

MARIA GRAZIA ALTEA MERELLO

“PRATTICANTI NEL FORO, MERCANTI E MARINARI”: UN
PROGETTO DI SISTEMAZIONE GIURIDICA. (CARLO
TARGA, GENOVA 1614- 1700)

Nel 1692 usciva per *thyppis impressionem*⁽¹⁾ di Antonio Maria Scionico un volume del “Dottor Carlo Targa da Genova” che stampava per la prima volta; il suo titolo, *Ponderationi sopra la contrattatione maritima*, era dimesso e promettente insieme, e dalla abbondanza di notizie che l’accompagnavano nel frontespizio diceva il contesto socio-economico di cui autore e opera erano espressione e a cui si rivolgevano in un impegno di servizio⁽²⁾.

“Pratticanti nel Foro, Mercanti e Marinari” si presentano come le categorie di destinatari di quelle pagine, e trasmettono l’immagine del mondo che la tripartizione concettuale di Braudel colloca al secondo livello del sistema. I confini che circoscrivono ogni singolo gruppo di figure anche in un piano di valorizzazione professionale definiscono contenuti e forma del lavoro⁽³⁾ e danno le ragioni di una scelta operata dall’autore; ai suoi essenziali profili si ricollega, elemento di conoscenza e di giudizio, la breve rivisitazione di oggi.

* * *

I. Per “Pratticanti nel Foro”, secondo il *communis usus loquendi* ancor oggi seguito, si intendono quei soggetti che nel concreto di un esercizio professionale da giudice o da avvocato svolgono abitualmente attività in stretto contatto con la realtà sociale e il diritto vivente; mentre secondo un significato specifico e non generico, e del tutto preminente nel linguaggio giuridico, si attribuisce loro ben altra valenza⁽⁴⁾. Termine correlativo di *practica*, infatti, *practicare* ne rispecchia e condivide le implicazioni consolidate in una stessa lettura da almeno tre secoli di atteggiamento interpretativo costante; perché già nelle *Clementine* si trova che *practicare in foro*⁽⁵⁾ indicava, sì, forme di procedura

giudiziaria in conformità al dettato della norma, ma sottendeva anche sempre a quegli atti di curia, soprattutto nel *practicare* del giudice, un loro “vincolo ai criteri della *aequitas* e della norma morale, e in conseguenza all’ideale della verità e della giustizia obiettiva⁽⁶⁾”. Ma non basta, perché questa *practica*, confortata dal tacito consenso del popolo che così glielo permette, si ‘consuma’ in una quotidianità inalterata di ripetizione, e ‘consumata’ *sic transit in consuetudinem*, a questa venendo assimilata⁽⁷⁾. E dal momento che la consuetudine è fonte di diritto, dall’opera dei praticanti nel foro, dunque, nasce diritto⁽⁸⁾.

Del resto, se si passa dal discorso semantico a quello inerente alla visione problematica del diritto, già avviato da Bartolo, la *practica* generando *experientia* concorre a formare la *prudencia*, virtù prima fra le cardinali e specifica del giurista⁽⁹⁾: prudenza e diritto (la scienza del diritto è *iurisprudencia*) sono “entrambi legati alla conoscenza oggettiva delle situazioni concrete e richiedono che questa conoscenza divenga norma dell’agire e del fare. Solo la prudenza può offrire la soluzione del caso concreto, vagliando e indicando la norma, *hic et nunc*, giusta ed equa”⁽¹⁰⁾. Dall’opera dei praticanti nel foro, dunque, nasce giustizia.

Dire il diritto e dare giustizia sono certo fra i più incisivi poteri di intervento nella vita giuridica e sociale della intera comunità: la connotazione di chi ne è titolare consegna perciò ai praticanti nel foro un’identità adeguata a chi può svolgere un ruolo mirato alla crescita della società.

II. Mercanti e mercatura costituivano il centro motore dell’intera attività economica. Infatti ogni forma di lavoro, di produzione, di circolazione e di distribuzione della ricchezza si strutturava attraverso un’unica categoria di soggetti, che la situazione di monopolio in campo professionale privilegiava a tal punto da portare a pretese egemoniche⁽¹¹⁾. Il Targa ne tocca quella parte che attiene all’area marittima, affermando che “i negozi concernenti a traffichi marittimi... sono il nerbo principale della facoltà degli abitanti in Paesi marittimi “ed esortando: “Chi espone il fatto suo in simili negozi proceda con gran regola... perché i traffichi marittimi richiedono intelligenza e giudizio di chi li intraprende...”⁽¹²⁾.

Difatti il ’600, per aver privilegiato la via d’acqua su quella di terra, determinava l’ascensione delle economie marittime: l’asse Mediterraneo-Mare del Nord reggeva due marine europee con un

complesso di 6-700.000 tonnellate di naviglio mercantile; ed ogni regione costiera aveva navi grosse e piccole, queste ultime preferite per la velocità nel carico e la rapidità di sosta nei porti, ma tutte egualmente armate⁽¹³⁾.

Lo schieramento di flotta, dunque, era imponente e da primato, che si doveva alla conquista dell’alto mare: gestirlo comportava davvero “intelligenza, giudizio e regola” chiamati a iniziative e operazioni articolate in una molteplicità di direttrici di sviluppo e di innovazione. “Fabbrica di vascelli” e loro “compravendita, noleggio, cambio marittimo. . .acomenda. . .colonna. . .assicurazione. . . contrattazione delle merci, soddisfazione alla marineria”⁽¹⁴⁾ erano appunto i contratti di chi “praticava traffichi marittimi”, strumenti giuridici di una ricaduta economica che sosteneva la fortuna genovese sul mare.

In diritto, si andava così costruendo un sistema e delineando un ordinamento dai chiari caratteri di autonomia; nei fatti, si evolveva e migliorava la qualità della vita. Il mercante di mare, tramite e raccordo insieme di due esperienze diverse, operava come stimolo alle spinte di trasformazione nell’interno del tessuto socio-economico, e ne raccoglieva i risultati in un impegno propositivo di disciplina giuridica adeguata⁽¹⁵⁾. L’attrezzatura a sua disposizione doveva quindi essere congrua, e se ne preoccupa il Targa, offrendo schemi di condotta dove la validità di fronte al diritto si coniuga con l’efficacia di fronte al fatto, sulla scorta di una garanzia offerta dal lungo collaudo di “anni sessanta di cognitione e pratica”⁽¹⁶⁾.

Questo mercante, dunque, che *uti singulus* e come classe organizza il suo agire in forme giuridiche, gode di un potere che si dilata ben oltre la sfera di un coinvolgimento partecipativo diretto, e porta un contributo determinante alla promozione della vita collettiva.

III. Gli uomini determinati a navigare, che con il loro esercizio portavano la nave a realizzarsi nella sua peculiare funzione — di esistere, cioè, *ut naviget* — costituivano la “Marinaria”. Per descriverla il Targa si riappropria appunto di quell’antico, immutabile *ut naviget* del Digesto⁽¹⁷⁾; e la sua parafrasi — “la nave é fatta per navigare. . .ha da conseguire il suo fine per quale fu fabricata, il quale fine non é altro che la navigazione”⁽¹⁸⁾ — definisce il ruolo fondamentale, in ambito marittimo, di chi svolgeva “professione nautica”⁽¹⁹⁾. Soltanto il

marinaio, infatti, rendeva possibile alla nave il navigare: la sua presenza e attività ne erano presupposto ineludibile e forza propulsiva determinante. Tra l'uomo e il vascello quindi veniva a crearsi, per la singolarità del rapporto che li legava, un vincolo d'eccezione, più ancora che partecipativo forse simbiotico, che rendeva la nave un organismo vivente a sé stante⁽²⁰⁾.

La voce "Marinaria" comprendeva una pluralità di soggetti dai gradi e compiti ben diversi, distribuiti in una gerarchia di posizioni che le *Ponderationi* elencano ordinatamente: primo è il Capitano, scelto dai proprietari o dagli "essercitori", come capo indiscusso e responsabile della nave, ricco di doti e di esperienza⁽²¹⁾; seguono gli ufficiali cosiddetti maggiori, cioè Tenente, Nocchiero o Contramaestro (che richiama con il nome, nell'ampiezza ed importanza delle funzioni, la memoria dell'antico *magister*), Scrivano o Segretario di nave, Pillota⁽²²⁾; poi gli ufficiali cosiddetti minori, scelti dal Capitano insieme con il "Conseglio di poppa" e sono Guardiano, Barcaruolo, Penese, Capi di guardia, Inservienti alla prora, Gabbieri, Timonieri, Calafatti, Bombardieri⁽²³⁾. Vengono infine i marinai in senso stretto, addetti ad ogni altro lavoro di bordo: "huomini habili", di età compresa tra i diciassette e i settant'anni, con una remunerazione stabilita a mese o a viaggio, oppure rapportata agli utili dell'impresa: un terzo dai lordi, un quarto dai netti⁽²⁴⁾. La chiarezza di accordi, precisati fino al margine di manovra per i singoli nelle loro minute attività personali, era garanzia di convenienza per tutti nel superiore interesse alla buona riuscita della spedizione; una regola ferma radicava ciascun uomo ad un posto e dava omogeneità ad un corpo caratterizzato da marcata separatezza.

Equipaggiata, la nave finalmente navigava; e la sua rotta significava "un'esplosione di vita facile", di contatti, di libero scambio, contatti e scambio di cui anche il pensiero viveva⁽²⁵⁾. Nascevano nuovi rapporti o nuova importanza per altri che si infittivano, ma nasceva soprattutto, in questa rete vivente di relazioni, un regime generale e unitario di condursi, legato alla tecnicità del mezzo e alle condizioni che esso dettava. Dell'esperienza che si andava compiendo, l'uomo di mare costituiva l'autentica *conditio sine qua non*: protagonista di vicende che gravitavano dappertutto intorno agli stessi elementi, supporto di settori operativi tendenzialmente uniformi in ogni paese, punto nodale di problematiche affini dovunque; e ancora, causa di innesco di un movimento che apriva prospettive impensate,

portatore di incentivi al ritmo di sviluppo di ogni struttura.

All'origine quindi della forza di indirizzo che la nave sprigionava, e che investiva economia, diritto, cultura, società, e perciò stesso anche politica, stava l'uomo sul quale la nave si impernava, il marinaio, figura di centralità dominante in un universo che animava tutti i continenti.

* * *

Perché nell'ottica del Targa siano accomunati in una compresenza non solo annunciata praticanti nel foro, mercanti e marinai, adesso pare evidente.

L'interazione di competenze, l'interconnessione di fatti, l'interrelazione di interessi, portano a un denominatore comune, il mare. Fattore di cambiamento e fluida zona di frontiera, ma insieme polo di aggregazione di uomini diversi e lontani ed elemento catalizzatore di forze molteplici e disparate, questa pianura liquida del lessico caro a Braudel è l'elemento unificante delle tematiche affrontate nelle *Ponderationi*.

Dal mare, infatti, dallo specifico del mare, emerge l'esigenza di un ordine suo proprio e particolare, e come tale riconosciuto, accolto, applicato, da chiunque operi nella sua dimensione. Nel suo prodursi, esso diventa comune all'interno di tutto l'ambito e ne integra le varie componenti nel superamento di contraddizioni, contrasti e differenze.

Per il Mediterraneo, il traguardo di un tale spontaneo percorso creativo si toccò con il *Libro del Consolato del mare*, assunto come "legge comune" nell'intero bacino⁽²⁶⁾, risposta di regolazione anche all'aspettativa sociale implicita nella specialità dei rapporti considerati.

La determinazione di un principio di gradualità delle fonti, dove il testo avesse posto e qualificazione per ciò che rappresentava, fu il momento necessariamente conseguente e immediatamente consecutivo, ormai maturo nella comune coscienza giuridica. Registrarlo costituì il grande apporto, consapevole o no, di Carlo Targa alla storia del diritto marittimo. Nella scienza entra quindi con lui un nome che senza pretese di carisma segnò invece una svolta e firmò un cambio d'epoca.

Si rompe la tradizione degli autori — di cui lo Stracca fu l'epigono — non divisi fra ossequio al passato e attenzione al presente, ma unicamente ligi a una soluzione di scuola per il problema del ricorso alle fonti dove il *Libro del Consolato*

nemmeno si contemplava⁽²⁷⁾; mentre resta la validità di una formazione e di una metodologia di lavoro che consente, come appunto al Targa, accesso e conoscenza dei testi dello *Jus commune* per l'utilizzazione che ancora se ne potesse fare.

Nella realtà del tempo, il *Libro del Consolato* imperava, guida del marinaio, del mercante, di chi li assisteva, di chi li giudicava; e il Targa fu l'uomo di quella realtà. La vocazione a viverla, interpretarla, tradurla, si esprime compiutamente nelle *Ponderationi*: che allora non sono solo codice di comportamento e modello di progettualità operativa, ma disegno propositivo di una razionalizzazione dell'esistente in rapporto al contingente. A una tale ipotesi si riconduce l'apparato di citazioni che significa scelta e sistemazione: il relativo dettato, prodotto di una logica interna che contempera il nuovo e l'antico, dispone Statuti, "Legge Civile e Canonica, Consolato del Mare, Usi marittimi" in un organico quadro dove ogni presenza è in funzione della propria validità attuale, ed ogni posto è in funzione di quel coordinarsi di fonti improntato appunto di coerenza alla modernizzazione. E ancora a quell'ipotesi si ispira la via, che traspare chiaramente, di mediare tra il mondo del conoscere e quello dell'operare⁽²⁸⁾ — tanto ricco di implicazioni anche per i soggetti non togati che vi si affacciavano — nell'evidente obiettivo di arrivare a una ridefinizione del sapere di cui il ceto dei giuristi era depositario: nel senso di connotarlo — in un costante divenire di riflessione e ripensamento critico liberatorio di quanto si veniva man mano avvertendo come obsoleto — dell'apertura ai fermenti innovatori che agitavano una stagione di transizione e della capacità di offrire soluzioni aggiornate ai problemi.

Questa posizione, peraltro consona da sempre al giurista di livello⁽²⁹⁾, nel Targa si rafforza per il concorso di elementi estranei alla propria intrinseca validità, e tuttavia influenti perché connessi alla sua stessa personalità: come l'essenza di tensione nelle 'ponderationi' svolte, che consente eguale immediatezza all'approccio del testo in ogni sua parte; come il tono semplice e sempre pacato dell'espone, che rende facile la comprensione di ogni argomento trattato; indici, certo, di una mira accurata agli utenti del lavoro, ma indiscutibile risultato di un equilibrio raggiunto nel dominare e comporre aspetti dialettici e risvolti potenzialmente contrastanti di un uomo singolare. In lui infatti si misura il confronto fra due culture: una generale, di ampio respiro, attributo di persona consueta alle grandi letture di sempre, come

rivela qualità e quantità dei richiami nel testo e in nota; ed una specialistica, di praticante nel foro sensibile alla dinamica esterna del periodo, cui intendeva rapportarsi nella professione, come testimonia la documentazione di appoggio ad ogni affermazione tecnica; confronto che si risolve nella costruttiva complementarità dei rispettivi contributi. E ancora in lui l'attenzione — che si scopre per la prima volta — a individuare, cogliere, 'certificare' i segni che indicavano la strada dell'autonomia per la materia marittima convive con il rispetto per i valori del passato, e vi si alimenta, mantenendolo operante. E sempre in lui la presente attività di causidico⁽³⁰⁾ coesiste in certo modo con il passato *exercitium navigatorium* di cui, oltre a un esplicito accenno⁽³¹⁾ affiorano anche sparsamente gli indizi; anzi, vi si innesta, perché l'uomo di legge è in grado di dare indicazioni, consigli, proposte, di validità certa e non presunta proprio sul fondamento di un controllo non solo correlato alla professione, ma che l'uomo di mare poteva avere già compiuto con una sua sperimentazione dal vivo.

I dati di matrice e di momento diversi confluiscono dunque nella globalità di una sintesi dove portato di vita e portato di pensiero si sommano, anzi si fondono, e la conseguente proiezione all'esterno si realizza in riuscita di un omologo impegno. Ed è l'autorità a darne immediato riscontro e chiara certifica. Infatti, il 1° dicembre 1691, *audita relatione* del magnifico Francesco Maria Clavesana, giudice fra i cinque che componevano il Tribunale dei Conservatori del mare, l'organo genovese di giurisdizione marittima deliberò di assumere con venticinque scudi d'argento l'onere di stampa per le *Ponderationi*⁽³²⁾. Dunque il Tribunale ne verificò la congruità, cioè constatò che l'opera era fedele ai criteri che presiedevano al proprio lavoro e li fissava in un impianto consona all'impostazione voluta per la propria attività; e giudicò che era aderente ai principi di sistemazione giuridica che si andavano enucleando per la materia oggetto di propria competenza. Quei venticinque scudi d'argento, perciò, sono veramente carichi di significato; e non solo per fornire la prova di un pubblico avallo di pregio, già di per sé fatto di straordinario rilievo, quanto per costituire l'esempio di un tangibile concretarsi del discorso avviato all'inizio, che qui ritorna per concludersi⁽³³⁾.

Il Tribunale dei Conservatori del mare, vertice giudicante nel ceto dei praticanti nel foro per tutto quanto atteneva la navigazione⁽³⁴⁾, si trovava istituzionalmente a fronteggiare ogni

giorno le esigenze di una realtà mercantile marittima che premeva, e di cui causidici e avvocati si facevano interpreti nel mondo del diritto; e proponeva e riproduceva nell'esercizio della propria funzione il canone alle origini stesse dell'ufficio del magistrato, cioè ricercare e "applicare la norma quale essa è, adattarla alle esigenze nuove, ai casi non previsti o alle nuove mentalità", creando insomma diritto, come si era detto, mentre faceva giustizia. Che le *Ponderationi* rispecchiassero un tale assunto è fuori di dubbio; che se ne proponessero a strumento e veicolo primario è ipotesi non infondata; comunque il loro contributo fu prezioso perché un libro garantisce certezza, possibilità di fruizione (che nel caso si dimostra ampiamente con le numerose edizioni in vari porti mediterranei), memoria.

* * *

Se anche del Targa, come di altri, è consentita una definizione che in sintesi ne dia l'elogio e di questo spieghi la ragioni, si può ricorrere, al di là del qualificativo e qualificante *peritissimus* che accompagna il suo nome nella dottrina appena posteriore⁽³⁵⁾, alle parole di uno dei nostri più grandi giuristi, Baldo, da lui dedicate al proprio maestro⁽³⁶⁾; e con quelle convenire che il Targa fu proprio *homo multum inhaerens practicae*⁽³⁷⁾, intendendo il termine nella sua piena e nobile accezione, secondo la quale la *practica* è complementare e congiunta alla *theorica* nell'unità del diritto, e dunque finalizzata al bene degli uomini ed alla realizzazione dei principi "oggettivi e trascendenti di giustizia"⁽³⁸⁾.

Note

(1) ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Manuali del Tribunale*, 504 P (Registro n. 1), annotazione in data 1° dicembre 1691; *Decreti dei Conservatori del Mare*, 493 P. (Registro n. 14), annotazione ancora in data 1° dicembre 1691.

(2) Suggestivo, più che assunto liberamente, da una precisa indicazione autoritativa, come risulta dalle stesse parole del Targa: "A fine più tosto di *condiscendere ai voleri di chi mi può comandare* e desideri de' Naviganti, e di contrattanti in negotii marittimi, *che di mio genio* ho lasciato dare alla stampa, queste mie... notazioni in questa materia"; "Ecco che finalmente sono ridotti sotto il vamparo della gentilissima protezione di loro SS. Illustrissime quasi in un securissimo porto... questi miei residui di riflessioni sopra la Contrattazione marittima, ... con la liberalità dei quali escono in luce". Cfr. CARLO TARGA, *Ponderationi sopra la Contrattazione marittima*, Genova 1692, *Benigno lettore e Illustrissimi Signori*. Le due frasi trovano documentato riscontro nel provvedimento che stanziava la somma per pubblicare il "manuscriptum... compillatum per dictum Sp.d. Carolum Targa JC.". Cfr. ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, doc. cit. nella nota precedente.

(3) "Non ornai con frasi rettoriche, ma mi son valso di un stile triviale per esser meglio inteso da ogni *minima* persona di quelle che avranno a servirsene *comunemente*"; del resto l'opera è fondata su "verità e documenti" più che su "finezze di erudizione". Cfr. C. TARGA, *op. cit.* Benigno lettore.

(4) D. SEGOLONI, 'Practica', 'Practicus', 'Practicare' in Bartolo e in Baldo, in *L'educazione giuridica. II: Profili storici*, Perugia, 1979, pagg. 56, 69, 95, e bibliografia citata. Cfr. inoltre S. PUGLIATTI, *Grammatica e diritto*, Milano, 1978, pag. 124.

(5) c. 1, (*Clem.*), II, 1.

(6) L. PROSDOCIMI, *Observantia. Ricerche sull'aspetto consuetudinario del diritto dai commentatori alla scuola storica*, in *Jus nostrum*. 4., Milano, 1961, pagg. 210, 215; D. SEGOLONI, *op. cit.*, pagg. 58, 60.

(7) L. PROSDOCIMI, *op. cit.*, pagg. 199, 213, 217, 227; D. SEGOLONI, *op. cit.*, pagg. 60-63, 66, 68, 80, 83-84, 89, 91, 93.

(8) D. SEGOLONI, *op. cit.*, pagg. 68, 69, 94-95; A. CAVANNA, *Storia del diritto moderno in Europa*, Milano, 1979, pagg. 227, 236, 240. Sulla funzione 'creativa' di diritto di chi esercita professione forense cfr. M. SBRICCOLI, *L'interpretazione dello Statuto*, Milano, 1969, pag. 11.

(9) D. SEGOLONI, *op. cit.* pag. 70.

(10) D. SEGOLONI, *op. cit.*, pagg. 71, 73.

(11) A. CAVANNA, *op. cit.*, pagg. 218-220; F. GALGANO, *Storia del diritto commerciale*, Bologna, 1976, pagg. 27, 33-34, 44-46, 56.

(12) C. TARGA, *op. cit.* pag. 1.

(13) F. BRAUDEL, *Capitalismo e civiltà materiale*, Torino, 1977, pagg. 272, 296, 327; C. CIPOLLA, *Storia economica dell'Europa pre-industriale*, Bologna, 1975, pagg. 265, 271, 276, 278, 311. Per l'area ligure, cfr., fra gli studi più recenti, M. CALEGARI, *Navi e barche a Genova tra il XV e il XVI secolo* in *Guerra e Commercio nell'evoluzione della marina genovese tra il XV e il XVII secolo*, T.I., Genova, 1970, pagg. 30-32, 46; ID., *Legnami e costruzioni navali nel Cinquecento*, in *Guerra ecc., cit.*, T.II, Genova, 1973, pagg. 89, 138-139; R. LENTI, *Un maestro costruttore del Seicento: Niccolò Carratino*, in *Guerra ecc. cit.*, T.II, pagg. 253-254; E. GRENDI, *Traffico portuale, naviglio mercantile e consolati genovesi nel Cinquecento*, in "Rivista storica italiana", Napoli, 1968 (LXXX), I, pag. 607; ID., *I nordici e il traffico nel porto di Genova: 1590-1666*, in "Rivista" ecc., cit. 1971, (LXXXIII), I, pagg. 36, 52, 58. A. TENENTI, *La formazione del mondo moderno (XIV-XVII secolo)*, Bologna, 1980, pagg. 333, 337.

(14) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 19, 89, 96, 129, 150, 159, 216, 356, 366.

(15) Tra i più recenti studi in argomento, cfr. anche E. CONTINO, *Le funzioni dei consoli e lo sviluppo del commercio marittimo nel regno di Napoli nel secolo XVIII*, Napoli, pagg. 104-105, 110.

(16) C. TARGA, *op. cit.*, pag. 2.

(17) D. XLVII, 5, 1.

(18) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 33, 69, 336.

(19) C. TARGA, *op. cit.*, pag. 61.

(20) "... essendo che una nave deve essere come una piccola Città mobile, e natante...": cfr. C. TARGA, *op. cit.*, pag. 35. In oggi, C. CARRIERE, *Les*

sources provençales de l'histoire de l'économie maritime à l'époque moderne, in *Les sources de l'histoire maritime en Europe du moyen âge au XVIII^e siècle*, Paris, S.E.V.P.E.N., 1962, pag. 240.

(21) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 36-45.

(22) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 46-56.

(23) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 56-60.

(24) C. TARGA, *op. cit.*, pagg. 61-69.

(25) F. BRAUDEL, *op. cit.*, pagg. 305, 327.

(26) Il "generale Consolato del mare... abbracciato da tutti li popoli Christiani... così vien hora ad esser legge comune": cfr. C. TARGA, *op. cit.*, pag. 395; E. BESTA, *Fonti: legislazione e scienza giuridica dalla caduta dell'impero romano al secolo decimoquinto*, Milano, 1923, pag. 674; F. CALASSO, *Medio Evo del diritto. Le fonti*, Milano, 1954, pag. 439; L. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del diritto commerciale*, Torino-Milano-Napoli-Palermo-Roma, 1913, pagg. 166, 262; P. S. LEICHT, *L'elaborazione del Codice della veneta marina mercantile*, in *Scritti vari di Storia del diritto italiano*, vol. II, t. I, Milano, 1948, pagg. 275-276; ID., *Storia del diritto italiano, Le Fonti*, Milano, 1937, pag. 304; F. SCHUPFER, *Manuale di Storia del diritto italiano. Le fonti*, Città di Castello, 1908, pag. 58; R. ZENO, *Storia del diritto marittimo italiano nel Mediterraneo*, Milano, 1946, pag. 195.

Per una interessante angolazione cfr. R. AJELLO, *Continuità e trasformazione dei valori giuridici: dal probabilismo al problematicismo*, in *Storia e Diritto*, I, Napoli, 1986, pagg. 365, 393.

(27) Cfr. B. STRACCA, *De nautis, navibus et navigatione tractatus*, in *De Mercatura seu mercatore tractatus*, Venetiis, 1553.

(28) Per i rapporti relativi, cfr. S. PUGLIATTI, *op. cit.*, pagg. 109, 111, 115, 117, 118.

(29) S. PUGLIATTI, *op. cit.*, pag. 128.

(30) Attività svolta dal 1638 davanti alle magistrature cittadine, e dal 1650 in modo particolarmente intenso davanti al Tribunale dei Conservatori del Mare. Cfr. C. TARGA, *op. cit.* pag. 401; ID., *Directorium praxis civili*, Genuae, 1698, pag. 4.

(31) C. TARGA, *Directorium ecc., cit.* pag. 4.

(32) ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *Manuali ecc., cit.*, 504 P (Registro n. 1), annotazione in detta data; *Decreti ecc., cit.*, 493 P (Registro n. 14), annotazione in detta data.

(33) Questi (miei residui di riflessioni)... si devono alla grandezza, e merito di loro SS.Illustrissime, come frutti raccolti nel dovizioso giardino coltivato, e regolato dall'impareggiabile intelligenza e prudenza loro...". Cfr. C. TARGA, *Ponderationi ecc., cit., Illustrissimi Signori*.

(34) Un'elencazione di competenze si ha in uno scritto del tempo: "Tutta l'autorità circa le navi et i loro ordigni", con potere di dirimere controversie "tra marinai, patroni e mercanti, e tra ogniuno di loro rispettivamente ad ogni altra persona per causa procedente da noli, salari, consignazione di notte ed ogni altra dipendenza da viaggi di dette navi". Cfr. ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA, *ms. 675, fo. 162 r.*

(35) J. L. M. DE CASAREGIS, *Discursus Legales de Commercio, Venetiis*, 1740, vol. III, pagg. 46, 41.

(36) BALDI UBALDI *Commentaria ad lib. IX Cod. De iis qui accusare non possunt, lex prima, n. 29 (C. 9, 1, 1)*, in BALDI UBALDI *Commentaria in VI, VII, VIII, IX, X, et XI Codicis libros, Venetiis, MDLXXII*.

(37) Oltreché frequenti riferimenti autobiografici e numerose testimonianze documentali, per il Targa ci sono due interessanti note del Casaregis che meritano di essere qui riportate: "(Targa) *praticus... de rebus maritimis*"; "(Targa) qui... *praxim continuo habuit cum Capitaneis, et Patronis navium*". Cfr. J.L.M. DE CASAREGIS, *op. cit.*, rispettivamente vol. I, pag. 86 e vol. III, pag. 36.

(38) D. DEGOLONI, *op. cit.*, pagg. 56, 58, 70; cfr. inoltre S. PUGLIATTI, *op. cit.*, pagg. 111-113, 117.

ANTONELLA BICCI

FRUTTI MEDITERRANEI E GRANO DEL BALTICO NEL SECOLO DEGLI OLANDESI

Il presente saggio prenderà in esame il consumo e l'importazione in Europa settentrionale di frutti e agrumi provenienti prevalentemente dall'Italia e, in direzione opposta, l'importazione di grano, e segale, pelli semilavorate, carni salate ecc. verso il Mediterraneo. L'interesse sarà rivolto ad un commercio articolato di derrate alimentari e materie prime, destinate ad un consumo di massa, in cambio di prodotti che, spesso semplicisticamente, sono stati definiti "di lusso", ma che sono carichi di segni e di significati simbolici ed il cui commercio non ha solo una denotazione economica, ma anche una connotazione culturale.

Nel 1985 è stata pubblicata l'edizione in lingua italiana delle *Memorie di Glückel Hameln*⁽¹⁾, un'ebrea tedesca di Amburgo le cui memorie costituiscono una fonte interessante per gli aspetti culturali, lo studio delle mentalità, la vita materiale degli ebrei dell'Europa centrale nel corso del secolo XVII°. Glückel, donna d'affari e ricca vedova di Chaim Hameln di Amburgo, si risposò alla fine del Seicento, dopo aver sistemato undici figli ed aver gestito l'azienda del marito per oltre trenta anni. A Metz, ospite della figlia Esther, incontra il nuovo sposo e riceve i doni prima delle future nozze. Ella stessa dice: ". . .Dopo la cena Salomon, il maggiordomo di mio marito, ed una domestica portarono due grandi piatti dorati. Uno conteneva dei dolci molto raffinati e l'altro i frutti esotici più squisiti come limoni e arance, e anche una catena d'oro. Erano i regali del sabato per me". Anche in occasione del matrimonio della figlia di Glückel, Zipporà, con Kossmann Gomperz, figlio di Elia di Cleve, ricco finanziere ed agente del principe elettore di Brandeburgo, vengono serviti gli agrumi: ". . .Il giorno del matrimonio, subito dopo la cerimonia, fece servire dolci speciali, i vini migliori e frutti esotici"⁽²⁾.