

I CONSOLATI DEL MARE DI PORTOFERRAIO (1792-1802)

di Gloria Peria

Questo studio è stato svolto su alcuni documenti conservati presso l'Archivio Storico del Comune di Portoferraio, raccolti nella filza Consolati del mare 1776-1803 ma, per questioni oggettive, è stato esaminato solamente il decennio che va dal 1792 al 1802.

Il Consolato del mare era un atto autentico, registrato dal Cancelliere del Tribunale Civile e Criminale di Portoferraio su istanza del capitano del Porto oppure del Console della nazione a cui apparteneva il richiedente.

Nel giorno prefissato, il Cancelliere si trasferiva nell'ufficio di Sanità del Porto oppure in qualche caso, e in momenti particolari, nella piazzetta antistante la porta del Forte della Stella dopo aver allungato, attraverso la ferrata del parlatoio, una canna con attaccate alle estremità le Sacre Scritture, faceva giurare alla persona interessata di dire la verità riguardo al sinistro accadutole.

Poi, dopo questa introduzione, il Cancelliere chiedeva di descrivere dettagliatamente tutto il viaggio: Il Capitano Padrone (quando assumeva la fisionomia di un vero e proprio armatore gerente, nel caso in cui i veri proprietari della nave rimanessero a terra) dichiarava il proprio nome, la provenienza, il tipo e il nome della nave, la qualità delle merci trasportate, il luogo di partenza e di destinazione, sottolineando per altro, con una formula pressoché fissa che la nave era... "stagna, forte, ben attrezzata e corredata di tutto il bisognevole, equipaggiata di sufficiente numero di marinari, ed atta non solo a fare il viaggio da me intrapreso, ma qualunque altro...".

Questa formula era di fondamentale importanza per il buon fine del Consolato perché, essendo le navi noleggiate dai mercanti, prima che partissero, era compito di quest'ultimi assicurare di persona del perfetto stato dell'imbarcazione, se questa non era in ottime condizioni, era obbligo del padrone renderla idonea alla navigazione e se questo non provvedeva alle eventuali riparazioni, poteva essere responsabile dei danni provocati alla merce durante il viaggio.

Riguardo alle merci imbarcate, il Capitano si preoccupava non tanto di descrivere minuziosamente qualità e quantità, quanto di dichiarare la posizione nella stiva o, in rari casi, sopraccoperta. Nel Consolato datato 13 febbraio 1794, il Capitano Giuseppe Wilson, inglese, partito da Alicante con un carico di botti di vino per servi-

zio della Squadra Inglese, saputo che questa si trovava a Portoferraio, fece rotta verso questo porto, ma durante il viaggio una tempesta provocò una falla facendo entrare dell'acqua a bordo e, facendola pompare dalla sentina, si accorse che era mischiata al vino. Il Capitano Wilson declinò ogni responsabilità dichiarando che, nel porto di Alicante, lui stesso aveva chiamato una persona pratica, cioè uno Stivatore spagnolo che si era occupato dello stivaggio.

Nelle relazioni di Consolato, il Capitano inoltre rimandava la descrizione delle merci e l'idoneità della nave e dell'equipaggio, alla visione dei propri Recapiti e cioè delle Polizze di carico, certificato, manifesto e Patente di Sanità.

Si poteva anche verificare la situazione in cui il Capitano fosse sprovvisto dei documenti personali, allora il Cancelliere provvedeva alla sua descrizione fisica, come testimonia il Consolato del 17 novembre 1795: "trovai un uomo di statura piuttosto bassa, di barba color castagno e pelame simile legato a treccia avente indosso una giacchetta di color turchino, corpetto di vellutino tigrato e calzoni parimente di vellutino colore doliva, camicia di canapa bianca, scarpe di vitello nero con fibbie di metallo bianco simile all'argento e tenente in capo un cappelletto tondo di feltro nero".

Espletati tutti i preliminari, veniva descritto accuratamente il viaggio e quindi il motivo per cui si faceva istanza di essere sentito.

Il Consolato terminava con un'altra formula pressoché fissa che era una vera e propria dichiarazione in cui il Capitano sosteneva la sua mancanza di responsabilità nel sinistro, sia che le merci si fossero bagnate o addirittura fossero state gettate in mare, in parte o in toto, durante una tempesta oppure se il bastimento avesse subito danni o rallentamenti per la furia del mare o per un attacco di corsari.

La formula recitava testualmente: "solennemente e tante volte quanto faccia bisogno mi protesto contro i Proprietari, Caricatori e Ricevitori tanto della mercanzia quanto del bastimento di tutti i danni, spese, interessi, stallie, contro stallie, paghe e panatiche del mio Equipaggio, pericolo del Bastimento e della mercanzia siccome dogni altra cosa lecita protestansi e della quale fosse necessario farsene espressa menzione, poichè tali danni dovranno sempre ed ogni tempo andare a carico e conto di detti Proprietari, Caricatori, Ricevitori, ed essi saranno tenuti all'ammenda dei medesimi".

Dopo la firma del Cancelliere, in alcuni casi seguiva una breve e concisa testimonianza dell'equipaggio nel quale, nelle navi più grandi, spiccava per competenza e responsabilità la figura dello Scrivano. A lui erano affidati tutta una serie di importanti compiti quali:

- a) Compilare e custodire il Cartolario, cioè il libro che raccoglieva tutte le note riguardanti la merce imbarcata ed i suoi proprietari, la gestione amministrativa della nave e della sua spedizione e inoltre tutti gli avvenimenti accaduti durante la navigazione.
- b) Sorvegliare che niente venisse imbarcato o sbarcato dalla nave.
- c) Vendere tutto ciò che di inutile si trovasse a bordo, meno gli attrezzi, per la vendita dei quali occorreva il consenso del Padrone e dell'equipaggio.
- d) In caso di getto, annotare tutto quello che veniva buttato dalla nave.
- e) Tenere nota degli eventuali incidenti causati dal maltempo o da altri avvenimenti.
- f) Prendere parte al consiglio di bordo e alle sue decisioni.
- g) D'accordo con il Pilota o con il Padrone, giudicare le controversie con i marinai in materia di salario e concedere loro in assenza del Padrone, di poter scendere a terra.
- h) Nel caso di malattia o morte del Capitano assumere piena responsabilità della nave finché i soci o gli eredi di quest'ultimo non la prendessero in consegna.

A proposito di questo ultimo punto si legge, infatti, nel Consolato del 18 dicembre 1797: "Stefano Rudognach, raguseo, scrivano della Polandra 'La Ritrosa' del Capitano Baldassar Radich, raguseo, ancorata in contumacia in questo Porto e attualmente facente le veci del detto Capitano Radic per essere questi restato ammalato in Livorno... fece vela dal porto di Livorno carica di panni, vino, contanti e polvere d'oro per Alessandria d'Egitto da dove secondo contratto doveva tornare carico per Livorno..."

Per concludere, dopo aver descritto la struttura complessiva del documento, è importante analizzare le cause che hanno determinato la registrazione.

Nel decennio 1792-1802 sono state fatte circa 112 istanze di Consolato; la causa preponderante che ha spinto questi Capitani a deporre davanti al Cancelliere di Portoferraio, consiste negli eventi atmosferici e cioè nelle tempeste che spesso inaspettatamente flagellavano il Mediterraneo.

Nel periodo che va da settembre a marzo, le depressioni atlantiche che investono il bacino del Mare Nostrum da Ovest verso Est, hanno

sempre costituito un forte ostacolo alla navigazione, creando condizioni di tempo molto instabili con piogge e venti frequenti: nonostante questo, erano pochi i porti che vietavano la navigazione nei mesi invernali, anzi sembra che l'attività marinara in genere non subisse, in questo periodo, nessun rallentamento.

Oggi, con i mezzi tecnici a disposizione, la navigazione è senz'altro più sicura e agevole, ma sul finire del '700, nonostante che le navi mercantili (soprattutto Pollacche e Brigantini) fossero dotate di armature piuttosto sofisticate, l'unico mezzo di propulsione era ancora la vela per cui, come spesso succedeva, un danno anche ad una sola parte dell'attrezzatura, comprometteva irrimediabilmente il viaggio e il carico, a meno che non si provvedesse immediatamente a cercare rifugio in qualche porto ben riparato.

Oltre agli eventi atmosferici, un'altra causa che poteva impedire ai bastimenti mercantili di raggiungere in tempo utile il porto a cui erano destinati, era determinata dalle guerre e dagli attacchi da parte dei Corsari. Soprattutto tra il 1796 e il 1801, in seguito al blocco di Livorno e all'occupazione di Portoferraio da parte degli Inglesi e poi dei Francesi, un discreto numero di mercantili, battenti soprattutto bandiera Ragusea, provenienti da diversi porti del Levante e destinati a Livorno, vennero dirottati prima a Bastia e poi a Portoferraio da parte dei Corsari Inglesi, Anglocòrsi e qualche volta da Francesi con bandiera repubblicana.

Durante l'assedio francese di Portoferraio, gli Inglesi controllavano il mare e i Francesi la terra, come riporta l'istanza di Consolato del 18 settembre 1801, nella quale il Capitano raguseo Vincenzo Pilcovich racconta di essere stato fermato, tra l'isola di Pianosa e la Corsica, dalla nave Corsara Inglese 'L'invidia', e costretto ad ancorare fuori Portoferraio, vicino allo Scoglietto... luogo molto pericoloso, dice testualmente il Capitano "talché ho tutto il fondamento di temere la perdita della vita, del bastimento e del carico, specialmente per il caso che insorgesse qualche vento fortunale come di frequente accade nella presente stagione, non essendomi permesso di ancorare nella Darsena del Porto per non espormi al pericolo delle Batterie francesi che assediano la Città".

La commistione negli ultimi anni del '700 e nei primi dell' '800, degli interventi sulle navi mercantili da parte degli Inglesi che dei Francesi, è lo specchio degli eventi storici che si susseguono in un periodo in cui i traffici del Mediterraneo sono capillarmente controllati dalle due grandi potenze.