951-1961) , di <i>Francesca Frisone</i>	» 202
Introduzione	» 202
1. L'emigrazione siciliana nel secondo dopoguerra	» 206
2. Lo studio pilota sulle zone "non suscettibili di sviluppo" in Sicilia: la provincia ennese	» 208
3. Conclusioni	» 215
12. Benessere e qualità della vita degli immigrati e disuguaglianze socio-economiche nella popolazione residente in Italia in età contemporanea , di <i>Maria Gabriella Campolo, Antonino Di Pino Incognito</i>	» 219
Introduzione	» 219
1. L'immigrazione in Italia	» 221
2. Aspetti teorici della valutazione del benessere e confronto immigrati-nativi	» 223
3. Le determinanti economiche della percezione del benessere degli immigrati	» 226

4. Conclusioni	pag.	227
13. Capitale sociale ed emigrazioni di individui con istruzione elevata. Un'analisi a livello provinciale in Italia , di <i>Dario D'Ingiullo, Iacopo Odoardi, Davide Quaglione</i>	»	230
Introduzione	»	230
1. Literature survey	»	233
1.1 La migrazione interregionale	»	233
1.2 La migrazione selettiva in Italia	»	234
2. L'approccio econometrico	»	235
3. Dati	»	237
4. Risultati	»	241
5. Conclusioni	»	243

Prefazione

di Angela La Macchia

L'analisi dei flussi migratori in prospettiva storica è tornata di recente al centro dell'attenzione della comunità scientifica. Lo studio delle migrazioni internazionali investe diversi campi d'indagine: il fenomeno può essere esaminato dal punto di vista sociologico, demografico, statistico, giuridico, economico, analizzando gli effetti prodotti all'interno dei paesi di partenza e di arrivo. In particolare, l'interesse sembra sempre più appuntarsi sul rapporto tra migrazioni e sviluppo socio-economico. Tale correlazione è stata analizzata da un'ampia letteratura, tuttavia è ancora oggetto di dibattito l'individuazione delle vie attraverso le quali i flussi migratori influenzano lo sviluppo economico, sociale e culturale sia delle aree di origine che di quelle di destinazione.

Storicamente l'incremento dei flussi migratori internazionali di ogni genere (individui, idee, produzioni, capitali) può essere considerato l'indicatore chiave dell'integrazione delle economie nazionali e delle comunità locali nell'ambito delle relazioni internazionali, favorendo, talvolta, il passaggio dalla trappola della stagnazione allo sviluppo.

Singolare il caso dell'Italia, nella cui storia plurisecolare le migrazioni in entrata e in uscita hanno rivestito una notevole rilevanza. La sua collocazione geografica – ponte tra area mediterranea ed Europa oltremontana – ne ha fatto un naturale snodo di traffici est-ovest, nord-sud e un ragguardevole crocevia migratorio, attraversato sin dalla prima età moderna da persistenti movimenti di emigrazione e immigrazione, le cui peculiarità perdurano nel lungo periodo. Già dal basso medioevo, le stesse città appaiono come centri propulsivi della circolazione di persone e beni, saperi e competenze, favorendo la diffusione della presenza italiana in Europa, che si prolunga fino al Seicento.

Successivamente, sono state le grandi trasformazioni internazionali, che hanno certamente influito sulle scelte individuali e collettive, a determinare

lo sviluppo di nuovi modelli migratori. La rivoluzione commerciale, il miglioramento di vie e mezzi di comunicazione, la notevole flessione dei costi di trasporto, hanno permesso una più rapida circolazione internazionale dei fattori mobili (capitale e lavoro), accelerando la già sostenuta mobilità all'interno dell'Europa e non solo.

Fondamentalmente sono stati gli squilibri regionali nel processo di sviluppo economico europeo del XIX secolo a causare quel flusso migratorio di massa, soprattutto verso i paesi d'oltremare, senza precedenti storici. La seconda metà dell'Ottocento è stata, infatti, il periodo per eccellenza dell'emigrazione oltremare degli europei, a differenza del secondo Novecento che è stata la "grande epoca" delle migrazioni all'interno dell'Europa. Una successione, dunque, di fenomeni migratori moderni, durante l'arco di un secolo, che l'Italia ha conosciuto per intero: basti pensare al continuo incremento delle partenze dopo il 1880 – dirette prevalentemente oltreoceano – che hanno toccato il picco nel 1913, superando la cifra di 870 mila. Egualmente vigoroso, a partire dal secondo dopoguerra, il flusso emorragico di partenze diretto in gran parte verso la Svizzera, il Belgio, la Francia e la Germania, verso quell'Europa industrializzata, cioè, alla quale l'Italia ha fornito, ancora negli anni Sessanta, i «più grossi contingenti di manodopera», spogliandosi soprattutto della popolazione rurale delle aree interne del paese¹.

È avvenuto, così, che in Italia dal periodo post-unitario, al pari di vari paesi del Mediterraneo del secondo Novecento ancora deboli, l'apertura verso l'esterno e l'integrazione nell'economia sviluppata hanno provocato la crisi delle società rurali tradizionali². È il prezzo che il Mediterraneo ha pagato per il ritardo con il quale ha perseguito lo sviluppo industriale, mentre l'Occidente europeo più avanzato è ancora oggi una terra di attrazione per le masse povere dell'Europa mediterranea, oltre che del Nord Africa e di parte del Vicino Oriente, come pure asilo per i rifugiati politici.

Quanto all'Italia, che fino agli inizi degli anni Settanta contava oltre due milioni di emigranti, oggi ospita più di cinque milioni di stranieri. Immigrazione che, tuttavia, a causa della contrazione dei flussi, a partire dal 2013, non riesce a contrastare la profonda e duratura crisi demografica che attanaglia il paese, e in modo particolarmente grave il Mezzogiorno. Secondo il rapporto Svimez 2023, solo il 16% degli immigrati stranieri risiede in una regione meridionale, pertanto, «l'inclusione della popolazione straniera, re-

¹ Senza però trascurare l'altra corrente migratoria, quella interna, dal Sud verso il Nord, che caratterizza e accompagna il "miracolo economico" italiano, cfr. M. Aymard, *Migrazioni*, in F. Braudel, *Il Mediterraneo: lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Milano, Bompiani, 2023, pp. 242-243.

² Ivi, p. 246.

lativamente più giovane, funziona da strumento di contrasto al declino demografico e all'invecchiamento quasi esclusivamente nelle regioni del Centro-Nord», che, fra l'altro, traggono vantaggio anche dal concomitante apporto di forze vitali provenienti dal Sud. La continua emigrazione che lo spopola – nell'ultimo ventennio hanno lasciato il Mezzogiorno oltre 2,5 milioni di persone – diretta in prevalenza verso le regioni centro-settentrionali è infatti composta in maggioranza da giovani qualificati.

Un Mezzogiorno, insomma, che ancora una volta non sembra riuscire a sfuggire a un destino inesorabile: il carente afflusso degli immigrati stranieri e la persistente perdita migratoria non potranno che continuare a indebolirne la struttura demografica e aggravare il processo di spopolamento dei piccoli e medi centri urbani e rurali delle aree interne, nonché di quelle metropolitane, le cui cinture periurbane alimentano in buona parte il deflusso migratorio dal Sud. Ad allarmare maggiormente è però la fuoriuscita di capitale umano che non potrà non compromettere ulteriormente le potenzialità di crescita del sistema economico meridionale.

Sono questi alcuni aspetti oggetto delle indagini raccolte all'interno di questo volume. Mirella Vera Mafri, nel saggio dal titolo *Lungo la rotta mediterranea. Cristiani e Musulmani tra Cinquecento e Seicento*, ha messo in rilievo l'importanza dei flussi di schiavi cristiani e musulmani nel Mediterraneo della prima età moderna e le conseguenze economiche legate al commercio di uomini e donne in schiavitù. Dopo aver inquadrato il tema della schiavitù nella storiografia più recente, l'autrice ha attinto a fonti coeve per analizzare alcuni casi di studio, ricavandone elementi utili a mettere in luce gli aspetti più importanti del fenomeno e studiare l'organizzazione degli affari e le strategie commerciali adottate dai mercanti che si occupavano del commercio degli schiavi.

Una delle più importanti potenze marittime del Mediterraneo di età moderna è stata la Repubblica di Venezia, punto nodale delle rotte marittime mediterranee, del flusso di merci e dell'erogazione di servizi finanziari e commerciali ai mercanti e agli armatori. Inevitabilmente i porti più importanti, per effetto della loro posizione geografica e delle condizioni economiche del retroterra, sono stati anche luoghi di transito e di emigrazione. Il saggio di Salvatore Ciriaco dal titolo *L'emigrazione a Venezia in un'età di crisi* si è concentrato proprio sui flussi migratori che hanno interessato la Serenissima nel corso del XVII secolo. Dopo aver ricostruito il quadro dell'emigrazione a Venezia sul finire del periodo rinascimentale studiando in particolare il ruolo delle minoranze di religione ebraica, l'autore si è soffermato sul XVII secolo e sulla difficile congiuntura economica che lo ha caratterizzato. Il quadro di Venezia che emerge dal saggio è quello di una città reattiva di fronte ai flussi migratori, che non contrastava i flussi in ingresso di quei migranti che potessero assicurare crescita economica al contesto

sociale, e che ricercava da un lato il benessere dei propri concittadini e correligionari, dall'altro la stabilità commerciale del proprio tessuto economico.

Salvatore Bottari e Filippo Villari, nel contributo dal titolo *Gli Inglesi in Sicilia tra Cinquecento e Settecento*, invece hanno descritto il graduale processo di consolidamento della presenza inglese in Sicilia, soprattutto a partire dal XVI secolo, quando si stabilirono delle comunità mercantili permanenti nei principali porti dell'isola. Dopo un'attenta analisi delle caratteristiche della rete mercantile inglese in Sicilia, gli autori hanno tratteggiato le principali rotte percorse dalle navi che collegavano il Mediterraneo e le isole britanniche nel Cinquecento e nel Seicento, per poi studiare più nel dettaglio la *British Factory* di Messina, fornendo anche il quadro delle attività dei mercanti inglesi nel capoluogo peloritano. Infine, è stato dedicato ampio spazio alla ricostruzione delle vicende relative ai traffici commerciali tra la Sicilia e la Gran Bretagna nel Settecento, alla loro entità e composizione merceologica, senza però trascurare la descrizione delle sempre più rilevanti iniziative mercantili e imprenditoriali britanniche nell'isola.

Angela La Macchia, con il saggio dal titolo *Immigrazione di uomini, capitali, modelli culturali e sviluppo economico nella Sicilia preunitaria*, ha anche trattato tematiche relative alle migrazioni elitarie straniere in Sicilia, ma durante il Decennio inglese e negli anni successivi alla Restaurazione, soffermandosi sul contributo apportato dagli immigrati all'evoluzione dell'assetto economico e sociale isolano. Un intervento quello di mercanti, imprenditori, uomini d'affari, banchieri e capitali stranieri, che ha certamente vivacizzato il contesto socio-economico e culturale siciliano, poco incline al cambiamento e all'innovazione. L'iniziativa della folta e variegata colonia straniera nell'isola, in un primo momento circoscritta prevalentemente alle attività mercantili, si era progressivamente estesa verso i settori finanziario e manifatturiero, senza tuttavia tradursi – scoraggiata da un quadro economico e istituzionale non certo favorevole – in un flusso di investimenti in nuova tecnologia tale da contribuire a superare la persistente, scarsa ricettività nei confronti dei mutamenti tecnologici e produttivi.

Il saggio di Ezio Ritrovato, Dario Dell'Osa e Stella Lippolis, dal titolo *Imprenditori stranieri e sviluppo industriale in Puglia nella prima metà dell'Ottocento*, si è invece soffermato sul ruolo delle migrazioni di élite nella Puglia del periodo preunitario. Attraverso la ricostruzione delle vicende di alcuni industriali stranieri che operarono nella provincia di Bari, il contributo analizza il ruolo delle migrazioni imprenditoriali nello sviluppo economico pugliese nella prima metà dell'Ottocento utilizzando un approccio che coniuga il concetto di *mixed embeddedness* con il modello di diffusione dell'innovazione, e che riconosce l'apporto fondamentale degli attori – gli imprenditori migranti – e del network. Gli imprenditori migranti stabilitesi in Puglia

sono stati influenzati dalle pratiche e dalle condizioni di mercato presenti in quest'area, essi hanno portato risorse e capitale sociale e finanziario, operando all'interno di un network che ha rappresentato il percorso attraverso il quale si sono manifestati gli effetti della diffusione delle innovazioni.

Paola Nardone e Dario Dell'Osa, nel saggio dal titolo *Gli interessi economici europei e la Compagnia del canale di Suez (1854-1956)*, hanno trattato il tema della migrazione di uomini e di capitali in Egitto per la costruzione e la gestione del Canale di Suez, dalla prima fase progettuale fino alla nazionalizzazione avvenuta ad opera del governo egiziano. Dopo aver ricostruito le vicende che hanno portato alla costruzione e alla gestione del canale, gli autori hanno studiato in particolare il ruolo dei capitali stranieri e delle maestranze nell'attività della Compagnia che gestiva l'infrastruttura, e gli effetti delle partecipazioni azionarie e dell'attività lavorativa degli stranieri sul tonnellaggio e sulle bandiere del naviglio in transito.

Il saggio di Renato Ghezzi, dal titolo *La grande trasformazione: emigrazione e agricoltura nel Mezzogiorno tra XIX e XX secolo*, analizza gli effetti del commercio internazionale e della prima grande globalizzazione sull'economia agricola del Mezzogiorno nell'arco temporale compreso tra il 1870 e il 1930. In un primo momento, l'autore ha fornito alcune stime utili per una ricostruzione quantitativa dei flussi migratori che si originarono dalle regioni meridionali, per poi esaminare l'impatto demografico, economico e sociale delle migrazioni sulle regioni maggiormente interessate da questi fenomeni. Successivamente si è concentrato sugli effetti dell'espansione degli scambi internazionali sulle economie agrarie del Sud, evidenziando l'esistenza di una correlazione tra l'espansione della viticoltura, delle coltivazioni di agrumi e di ortaggi e la crescita delle esportazioni, in particolare verso i paesi che ospitavano le più grandi comunità di lavoratori italiani all'estero.

Alla migrazione di capitali fa invece riferimento il saggio di Ada Di Nucci, dal titolo *Leopoldo Parodi Delfino: un protagonista dello sviluppo economico italiano nel XX secolo*, che si è soffermato sull'operato dell'imprenditore Leopoldo Parodi Delfino, il quale fu protagonista della scena economica italiana nella prima metà del Novecento. Egli non sottovalutò l'importanza e le prospettive che potevano offrire le aree in via di sviluppo con margini di crescita di gran lunga superiori rispetto ai territori già industrializzati. Per tali ragioni egli investì ingenti capitali sui mercati esteri, avviando relazioni commerciali con i paesi balcanici e sudamericani, che portarono a significativi investimenti in Albania e in Ecuador. Anche se tali iniziative non raggiunsero gli esiti sperati, Parodi Delfino si rivelò un indiscusso protagonista dello sviluppo economico italiano e degli investimenti italiani all'estero.

Il contributo di Natascia Ridolfi, dal titolo *Alla ricerca del metallo prezioso: l'oro nell'Italia coloniale degli anni Trenta*, si è invece soffermato sui

tratti salienti della politica autarchica, con particolare riferimento all'industria aurifera italiana, chiamata a partecipare alla realizzazione dell'impero fascista che, negli anni Trenta, si stava strutturando sull'ideologia di ricchezza, potenza e grandezza, e sul ruolo delle colonie nella ricerca del prezioso minerale. Il contributo ha studiato le iniziative del governo fascista volte a reperire stock aurei da utilizzare come mezzi di pagamento nei traffici con l'estero, ma ancor di più come espressione del "potere-forza" della nuova Italia coloniale, in virtù della quale il settore aurifero fu oggetto di apposite iniziative volte a potenziarne la produzione in patria e nelle colonie.

Nel saggio dal titolo *Migrazioni e assistenza. La Società San Raffaele per gli immigranti italiani tra Ottocento e Novecento*, Valentina Sgro si è occupata dell'emigrazione italiana negli Stati Uniti tra il 1880 e la Prima Guerra Mondiale e dell'opera delle associazioni laiche e religiose di assistenza ai migranti. In particolare, l'autrice ha esaminato l'attività della Società San Raffaele, associazione religiosa fondata a New York dai Padri Scalabrini nel 1891 per fornire assistenza agli italiani in terra statunitense. Il ruolo della società fu rilevante non solo per l'assistenza agli immigrati italiani al loro arrivo negli Stati Uniti, ma anche per il supporto agli stessi nello svolgimento delle loro attività lavorative e nell'organizzazione del loro eventuale rimpatrio per condizioni di lavoro o di salute.

Francesca Frisone, nel saggio dal titolo *Sviluppo, emigrazione e fattore umano in Sicilia. Il caso della provincia ennese (1951-1961)*, ha esaminato l'emigrazione siciliana nel secondo dopoguerra soffermandosi in particolare sulla provincia di Enna. Questa provincia costituisce un caso di studio di grande interesse poiché, pur potendo essere considerata come una delle aree non suscettibili di sviluppo, e pur essendo stata solo marginalmente toccata dagli investimenti della Cassa, nel corso degli anni Cinquanta è divenuta un vero e proprio polo di attrazione per intellettuali, sociologi, antropologi, italiani e stranieri, interessati all'analisi ed alla valorizzazione del capitale sociale e delle risorse locali.

Di più ampio respiro e proiettato sull'intero territorio nazionale è il contributo di Maria Gabriella Campolo e Antonino Di Pino Incognito sul tema *Benessere e qualità della vita degli immigrati e disuguaglianze socio-economiche nella popolazione residente in Italia in età contemporanea*. Gli autori hanno analizzato nel dettaglio le implicazioni socio-economiche delle migrazioni, soffermandosi sull'analisi delle determinanti del benessere degli immigrati in Italia spesso associata ad una sensazione generale di precarietà. Il contributo approfondisce in particolare gli effetti di tale precarietà sul livello di benessere percepito dagli immigrati, andando poi ad analizzare gli aspetti del benessere che sono risultati più influenzabili dalla precarietà generata dal "modello italiano" di accoglienza.

Infine, il contributo di Dario D'Ingiullo, Iacopo Odoardi e Davide Quaglione, dal titolo *Capitale sociale ed emigrazioni di individui con istruzione elevata. Un'analisi a livello provinciale in Italia*, ha studiato il capitale sociale considerandolo come forza endogena che condiziona i più ampi processi di sviluppo di un paese. Il capitale sociale si delinea così come una forza economica che si basa sulla condivisione di legami e norme sociali, fiducia e reciprocità, e dunque come una risorsa che favorisce la possibilità di cooperare per raggiungere benefici comuni e migliorare la qualità della vita. In particolare, gli autori hanno studiato come il capitale sociale ha influenzato i flussi migratori tra province italiane, concentrandosi sul periodo 2004-2016, e analizzando in particolare i flussi di migranti con istruzione elevata, elemento quest'ultimo che può elevare la propensione all'emigrazione della popolazione.

Si tratta di temi di grande rilevanza, dai molteplici risvolti economici, sociali e culturali, approfonditi nei saggi all'interno del presente volume, che contribuiscono ad arricchire la letteratura esistente e che allo stesso tempo tracciano nuovi filoni di studio e di ricerca. I contributi, infatti, ciascuno dei quali offre un diverso metro di valutazione e un differente angolo di osservazione dei fenomeni migratori, sollecitano nuove domande e mostrano come la ricerca e le riflessioni su questi temi necessitino di nuove analisi, approfondimenti e confronti.

1. Lungo la rotta mediterranea. Cristiani e Musulmani tra Cinquecento e Seicento

di Mirella Vera Mafri

Introduzione

Nelle opposte sponde del *Mare Nostrum* in tutta l'età moderna era difficile a molti, in primis pellegrini, mercanti, viaggiatori, mostrare indifferenza di fronte allo spettacolo offerto da Cristiani e Musulmani, soliti invadere strade, piazze, mercati, porti. Erano loro gli indiscussi protagonisti di «quella pianura liquida» tra gli oceani Atlantico e Indiano secondo la fervida immagine di Fernand Braudel¹, caratterizzata da una fitta rete di collegamenti marittimi e terrestri, in realtà una frontiera geografico-politica che consentiva una notevole complicità a coloro che affrontavano i medesimi rischi, i medesimi pericoli in mare. Lo confermano le fonti del tempo, in particolare le fonti di natura ecclesiastica, che forniscono dettagliate informazioni sulla circolazione di uomini nei secoli XVI e XVII².

Il lungo conflitto che in quei secoli contrapponeva Cristianità e Islàm contribuiva ad attivare un ininterrotto e costante flusso di individui catturati nel corso di guerre sul mare o su fronti terrestri e soprattutto in scontri corsari, venduti o comprati come forza-lavoro per la navigazione a remi,

¹ F. Braudel, *Il Mediterraneo. Lo spazio e la civiltà. Gli uomini e la tradizione*, Milano, Bompiani, 1985, pp. 8 e sgg.; Id., *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, II, Torino, Einaudi, 1976, pp. 889 e sgg.; G. Fisher, *Barbary Legend. War, Trade and Piracy in North Africa. 1415-1830*, Oxford, Clarendon Press, 1957, pp. 84 e sgg.; S. Bono, *Guerre corsare nel Mediterraneo: una storia di incursioni, arrembaggi, razzie*, Bologna, Il Mulino, 2019.

² S. Bono, *I corsari barbareschi*, Torino, ERI, 1964, pp. 217 e sgg.; Id., *Corsari nel Mediterraneo. Cristiani e musulmani tra guerra, schiavitù e commercio*, Milano, Mondadori, 1993, pp. 191 e sgg.; M. Mafri, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI-XVIII)*, Napoli, ESI, 1995, pp. 15 e sgg.; G. Motta, *I Turchi il Mediterraneo l'Europa*, Milano, FrancoAngeli, 1998; G. Fiume, *Schiavitù mediterranee. Corsari, rinnegati e santi di età moderna*, Milano, Mondadori, 2009; E. Beri, «Contro i corsari barbareschi». *Una guerra permanente nel Mediterraneo d'età moderna*, in *Storia dei Mediterranei. Paesi, culture e scoperte dal tardo Medioevo al 1870*, Ragusa, Edizioni di Storia e Studi Sociali, 1019, pp. 280-304.

il comparto agricolo, il servizio domestico, e anche rivenduti, riscattati o affrancati da istituzioni caritatevoli, da privati. Ma la notevole mobilità nello scenario mediterraneo, spontanea o forzata che fosse, determinava l'attraversamento di quella «frontiera» che divideva Turchi e Cristiani, contrapponendo due civiltà, due credenze, due *modus vivendi*, e non solo nel Mezzogiorno d'Italia³. Da un lato, la cattura e la conduzione in schiavitù di “Cristiani” nell'Impero ottomano, nelle Reggenze di Tunisi, Tripoli e Algeri – vassalle della Sublime Porta –, dall'altro la cattura e la conduzione in schiavitù di “Turchi” nel Mezzogiorno d'Italia e nel resto della Penisola. Napoli, Messina, Palermo, Civitavecchia, erano piazze molto attive di complessi traffici come pure Livorno, Genova, Cagliari, Venezia⁴. Nel Mediterraneo, infatti, emblematico teatro di avventure incredibili, ciascun approdo in un determinato porto poteva divenire un luogo idoneo alla vendita di “merce umana”. Non uno scontro di religioni quello che si registrava nel secolo XVI e neppure la “guerra di religione” che infiammava l'Europa cristiana in quel tempo: come nota Adriano Prosperi «la circolazione più o meno regolare di uomini contro denaro, che funzionava nella guerra tra cristiani e musulmani, non era la pratica normale delle guerre tra cristiani, dove la norma era quella della strage, dell'eliminazione fisica dell'eretico»⁵.

³ A.M. Rao, *La Méditerranée: une frontière? Le cas de Naples au XVIIIe siècle*, in P. Ihalainen et alii (sous la dir.), *Boundaries in the Eighteenth Century - Frontières au dix-huitième siècle*, «Revue internationale d'études sur le dix-huitième siècle», I, 2007, pp. 91-107; Ead. *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento: frontiera d'Europa*, in F. Salvatori (a cura di), *Il Mediterraneo delle città. Scambi, confronti, culture, rappresentazioni*, Roma, Viella, 2008, pp. 15-53; Ead. *Napoli e il Mediterraneo nel Settecento. Scambi, immagini, istituzioni, Atti del Convegno internazionale (Napoli, 16-18 maggio 2013)*, Bari, Edipuglia, 2017; E. Beri, *Genova y su frontera marítima entre los siglos XVI y XVIII*, in V. Favaro, M. Merluzzi e G. Sabatini (eds.), *Fronteras. Procesos y prácticas de integración y conflictos entre Europa y América (siglos XV-XX)*, Madrid, Fondo de Cultura Económica, 2016, pp. 341-352.

⁴ G. Bonaffini, *La Sicilia e i Barbareschi. Incursioni corsare e riscatto degli schiavi (1570-1606)*, Palermo, Sellerio, 1983; G. Bonomo, *Schiavi siciliani e pirati barbareschi*, Palermo, Flaccovio, 1996; S. Bono, *Schiavi maghrebini in Italia e cristiani nel Maghreb. Proteste e attestazioni per la reciprocità di trattamento*, «Africa», XLIX, 1994, pp. 331-351; Id., *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, ESI, 1999, pp. 214 sgg.; L. Lo Basso, *Uomini da remo. Galee e galeotti del Mediterraneo in età moderna*, Milano, Selene, 2003; M. Mafri, *Da una città all'altra del Mediterraneo. Cristiani e musulmani nel XVII e XVIII secolo*, in E. Iachello, P. Militello (a cura di), *Il Mediterraneo delle città*, Milano, FrancoAngeli, 2011, pp. 296-306; A. Zappia, *Mercanti di uomini. Reti e intermediari per la liberazione dei captivi nel Mediterraneo*, Novi Ligure, Città del Silenzio, 2018.

⁵ M. Lenci, *Corsari. Guerra, schiavi, rinnegati nel Mediterraneo*, Roma, Carocci, 2006; A. Guglielmotti, *La guerra dei pirati e la marina pontificia dal 1500 al 1560*, II, Firenze, Le

1. Da una sponda all'altra del Mediterraneo

Tra Cinquecento e Seicento l'economia di molte città mediterranee era in maniera inscindibile legata alla "corsa", alla vendita di merci e uomini nei porti, nei mercati, nelle piazze. Gli Stati barbareschi fornivano una protezione continua alla *taifa*, la corporazione dei raïs, a quanti erano interessati alla spartizione e alla commercializzazione delle prede (pascià, giannizzeri, armatori, ecc.), segnalate al ritorno dei legni nel porto di partenza con vari colpi di cannone, numerosi o meno a seconda del bottino in termini di mercanzie, di equipaggi, di uomini⁶. Agli inizi del secolo XVII il monaco benedettino Diego de Haedo descriveva il drammatico momento dello sbarco di uno dei tanti vascelli carichi di schiavi ad Algeri.

Voi vedrete separati i genitori dai figli, i bambini dai genitori, i pianti delle donne che vengono allontanate dai mariti, l'annientamento della madre alla quale vengono strappati i figli per condurli dove lei stessa non immagina [...]. Restano come allibiti, stupefatti alla vista di Algeri, dei minareti e del porto che si staglia ai loro occhi, tutte le sensazioni sembrano venir meno quando comprendono di essere in questa Babilonia, in questa spelonca di ladroni, di cui hanno spesso sentito parlare in Cristianità, come del mattatoio dei cristiani⁷.

Una testimonianza, la sua, non diversa dalle tante che riaffioravano nella mente di altri infelici giunti a Costantinopoli, a Tunisi, a Tripoli: gli attracchi delle galere, delle fuste, delle galeotte, provocavano una grande animazione nella popolazione che si assiepava nelle banchine del porto per assistere al loro arrivo, e soprattutto per quantificare i possibili introiti derivanti da un'attività tanto lucrosa. Dopo l'annotazione delle generalità, della località di origine, della professione in appositi registri da parte degli interpreti, Turchi e Barbareschi tendevano ad accertare la veridicità delle loro affermazioni, specie quando i potenziali schiavi cercavano di convincere i predoni di trovarsi di fronte a gente povera e di basso ceto sociale, ma anche inferma e non

Monnier, 1876, pp. 218-219; R. Panetta, *Pirati e corsari. Turchi e barbareschi nel Mare Nostrum. XVI secolo*, Milano, Mursia, 1981, p. 160; A. Prospero, *Parrocchie tridentine e schiavi da riscattare. Schede di ricerca*, «Nuovi Studi Livornesi», VIII, 2000, pp. 48-49; E. Beri, *Forme di difesa e pratiche di autoprotezione: i genovesi di fronte alla corsa barbaresca XVII-XVIII secolo*, «Progressus. Rivista di storia, scrittura e società», 1, 2020, pp. 121-144; M. Mafrici, *Mezzogiorno*, cit., p. 95.

⁶ Biblioteca Palatina di Parma (BPP), ms. parmense 988, R. Ellyatt, *Breve descrizione del regno di Thunisi*, Roma 1615, pp. 106, 111; M. Mafrici, *Tra Cristianità e Islam: città mediterranee crocevia di uomini nel Sei-Settecento*, in F. Salvatori (a cura di), *Il Mediterraneo delle città*, cit., p. 57.

⁷ D. de Haedo, *Topographia y istoria general de Argel*, Valladolid, Fernandez, 1612, p. 185; M. Mafrici, *Mezzogiorno*, cit., p. 43.

esente da difetti fisici. A sentir loro, come diceva il padre trinitario François Pierre Dan nella sua *Histoire de Barbarie*, erano più idonei ad essere ricoverati in ospedale che essere posti in vendita, e tutti dichiaravano o mostravano i loro mali: erano storpi, guerci, malati, poveri, mentre – come si esprimeva un autore del tempo – in patria si sarebbero vantati di essere dei Cesari, dei Cresi, dei Catoni⁸.

Una rigorosa selezione determinava l'articolazione o, meglio, la suddivisione, in gruppi più o meno numerosi: da un lato, gli schiavi riscattabili, da restituire alle famiglie, alle istituzioni caritatevoli, a prezzi eccedenti quelli di mercato, e dall'altro, gli schiavi da avviare alla vendita nell'asta pubblica. Per tutti comunque iniziava la detenzione nei "bagni" di proprietà statale, l'unico spazio di socialità per lo scambio di notizie, il commento degli eventi, l'esposizione dei progetti, la pianificazione della eventuale fuga⁹. Era una detenzione che poteva protrarsi per giorni nel secondo caso, per mesi nel primo caso e comportava l'adattamento ad un'esistenza grigia, complicata, in quel mondo "rovesciato", che si configurava come l'*altrove*, il regno dell'alterità che induceva ad interrogarsi, come attraverso uno specchio, sulla propria identità¹⁰.

Consistente era la concentrazione di Cristiani a Costantinopoli, Tunisi, Algeri, Tripoli, ma se ne trovavano anche nelle località costiere, nelle campagne, nelle zone interne. La vendita avveniva nei mercati, aperti in genere al mattino presto e alla presenza delle più importanti autorità statali, dei rais, talvolta del sultano stesso e dei pascià. Nella capitale ottomana, non lontano dal *bedesten* o quartiere dei gioiellieri (oggi corrispondente al *Gran Bazar*),

⁸ F.P. Dan, *Histoire de Barbarie et de ses corsaires*, Paris, Rocolet, 1644, p. 288; J. Pignon, *L'esclavage en Tunisie de 1590 à 1620*, «Revue Tunisienne», I (1), 1930, pp. 20-21; P. Gosse, *Storia della pirateria*, Firenze, Sansoni, 1962, p. 91; C. Manca, *Uomini per la corsa. Rapporti di classe e condizioni sociali nelle città marittime barbaresche dopo Lepanto*, in R. Ragosta (a cura di), *Le genti del mare Mediterraneo*, II, Napoli, Pironti, 1981, pp. 770 ss.; S. Bono, *I corsari*, cit., pp. 115 ss.

⁹ G. Fiume (a cura di), *Schiavi, corsari, rinnegati*, «Nuove Effemeridi», XIV, 54 (2), 2001, con i saggi di S. Bono, *La schiavitù e la storia del Mediterraneo*, pp. 6-19 e B. Vincent, *La schiavitù nella penisola iberica*, pp. 62-68. Sui riscatti come "commercio" M. Mafrici, *Rapporti diplomatici e scambi commerciali nel Mediterraneo moderno*, Soveria Mannelli, Rubbettino, 2005, e in particolare G. Boccadamo, *Mercanti e schiavi fra Regno di Napoli, Barberia e Levante (secc. XVII-XVIII)*, pp. 237-273; A. Romano, *Schiavi siciliani e traffici monetari nel Mediterraneo del XVII secolo*, pp. 275-301; S. Bono, *Riscatti e scambi di schiavi nel Mediterraneo del Settecento*, pp. 303-323.

¹⁰ F. Russo, *Guerra di corsa. Raggiungimento storico sulle principali incursioni turco-barbaresche in Italia e sulla sorte dei deportati tra il XVI e il XIX secolo*, II, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, 1997, p. 420; E. Pugliese, *L'Italia tra migrazioni internazionali e migrazioni interne*, Bologna, Il Mulino, 2006; S. Bono, *La schiavitù nel Mediterraneo. Storia di una storia*, «Cahiers de la Méditerranée», LXV, 2002, pp. 1-15; Id., *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 198; Id., *Schiavi. Una storia mediterranea (XVI-XIX secolo)*, Bologna, Il Mulino, 2016.

era il mercato, dove «si trovavano gli schiavi dei due sessi, separati gli uni dagli altri, ed è là che chiunque necessita di un domestico, di una cameriera, di una concubina, va a mercanteggiarli e ad esaminarli».

Una funzione fondamentale era svolta dai *dellâl*, intermediari legalmente riconosciuti, i cosiddetti “sensali” che percepivano una percentuale sull’acquisto della “merce” dal venditore e dall’acquirente. Erano loro ad esporre la “mercanza”, elogiandone le qualità e gridandone il prezzo, e ai potenziali acquirenti non restava che effettuarne la verifica: gli uomini erano nudi, come ricordava nel secolo XVII Gilles Fernel, consigliere al Parlamento di Normandia – in viaggio nel Levante dal 1630 al 1632 in compagnia di Robert Fauvel, maître alla Corte dei Conti di Rouen, e del borghese gentiluomo Vincent Stochove –, mentre le donne «sono tutte coperte; quando qualcuno dà segno di voler comprare, c’è una casa lì vicino che serve appositamente per questo, nella quale si possono vedere allo scoperto, e spesso vengono fatte spogliare per vedere se hanno il corpo ben fatto»¹¹.

Molto spesso gli acquirenti – lo riferiva il Dan – bastonavano gli schiavi per costringerli a correre, a saltare, a dimostrare così la loro agilità; ne osservavano la dentatura non per stabilire l’età ma per accertare eventuali malattie tali da compromettere l’attività lavorativa; ne scrutavano gli occhi per studiarne la fisionomia e lo sguardo. E soprattutto le mani sia per capire dalla loro raffinatezza o dalla loro callosità l’attitudine al lavoro manuale e l’appartenenza ad un elevato ceto sociale, sia per conoscere, attraverso la chiromanzia, se lo schiavo avesse vita lunga o se per lui fossero previsti pericoli, malattie e addirittura la fuga. Una conferma di quando affermava il Dan ci viene fornita da Emanuele de Aranda, un nobile aragonese residente a Bruges nelle Fiandre, e schiavo in Algeri negli anni Quaranta del secolo XVII:

quelli che avevano in mente di comprarmi domandavano di che paese fossi, il nome e la professione; dietro le quali domande io rispondevo con istudiata bugia, che io ero nativo di Dunkerque e soldato di professione. Essi mi tastavano le mani per vedere se erano dure e callose; oltre di che mi facevano aprire la bocca per vedere se avessi buoni denti per rompere il biscotto sulle galere¹².

In gruppi o singolarmente, la “merce” era destinata al remo, alla schiavitù domestica, ai lavori di pubblica utilità, all’harem. Infatti, come notava il Dan,

¹¹ G. Fernel, *Le voyage d’Italie et du Levant*, Rouen, Hérault, 1664, p. 53; M. Mafri, *Mezzogiorno e pirateria*, cit., p. 102.

¹² P. Dan, *Histoire de Barbarie*, cit., pp. 377-379; E. De Aranda, *Il riscatto. Relazione sulla schiavitù di un gentiluomo ad Algeri*, a cura di C. Béguin, Milano, Serra e Riva, 1981, pp. 30 sgg.

Turchi e Barbareschi erano soliti «impiegare il danaro nell'acquisto di schiavi cristiani come presso i cristiani si mette il danaro in banca». La frode era pur sempre possibile, e di solito poteva assumere modalità differenti. Spesso il venditore non esponeva la merce migliore, costringendo l'acquirente ad «andarla a scegliere a casa del padrone [...] perché il mercato degli schiavi è come il mercato dei cavalli, dove molto raramente vengono portati i capi più belli». Dalle autorità, comunque, era proibito ai mercanti di merce umana di «passare belletto bianco o rosso, né altro sul viso delle schiave che vendono per abbellirle. Che le vendano con gli abiti che le schiave portano indosso, e che non si riprendano gli abiti che hanno addosso. Se lo faranno, che il muhtesib li punisca»¹³.

Le fonti del tempo concordano sulla commercializzazione di un sì ingente capitale umano. Simile ad un cavallo, ad un asino per il Turco, per il Barbaresco, lo schiavo veniva venduto al migliore offerente, e il suo prezzo oscillava a seconda dell'età, delle qualità, del sesso: non era strano che spesso i giovani erano preferiti alle fanciulle proprio per la diffusione della sodomia nella capitale ottomana, non condannata dalla legge coranica. Ma oscillava anche a seconda della domanda e dell'offerta: nel secolo XVI, per esempio, gli uomini erano così numerosi che il prezzo di ciascuno era paragonabile – si diceva – a quello di una cipolla e le offerte ovviamente erano proporzionate alla quantità di merce disponibile sul mercato.

Come una bestia, lo schiavo era soggetto a deterioramento con il trascorrere degli anni e con l'insorgere di eventuali infermità che potevano condurlo ad una morte ineluttabile. Un vecchio era sempre una bocca da sfamare, ma non aveva alcuna utilità a livello di produttività: da una bestia si poteva ricavare la pelle, la carne, da uno schiavo nulla. Pertanto, vecchi e malati erano acquistati per poco prezzo e sfruttati al massimo; costavano, invece, molto gli idonei allo svolgimento di una determinata attività lavorativa, e soprattutto quelli che erano in possesso di una specializzazione nei diversi settori produttivi, agricoli, marittimi, artigianali. Insomma, il mantenimento di un cristiano era giustificato solo se il capitale era recuperabile, sia attraverso il riscatto sia attraverso la vendita e l'immissione nel mercato del lavoro¹⁴.

Uno schiavo acquistato per poche piastre poteva essere ceduto per centinaia di scudi nel Mediterraneo dei secoli XVI e XVII, soprattutto se si trattava di personalità di rango elevato, di esponenti della feudalità, della Chiesa, della

¹³ P. Dan, *Histoire de Barbarie*, cit.; p. 378; J.P. Tournefort, *Relation*, cit., p. 515; R. Mantran, *la vita quotidiana a Costantinopoli al tempo di Solimano il Magnifico*, Milano, Rizzoli, 1985, p. 174.

¹⁴ J. Pignon, *l'esclavage*, cit., p. 23; P. Gosse, *Storia*, cit., p. 92; G.A. Menavino, *vita et legge turchesca*, in *Historia universale dell'origine, guerre et imperio de' Turchi raccolta da Francesco Sansovino*, Venezia, Combi, 1654, p. 96v; M. Mafri, *mezzogiorno e pirateria*, cit., p. 104.

nobiltà. Nel 1561, per esempio, il famoso corsaro Dragut catturava e trasferiva nel Levante sette galere di Sicilia con merci, equipaggio e passeggeri, tra i quali Nicola Maria Caracciolo, vescovo di Catania, in viaggio verso Roma per partecipare ai lavori del Concilio di Trento: era stato facile al rinnegato intercettarli nei dintorni delle isole Eolie, cioè lungo la rotta obbligata per Napoli, e predarli annientando la resistenza di Bernardo de Guimerán, cavaliere di Malta di scorta al naviglio¹⁵. In coincidenza di eventi particolari come l'Anno Santo per i Cristiani, il grande movimento di pellegrini da e per Roma rappresentava un'occasione da non perdere per la cattura di personaggi eminenti come il vescovo, ma anche di feudatari, di nobili, che avrebbero rappresentato un remunerativo investimento in vista di un sicuro riscatto. Era frequente, infatti, che i Turchi catturassero navi cariche di Cristiani in viaggio verso Loreto o Roma, e di rimando i Cristiani predassero vascelli stracolmi di Musulmani in viaggio verso La Mecca. Tanto era pressante il bisogno di uomini nell'una e nell'altra sponda del *Mare Nostrum* che, nel 1565, si ipotizzava ascendessero a oltre 20.000 i regnicoli «que estan en poder de turcos»¹⁶.

Il profitto ricavato dal traffico di uomini era reinvestito nella corsa: grazie ad un incessante interscambio tra vecchio Continente e Reggenze «quanto naviga è, una volta o l'altra, esportato in Barberia» per il diplomatico veneziano Giovanni Battista Salvago, per essere di nuovo esportato nei paesi europei. Non solo merci di vario tipo e genere – materie prime (legname, carbone, marmo), prodotti agricoli, artigianali (tessuti, carta, sapone, utensili, doghe, vasellame) o locali (sete, pannine, lane, cotone) – ma soprattutto uomini. All'inizio del secolo XVII il viaggiatore inglese William Lithgow segnalava che a Costantinopoli una vergine valeva 100 ducati (cioè 800 piastre del tempo) e intorno al 1630 il Fermanel osservava come le schiave che «sanno ricamare, cantare, suonare, possono valere da 500 a 2000 piastre». Nell'ultimo quarto del secolo lo scrittore armeno Ereimiya Çelebi annotava che il prezzo di una schiava ascendeva a 700 piastre, ma che aveva visto venderne alcune a 500 altin, monete d'oro pari a 1.250 piastre¹⁷.

¹⁵ M. Monterisi, *L'ordine a Malta, Tripoli e in Italia*, in *Storia politica e militare del Sovrano Ordine di San Giovanni di Gerusalemme detto di Malta*, Milano, Bocca, 1940, p. 61; G. Bosio, *Dell'istoria della Sacra Religione et Illustrissima Militia di San Giovanni Gerosolimitano [...]*, III, Roma, Facciotto, 1602, pp. 449 sgg.; S. Bono, *Siciliani nel Maghreb*, Trapani, Corrao, 1992, pp. 59 sgg.

¹⁶ A. Guglielmotti, *La guerra dei pirati*, cit., pp. 218-219; R. Panetta, *Pirati e corsari*, cit., p. 160; S. Bono, *i corsari barbareschi*, cit., p. 147; M. Mafrici, *I mari del Mezzogiorno d'Italia tra cristiani e musulmani*, in W. Barberis (a cura di), *Storia d'Italia. Annali 18, Guerra e pace*, Torino, Einaudi, 2002, p. 84.

¹⁷ W. Lithgow, *The Totall Discourse of the rare Adventures and Painfull Peregrinations*, London, Okes, 1632, pp. 122-123; E. Çelebi, *Istanbul Tarihi. XVII asirda Istanbul*, a cura di H.D. Andreasyan, Istanbul, Kutulmuş Basimevi, 1952, p. 62; G. Fermanel, *Le voyage*, cit., p. 53.

Nel Cinquecento il prezzo medio di un essere umano si aggirava intorno ai 100 scudi: era questo, secondo Fernand Braudel, il prezzo del riscatto, che poteva equivalere al rendimento dello stesso schiavo rimasto in prigionia, e tra il 1570 e il 1580 intorno ai 100 ducati secondo Maurice Aymard, che fa riferimento ad un individuo di 20-30 anni di sana costituzione. Ovviamente, a seconda dell'età – 40-50 anni – e in presenza di difetti fisici, il prezzo diminuiva, stabilizzandosi intorno ai 60-70 ducati, e in molti casi anche di meno¹⁸. In quel secolo nel Mediterraneo proprio per l'eccedenza demografica lo schiavo costava poco, ma nel secolo successivo cominciava ad essere valorizzato per la sua rarità e per l'inadeguatezza dell'offerta rispetto alla domanda, e questo comportava la lievitazione del prezzo, 100 scudi nel 1688 per padre Vincenzo da Frascati, in coincidenza con la crisi inflattiva che colpiva il vecchio Continente, con le malattie epidemiche che mietevano vittime tra Cristiani e Musulmani¹⁹.

Il prigioniero, dunque, cresceva nel Seicento in domanda e in prezzo, espresso in moneta spagnola, scudi d'oro o monete d'argento, dette comunemente *piastre*, ad Algeri, a Tunisi; e in monete d'argento più sottili e piccole, detti *aspri*, a Costantinopoli²⁰. Nel 1604, per esempio, Anastasio di Roccarì e Giorgio Latino dichiaravano che, partiti da Napoli il 26 maggio sul naviglio comandato da Casanova Casati e diretti a Messina, venivano il giorno successivo catturati nei mari di Calabria da due brigantini turchi di Biserta: sbarcati a Tunisi, erano venduti come schiavi a Caytto Morato genovese, turco, per 450 scudi d'oro di Spagna²¹. E Robert Ellyatt, il capitano inglese schiavo in Tunisi agli inizi del Seicento, sottolineava nella *Breve descrizione* di quel regno, come i Turchi

avessero pigliato in meno di ottant'anni [...] più di 4000 schiavi, senza trovare chi li facesse resistenza, e nessuno si sveglia a rimediare a questo gran vituperio, giudicando queste depredazioni de' Turchi essere più presto a' nostri antipodi che vicino di 400 miglia di nostra casa²².

¹⁸ F. Braudel *Il Mediterraneo*, cit., p. 125; M. Aymard, *Chiourmes et galères dans la Méditerranée du XVIe siècle*, in *Mélanges en l'honneur de Braudel*, I, Toulouse, Privat, 1973, p. 58.

¹⁹ Archivio della Sacra Congregazione De Propaganda Fide (ASCPF), SC Barbaria, v. 2, f. 360, Vincenza da Frascati a Propaganda, Tunisi 30 giugno 1688; S. Bono, *la missione dei Cappuccini ad Algeri per il riscatto degli schiavi cristiani nel 1585*, «Collectanea Franciscana», XXIII, 1955, pp. 157 sgg.

²⁰ F. Braudel *Civiltà*, cit., I, p. 530 sgg.; S. Ricard, *Traité générale du commerce*, Amsterdam, P. Marret, 1706, p. 371; R. Mantran, *La vita*, cit., p. 212.

²¹ M. Aymard, *Chiourmes*, cit., p. 58; P. Grandchamp, *La France en Tunisi au début du XVIIe siècle (1601-1610)*, II, Tunis, Imprimerie Rapide, 1921, p. 47.

²² G.B. Salvago, *Africa*, cit., pp. 78 sgg.; BPP, ms. parmense 988, R. Ellyatt, *Breve descrizione*, cit., f. 19v.

Stando alle fonti tale merce preziosa era acquistata da mercanti europei (livornesi, corsi, genovesi, francesi, fiamminghi, inglesi, veneziani), interessati al traffico di uomini che, secondo il Salvago, «mandano alla scala franchissima di Livorno e di là si diffondono per tutta l'Italia»²³. La mobilità territoriale di schiavi era una costante nel Mediterraneo nei secoli XVI-XVII e coinvolgeva molte città, da Napoli a Messina, a Palermo, che mostravano un notevole dinamismo economico. Secondo le polizze del Banco di San Giacomo riportate dal Ceci, un commercio di schiavi si effettuava grazie all'attività di due mercanti, il cavaliere Roberto Dati e il fiorentino Francesco Desii: il primo importava un centinaio di schiavi, il secondo effettuava quattro vendite. E il cronista Innocenzo Fuidoro ricordava, nei *Giornali di Napoli*, che nel 1670 gli schiavi delle galere siciliane erano intenti a lavorare in proprio, vendendo nella darsena «sale e casicavalli»²⁴. Un notevole movimento si registrava nei porti del Mediterraneo, e in particolare a Messina, primo mercato per le navi provenienti dal Levante ottomano. Nel 1605, al rientro dalla brillante operazione di Prevesa da parte dell'ammiraglio Iacopo Inghirami, la flotta toscana sostava in quel porto, vendendo una metà delle persone – circa un centinaio – catturate nella fortezza del golfo di Arta, con un introito di 4720 onze. Il barone Paolo Bonfiglio acquistava per 60 onze una ventenne con una bambina e allo stesso prezzo una quindicenne con un figlio neonato, per 50 onze una ventiduenne con un figlio di tre anni²⁵.

La strategica posizione geografica della città, che nel corso del secolo XVII diveniva porto franco, consentiva il continuo rifornimento di “merce umana”, grazie anche alla domanda proveniente dall'altra sponda dello Stretto, in primis dalla Calabria. Nel luglio 1619 due ufficiali fiorentini, Giovanni Cambini e il capitano Francesco da Verrazzano, acquistavano dal governatore di Reggio, Hernando de Aledo, per 300 scudi di moneta di Sicilia, due schiavi «di nazione turchesca», l'uno detto Maumehet, di 50 anni circa, di

²³ G.B. Salvago, *Africa*, cit., pp. 80 sgg.; S. Bono, *Guerra corsara e commercio nel Maghreb barbaresco (secoli XVI-XIX)*, in G. Lopez Nadal, *El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (secc. XVI-XVIII)*, Palma de Mallorca, Institut d'Estudis Baleàrics, 1990, pp. 135 sgg.; G. Motta, *La schiavitù a Messina nel primo Cinquecento*, «Archivio Storico per la Sicilia Orientale», LXX (III-IV), 1974, pp. 305-342; Ead., *Su qualche aspetto della schiavitù in Sicilia*, in S. Di Bella (a cura di), *Economia e storia. Sicilia, Calabria XV-XIX secolo*, Cosenza, Pellegrini, 1976, pp. 41-49; S. Bono, *Schiavi musulmani nell'Italia moderna. Galeotti, vu' cumprà, domestici*, Napoli, ESI, 1999, pp. 21 sgg.

²⁴ S. Bono, *Schiavi musulmani*, cit., p. 102; Id., *Casi di mobilità di schiavi nel Mediterraneo nell'età moderna*, «Mediterranea. Ricerche Storiche», XV (42), 2018, pp. 151-166; G. Ceci, *Mercato di schiavi a Napoli*, «Napoli Nobilissima», XV, 1906, p. 79; I. Fuidoro, *Giornali di Napoli dal MDCLX al MDCLXXX*, II (1666-1671), a cura di A. Padula, Napoli, Società Napoletana di Storia Patria, 1938, 20 marzo 1670.

²⁵ G. Conti, *Da galeotti turchi a marinai medicei*, «Il Secolo XX», II, 1902, pp. 218-220; V. Saccà, *Mercato di schiavi turchi*, «Archivio Storico Messinese», VI, 1905, p. 152.

alta statura, «repleto di persona, mustacchi biondi e senza barba nel mento», l'altro detto Mamut, di 18 anni circa, «sbarbato, de faccia biancolina de mezzana statura et segni de foco tre nel braccio destro e uno al braccio sinistro». E nell'agosto 1617 era lo stesso governatore a vendere ad Antonio Calaino, greco di Chio, uno schiavo giudeo, detto «Semito Calurian di età di anni sessanta in circa, giusta statura, repleto de corpo, con grande barba bianca, calvo in testa con un dente manco de sotto della parte sinistra, disse di essere naturale de Rodi e habitante prima della servitù nella città di Smir [ne] in Levante»²⁶.

La costante presenza di individui da vendere, come la «scavotta» nera Maddalena, ceduta nel luglio 1631 da Silvestro Randazzo di Sambatello all'abate napoletano Giovanbattista Caputo per 125 ducati, costituiva una prassi solita in quei secoli, in cui gli schiavi erano una merce come un'altra per la quale applicare addirittura una tariffa doganale. A Palermo, altro importante mercato schiavile, il traffico di uomini si svolgeva nel «piano del monastero di S. Maria delle Vergini» secondo l'erudito Emanuele e Gaetani, marchese di Villabianca, entrando dalla porta «degli Schiavi» per la cessione «a' cittadini dalli mercanti asiatici o africani». E il «dazio de' schiavi», per quanti entravano nel Regno di Sicilia, era di tari 8,6 se provenivano da territori franchi, di grani 18,4 per oncia se provenivano da territori del Regno, di tari 6 a testa se dopo il riscatto tornavano nel luogo di origine. Quelli che rimanevano in Sicilia erano soggetti alla gabella di tari 12 gli uomini e tari 6 le donne, se di età superiore ai 18 anni, e di tari 4 se di età inferiore²⁷.

La condizione di “oggetti” e, quindi, la possibilità di vendita, conferiva allo schiavo una grande mobilità nello scenario mediterraneo, specie in occasione di guerre anche internazionali. Nel corso della guerra di Candia ad una “tratta” di schiavi dalla costa dalmata a quella opposta meridionale erano interessati religiosi come il missionario Ivan Bozanović – l'accusa, del 1659, proveniva dal clero di Spalato – e il vescovo di Cattaro, Giovanni Antonio Sborovazio. Ed è emblematico che lo sbarco avvenisse in alcuni porti pugliesi come Brindisi, proseguendo poi per Napoli: lì, nel 1661,

²⁶ Archivio di Stato di Reggio Calabria (ASRC), Fondo Notarile, Not. Livio Laganà, b. 523, 1° luglio 1619 e 19 agosto 1617; F. Arillotta, *Reggio nella Calabria spagnola. Storia di una città scomparsa (1600-1650)*, Roma-Reggio Calabria, Casa del Libro, 1981, pp. 213-214.

²⁷ F. Arillotta, *Reggio nella Calabria spagnola*, cit., p. 215; F. M. Emanuele E Gaetani, marchese di Villabianca, *Carrozze e schiavi in Palermo. Il Palermo d'oggi*, «Biblioteca storica e letteraria di Palermo», XVI, 1874, pp. 297-298; G. Raffiotta, *Gabelle e dogane a Palermo nel primo trentennio del Settecento*, Palermo, 1962, pp. 51, 107; G. Marrone, *La schiavitù nella società siciliana dell'età moderna*, Caltanissetta-Roma, Sciascia, 1972, pp. 192-193.

erano giunti circa 120 schiavi portati da gente di Perasto, «turchi presi e nati nel Paese Turchesco» come asseriva il provveditore straordinario veneto nella città dalmata²⁸.

Il traffico dalla costa dalmata verso l'Italia aveva una sua regolarità e certo doveva offrire un consistente profitto ai mercanti di uomini, tanto che qualcuno di essi si era specializzato in questa "tratta", come Antonio da Trieste, del quale era registrato il passaggio a Bologna il 7 marzo 1592, con «65 Turchi, 50 fra Huomini et puti, 15 donne». Ed era l'informatore veneto a precisare la trattativa con il granduca toscano: «Tratta di vendergli al signor Gran Duca, il quale gli vuol dare sotto sopra 40 scudi l'uno, et egli ne vorrebbe 50. Intendo che costui vive su questo traffico di vendere schiavi per nome de' Uscochi, et altre volte è stato in Toscana per simili affari»²⁹.

Il riferimento riguardava il granduca mediceo Ferdinando I de' Medici, solito rivolgersi al mercato adriatico per l'acquisto di schiavi per le sue galere: li avrebbero forniti i corsari uscocchi stabiliti a Segna, località non lontana da Fiume, da dove effettuavano razzie nell'interno e azioni in mare. Dell'operazione avviata nel 1590 dal Granduca si interessavano fra' Giovanni Ambrogio Benedetti, che aveva costituito a Venezia una "compagnia" nel 1588 per comprare schiavi nel territorio di Segna, e l'anconetano Meo Neri. Gli schiavi «morlacchi sudditi del turco», condotti a Firenze passando per Ferrara dovevano essere giovani, di età compresa tra 18 e 36 anni, e costare 40 scudi ciascuno. E ancor prima, nel febbraio 1547 il granduca toscano Cosimo I de' Medici comprava dal viceré di Sicilia, Juan de Vega y Enríquez, 50 schiavi al prezzo medio di 40 scudi, da adoperare nelle galere. Volendone altri, ancora un centinaio, li chiedeva in dicembre al Gran Maestro di Malta, Aloff de Wignacourt: la sua risposta negativa lo spingeva a rivolgersi al mercato dalmata, incaricando il 9 aprile 1549 l'alfiere Francisco Ruiz de Trapia – o Tappia – «di recarsi lui stesso di persona a Fiume o in altri luoghi del serenissimo Re dei Romani et quivi comprare schiavi a nome di S. Eccellenza tutto quel numero che potrà avere per condurli per mare a Pesaro o Sinigallia, posto dell'Ill.mo signor Duca d'Urbino, et di là nella città di Fiorenza»³⁰.

²⁸ M. Jacov, *La vendita di schiavi slavi cristiani in città italiane durante la guerra di Candia (1645- 1669)*, «La Rivista Dalmatica», LXI, 1990, pp. 125-126, già in R. Belvederi (a cura di), *Rapporti Genova Mediterraneo Atlantico nell'età moderna, Atti del III Congresso Internazionale di studi, Genova 31 marzo-3 aprile 1989*, Genova, Istituto di Scienze Storiche, 1989, pp. 257-258; V. Liaci, *Schiavi e turchi in Gallipoli nei secoli XVI-XVIII*, «La Zagaglia», IV, 14, 1962, 14, 181-199; S. Bono, *Schiavi musulmani*. cit., p. 108.

²⁹ A. Ademollo, *L'ultima forma della schiavitù in Italia*, «L'opinione», 187, 1879, 10 luglio; S. Bono, *Schiavi musulmani*. cit., p. 107.

³⁰ R. Livi, *La schiavitù domestica in Italia nei tempi di mezzo e nei moderni*, Padova, Cedam, 1928, pp. 329 sgg.; S. Bono, *Schiavi musulmani*. cit., pp. 109-110.

Tra Cinque e Seicento la necessità di “merce” per il remo determinava un incremento della domanda da parte delle marine italiane o europee, soprattutto in caso di epidemie o sostituzioni per varie motivazioni – catture, naufragi –, e la richiesta era rivolta agli Stati ma anche ai privati. Nel 1642 il viceré di Sicilia Giovanni Alfonso Enriquez de Cabrera invitava i proprietari di schiavi ad avvisare le autorità competenti intenzionate all’acquisto, per «il mancamento che la Corte tiene di rematori, causato dalla perdita di galere ultimamente fatta». Nel 1665 il viceré di Napoli, Pascual de Aragón, sollecitava acquisti a Malta e a Livorno, come riferiva la «Gazette de France», e ad agosto mandava a ritirarne a Reggio circa 50 provenienti dall’isola dei Cavalieri, ovvero da Malta. E l’informato cronista Innocenzo Fuidoro annotava nel giugno 1661 che a Napoli erano «sino a questo tempo da diecimila» e nell’ottobre dieci-dodicimila «et ogni persona d’ogni stato, grado e condizione se ne comprava»³¹.

Diffusa era la presenza di schiavi a Corte, specie in quella napoletana, un vero e proprio *status symbol*. Il viceré, Antonio Pedro Sancho Dávila y Osorio marchese di Astorga, teneva nel palazzo reale «una quantità di schiavi, col capo raso e con un ciuffetto di capelli in mezzo al capo» e scandalizzava con il suo comportamento il cronista Salvatore Di Giacomo, poiché «non fa vita con la propria moglie: tiene un ridotto di femine particolari dentro la sua casa, all’uso del gran signore Ottomano e raduna nani vestendoli in forma religiosa e profana, e schiavi maomettani». In fondo, possedere schiavi ma anche sontuose carrozze era segno di ostentazione per il Viceré, di consolidata ricchezza per il nobile, un *modus vivendi* che coinvolgeva in quei secoli ceti sociali disparati, dai mercanti e negozianti ai preti e bottegai, ai cavalieri e artigiani³².

Nel Regno di Napoli, nel Regno di Sicilia, si registrava un grande impiego di manodopera servile musulmana, che arrivava attraverso rotte diverse: dal Levante, dal Maghreb, dai Balcani. E circolava da una città all’altra, da uno Stato all’altro, non solo venduta, ma anche rivenduta, scambiata, utilizzata come schiavitù domestica rappresentando un “lusso”, un genere voluttuario da ostentare, anche da regalare. Era il caso del nobile genovese Giambattista Centurione: volendo attestare alla moglie fedele e amorevole Elianeta Falamonica la sua riconoscenza, le donava con rogito notarile del 12 agosto 1501 una schiava, Francesca, «de progenie Maurorum», della quale poteva disporre secondo la sua volontà «come di cosa sua propria»³³. E di messere

³¹ «Gazette de France», 1665, pp. 453 e 953, Napoli 4 aprile e 29 agosto; I. Fuidoro, *Giornali di Napoli*, cit., pp. 85, 95, 23 giugno e 6 ottobre 1661; S. Bono, *Corsari nel Mediterraneo*, cit., p. 196.

³² S. Di Giacomo, *La prostituzione a Napoli nei secoli XV, XVI e XVII*, Napoli, Marghieri, 1899, pp. 152-153.

³³ L. Tria, *la schiavitù in Liguria: ricerche e documenti*, Genova, Società Ligure di Storia Patria, 1947, pp. 322 sgg.; S. Bono, *Schiavi musulmani*, cit., p. 145.

Troilo Altan, che regalava al capitano Panfilo d'Atri, nobile di Cipro, lo schiavo Zuan, un moro proveniente dal Portogallo. La formula, sottoscritta il 16 marzo 1576 da un notaio di Rialto a Venezia, consentiva che «esso strenuo capitano possi et vagli di esso Zuan far ogni suo voler come di cosa propria; et alla incontro esso strenuo capitano promete governar amorevolmente et ben tratar il ditto suo schiavo, ammastrandolo nel ben vivere»³⁴.

E non era finita perché lo “strenuo” capitano poco si curava della “merce” acquistata e dell’impegno preso, tanto da cederla a monsignor Vidantonio, abate di Brogognioni, abitante a Candia. L’Altan, nel rogito notarile del 16 settembre dello stesso anno, ne forniva la motivazione, la “remunerazione” per i benefici dal monsignore avuti. Ma non era un caso isolato: era frequente che personalità altolocate regalassero schiavi per ingraziarsi i destinatari o per attestare la loro riconoscenza per un favore ricevuto. I granduchi toscani, che amavano circondarsi di schiavi, di oggetti di esotica curiosità, ricevevano spesso in omaggio “merce umana”. Giaffer Oggia, rais “turco”, era donato al granduca dal Gran Maestro dell’Ordine dei Cavalieri di San Giovanni di Gerusalemme, Jean Parisot de la Vallette, attraverso l’agente Bardo Corsi, in quel tempo a Messina. Era quest’ultimo ad informare, il 17 gennaio 1568, Cosimo I de’ Medici non solo dell’imbarco del musulmano su una nave ragusea diretta a Livorno, ma anche dell’elargizione di 2 scudi e di «alcuni panni per suo vestire»³⁵.

Certo, il granduca di Toscana si adoperava per utilizzare a suo piacimento schiavi e schiave, accuratamente selezionati per omaggiare personaggi illustri come viceré e viceregine, esponenti della Chiesa. Per esempio, la contessa di Olivares ringraziava Ferdinando I de’ Medici da Palermo, il 12 agosto 1594, di due schiave inviategli, provenienti dalle sue galere, e successivamente, nel 1618, era il cardinale Sforza a ricevere da Cosimo II de’ Medici due schiavetti³⁶.

Non erano solo i granduchi medicei a far dono di schiavi a personaggi altolocati, a sovrani, ma anche i Cavalieri di Malta, i più attivi corsari cristiani, soliti talvolta cedere galeotti in soprannumero come regalo per favori ricevuti o gratifiche meritate. Si pensi al grande Caravaggio che, fuggito nel 1606 da Roma per aver ucciso un uomo, trovava rifugio a La Valletta, dove

³⁴ V. Lazari, *Del traffico e delle condizioni degli schiavi in Venezia nei tempi di mezzo*, in *Miscellanea di storia italiana*, I, Torino 1862, pp. 475 sgg.; S. Bono, *Schiavi musulmani*, cit., pp. 145-146.

³⁵ V. Lazari, *Del traffico*, cit., pp. 499 sgg.; R. Livi, *La schiavitù domestica*, cit., pp. 332-333.

³⁶ P. Castignoli, *Iacopo Inghirami governatore di Livorno (1618-1621)*, in *Studi per Enrico Fiumi*, Pisa, Pacini, 1979, p. 477; V. Salvadorini, *Traffici con i paesi islamici e schiavi a Livorno nel XVII secolo: problemi e suggestioni*, in *Livorno e il Mediterraneo nell’età medicea*, Livorno, Bastogi, 1978, pp. 25 e sgg.

due anni dopo dipingeva la grande tela della *Decollazione di San Giovanni Battista*, custodita nell'oratorio di San Giovanni Battista nella concattedrale di San Giovanni. Per riconoscenza, il Gran Maestro dell'Ordine, Alof de Wignacourt, gli offriva una collana d'oro e due schiavi musulmani che, molto probabilmente, portava con sé quando, nell'ottobre 1608, in seguito ad una lite con un cavaliere, era costretto a lasciare l'isola. Alcuni decenni dopo, nel 1637, il Gran Maestro Jean Baptiste Lascaris de Castellar e il Consiglio disponevano il trasferimento di due "schiavette" per la viceregina di Napoli, con la raccomandazione che fossero «ben vestite»³⁷.

In definitiva, attraverso una notevole rete commerciale gli schiavi venivano distribuiti in diversi Paesi, e spesso passavano da un padrone all'altro nella stessa nostra Penisola, e da essa raggiungevano altre destinazioni. Una rete variegata, alimentata dall'attività corsara, che consentiva una notevole vivacità economica e una stretta connessione con il circuito internazionale, ma anche con quello privato. Privati cercavano e acquistavano "merce" con precise caratteristiche per loro esigenze, come pure la cedevano con contrattazioni riservate per motivazioni diverse, anche futili: non ne avevano bisogno, intendevano realizzare denaro contante, volevano disfarsene per comprarne altri. Di certo, a manifestare grande attenzione erano esponenti della nobiltà, del clero, sovrani, ma anche quanti consideravano l'acquisizione di un "essere inferiore" uno *status symbol*. E spesso affidavano le loro richieste a persone specializzate, per lo più a mercanti, a mediatori, a procuratori, a pubbliche istituzioni, ai governi europei, in grado di fornire schiavi, schiave, in giovane età ed in buone condizioni di salute, esenti da difetti fisici che potevano comprometterne l'attività lavorativa o la vendita, ma anche un eventuale scambio nel Mediterraneo tra Cinquecento e Seicento, che consentiva da una sponda all'altra compravendite, importazioni ed esportazioni di uomini.

³⁷ Archivio Ordine di Malta (AOM), British Library, 256, 171r, 9 luglio 1637; A. Tenenti, *Venezia e i corsari (1580-1615)*, Bari, Laterza, 1961, p. 113; C. É. Engel, *L'Ordre de Malte en Méditerranée (1530-1798)*, Monaco, Édit. du Rocher, 1957, p. 60.

2. *L'emigrazione a Venezia in un'età di crisi*

di Salvatore Ciriaco

Introduzione

La prima considerazione da introdurre nel caso veneziano, nella prospettiva dello studio dei rapporti sociali fra qualsiasi elemento autoctono e quello delle possibili minoranze in simbiosi con il primo, è l'aspetto cronologico oltre che storico. Nel senso che Venezia, sin dal Medioevo, si era caratterizzata per un forte inurbamento e presenza di persone di diversa origine. Nel periodo moderno le politiche migratorie mutarono parallelamente alle difficoltà economiche e geopolitiche della Repubblica. La seconda osservazione è quella che riguarda le caratteristiche della città nel periodo medioevale, distinguendola dalla Venezia che nel corso del XV e XVI secolo sarebbe divenuta capitale di uno stato regionale. In tal senso è necessario analizzare le politiche migratorie quali furono praticate nel periodo che coincideva con la massima espansione commerciale ed economica della città, vale a dire fra il Quattro e il Cinquecento, confrontandole con le politiche che si sarebbero espresse nei secoli successivi.

Un periodo storico quest'ultimo che sarebbe stato contraddistinto da una ristrutturazione dell'economia veneziana in un contesto internazionale mutato e complesso, il quale costringeva a fronteggiare mutamenti sociali che contraddicevano l'ordinamento cittadino strutturatosi nei secoli precedenti. In altri termini la composizione sociale della città, caratterizzata dalla presenza di cittadini originari e da una popolazione inurbata nel periodo medioevale, quasi sicuramente avrebbe perso di significato nei secoli XVII e XVIII secolo, allorquando il quadro economico e sociale avrebbe conosciuto delle profonde trasformazioni.

Un aspetto ci sembra comunque aver caratterizzato in profondità la storia della popolazione veneziana ("aperta", secondo una storiografia che è andata