

Convegno

Tirreno/Adriatico.
Due mari a confronto: ambienti, geografie,
ecosistemi

Venezia
Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025

Abstract

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Oliver Jens Schmitt, Università di Vienna, IVSLA
L'altra sponda dell'Adriatico - Dimensioni storiografiche di un concetto problematico

Abstract

Le due sponde dell'Adriatico hanno un rapporto particolare. Grazie alle brevi distanze, sono state a lungo legate dal punto di vista economico, giuridico, religioso e politico. Il concetto di “altra sponda” è stato però costruito dal punto di vista italiano, mentre un concetto simile dal punto di vista dell'Adriatico orientale (cioè croato, montenegrino o albanese) è praticamente inesistente. Il concetto italiano di “altra sponda” suggerisce un'uniformità dello spazio adriatico e allo stesso tempo una familiarità culturale che, a un esame più attento, si rivela però una chimera. Infatti, l'altra sponda è per molti aspetti diversa dalla sponda occidentale dell'Adriatico, proprio in quella dimensione che la ricerca italiana ha finora trascurato, con poche eccezioni: la diversità linguistica, culturale e sociale. La conferenza approfondisce la questione dei concetti teorici della ricerca sul Mediterraneo applicati nelle storiografie dell’“altra sponda” e si interroga sulla misura in cui le storiografie adriatiche sono collegate tra loro.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Elisabeth Crouzet-Pavan, Sorbonne Université

Venezia, la laguna e il mare: storia di un mondo « terracqueo » (ca. 600-ca. 1500)

Abstract

Sia in italiano che in francese, il termine « terracqueo » è riservato al globo terrestre, fatto di terra e acqua. Eppure, ha una grande forza descrittiva e la capacità di evocare un'immagine di complessità, quella degli elementi - acqua, terra - combinati. Il mondo della laguna veneziana è, come il nostro pianeta, « terracqueo ».

Non riprendo questo termine per raccontare in modo diverso, come certa storiografia anglosassone che usa il concetto di « terraqueous history », la storia marittima del mondo, quella della lotta tra potenze e dello sviluppo degli imperi, anche se la Repubblica di Venezia ha avuto un ruolo in questa politica sulla sua scala, quella del Mediterraneo. Con questa parola, vorrei richiamare un altro suo uso, che si sta affermando nel campo della storia moderna e contemporanea, e utilizzarla per identificare i luoghi e gli elementi in cui si incontrano terra e mare, un'isola o una costa, la spiaggia come il vapore dell'aria, senza dimenticare un altro agente, l'uomo.

Quando parlo di mondo « terracqueo », mi riferisco a quel particolarissimo universo dove, a nord dell'Adriatico, si è fatta parte della storia veneziana. Tuttavia, il riferimento primario al globo non deve far emergere un'immagine stabile e fissa di questo ambiente, come quella della terra così come è stata plasmata nel corso dei secoli. Il tempo in questo ambiente in movimento è un fattore importante. È impossibile proporre una mappa della laguna nel VI o VII secolo che non sia per una parte frutto dell'immaginazione, anche per quanto riguarda le linee di costa. È impossibile ubiquare in modo sicuro l'insieme dei primitivi insediamenti umani e dei primi porti. Le campagne archeologiche hanno studiato solo qualche sito.

Il nostro mondo « terracqueo » è quindi un mondo di instabilità e movimento. Da questo punto di vista, è paradigmatico. Ci insegna il metodo giusto da seguire. Nella storia, l'ambiente non è un dato di fatto. Il metodo della scuola storica francese, che collegava questi due saperi - la storia e la geografia - legando fortemente il processo storico al territorio in cui si svolgeva, è stato fruttuoso. Ma potrebbe anche essere stato vittima di un'aporia, non vedendo il rischio del determinismo e l'inganno di associare, in uno studio, un ambiente, descritto alla maniera dei geomorfologi, e la storia di una comunità umana che si dispiega nella sua diacronia. È come se l'ambiente non avesse vita propria, o che la sua vita reale iniziasse solo con l'analisi storica, a una certa data, di una determinata regione o città. Cercheremo di mostrare come la comunità veneziana sia stata in grado di trasformare il suo ambiente naturale per adattarlo alle sue attività - in questo caso marittime - analizzando al contempo come questo ambiente abbia fatto la storia.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Joško Belamarić, Institut za povijest umjetnosti, Split
Le città dalmate tra mare e continente

Abstract

La Dalmazia era composta da tre ambienti fisico-geografici distinti e altrettanto specifici sul piano antropogeografico, abitati dal tenace Morlacco e dall'isolano riservato e parsimonioso, che si incontravano in un unico crogiolo di civiltà rappresentato dalle città costiere. Tutte queste città della nostra costa, dalla loro fondazione fino a ieri, sono state per secoli impregnate di caratteristiche etnografiche peculiari. Ognuna di esse, soprattutto nel XIX secolo, ha condotto una lotta incessante tra la città e il sobborgo, rifiutandosi di realizzare un'unità comune.

La città è il segno più affidabile della modernità nella storia europea dell'età moderna. Anche nello spazio croato ve n'erano allora relativamente molte, a prescindere da ciò che si pensi del loro grado di urbanità. Tuttavia, la maggior parte di queste città erano, in modi diversi, città di confine. Questa mentalità, che guarda la costa dalmata isolandola dal suo entroterra — dalla prospettiva della Piazza di Spalato, della Calle Larga di Zara o dello Stradun di Dubrovnik — è sopravvissuta fino a oggi. Essa detta il cliché odierno che contrappone la Litorale colta all'Entroterra rurale e arretrato.

Il nostro contributo cercherà di presentare una serie di conferme di ciò che non dovremmo assolutamente chiamare “penetrazione del rurale” nel tessuto urbano, ma piuttosto la secolare coesistenza di diverse sfumature culturali lungo la scala della vita di un'intera provincia.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Nicolò Villanti, Universität Duisburg-Essen
Portualità e dimensione marittima della Puglia

Abstract

Immobilismo e debolezza sembrano essere i termini che meglio descrivono la (in)azione del Regno di Napoli nella regione adriatica. A estemporanei e poco convinti tentativi di perseguire un certo controllo sulla sponda orientale dell'Adriatico fanno seguito lunghi periodi di totale assenza di una politica marittima da parte della Corona, sia dal punto di vista politico-militare che commerciale. Le cause possono essere solo in parte imputabili alle lunghe fasi di instabilità della stessa istituzione monarchica. Si ha quasi l'impressione che la dimensione marittima della Puglia non vada oltre la sua linea costiera, oltre quei nodi infrastrutturali, quelle porte d'accesso funzionali alla distribuzione a medio e lungo raggio della produzione agricola dell'entroterra. In altre parole, la dimensione marittima sembra di fatto coincidere con quella portuale, "semplice" spazio per il transito di merci. Il sistema portuale pugliese si mostra incentrato (salvo un paio di eccezioni) sulla città-porto: non poteva essere altrimenti in una costa priva di approdi naturali, aperta, con fondali sabbiosi e che forniva poca protezione dai venti. Gli uomini di mare dell'epoca la reputavano pericolosa, da evitare se possibile, preferendo navigare a ridosso della costa dalmata e albanese. Le città-porto pugliesi offrivano dunque l'unica opportunità per un ancoraggio sicuro: condizioni ambientali che contribuivano a convogliare in quei centri urbani mercanti e traffici commerciali. La portualità pugliese appare lo specchio delle contraddizioni politiche ed economiche del Mezzogiorno tardo medievale. Soffriva – a livello infrastrutturale – la mancanza di investimenti da parte della Corona, la quale mostra di interessarsi ai suoi porti adriatici nei momenti in cui la politica orientale del Regno acquistava una certa rilevanza. Tuttavia, non deve essere interpretata quale prova della crisi delle città costiere e dei loro uomini d'affari: occorre ridiscutere il legame tra sviluppo infrastrutturale e vitalità economica nel contesto pugliese. Inoltre, la già citata condizione di debolezza della Corona non può essere estesa al contesto economico delle principali città-porto, dove le travagliate vicende politiche regnicole non mostrano di avere avuto un impatto economico negativo diretto e sostanziale. Anzi, in questi contesti, le città e l'élite mercantile pugliese acquisiscono maggiori margini di autonomia e nuovi "spazi marittimi" nella regione adriatica.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Simone Lombardo, Università Cattolica di Milano
Una storia di spiagge e cantieri. I “porti” minori nella Liguria di ponente nel Medioevo

Abstract

La morfologia ligure è un elemento talmente strutturale che impone di essere considerato nei processi di sviluppo storico. La sua conformazione montuosa è stata spesso interpretata come costrizione all'apertura marittima e come un'ottimizzazione delle poche risorse agricole e terricole, determinando modelli insediativi orientati alla costa. Già nel Medioevo la densità abitativa litoranea era una delle più alte del Mediterraneo, senza tratti di costa disabitati per più di 10 km. La geografia ha determinato un rapporto stretto con il mare, che grazie alla sua profondità permette ai navigli di arrivare vicinissimi alla riva. La riviera di ponente, in particolare, offre diverse insenature protette dalle mareggiate di libeccio e spiagge sabbiose, meno esposte all'erosione rispetto alla riviera di levante, che ha invece pareti rocciose e soffre la dispersione dei materiali degli arenili. Nonostante ciò, i centri minori della riviera occidentale risultano caratterizzati da un mancato sviluppo di strutture portuali artificiali nel Medioevo. Vi hanno concorso fattori morfologici, come il costante insabbiamento, sia politici. Fin dal XIII secolo, Genova aveva promosso o imposto convenzioni e patti con le comunità del ponente ligure, volti a centralizzare il traffico marittimo nel proprio porto. I commerci su lunga distanza si erano dunque concentrati nei porti maggiori, Savona e soprattutto il capoluogo.

Tuttavia, gli scali del ponente ligure risultano essenziali per un altro livello di attività marittima, ovvero il cabotaggio, spesso trascurato dalla storiografia, sebbene risulti il vero protagonista dei commerci mediterranei medievali. Data la difficoltà geografica di comunicazioni terrestri, vi era una prevalenza assoluta del mezzo marittimo per i movimenti interni di uomini e merci tra le comunità della riviera. Le spiagge, più che strutture portuali permanenti, sembrano divenute il cuore dell'attività marittima e vitali centri operativi. Emerge soprattutto l'attività cantieristica, attestata in distretti specializzati del medio ponente, tra Vado, Varazze a Arenzano. Questo scenario impone una rilettura del concetto stesso di “porto”, adattandolo a un modello policentrico e funzionale: nel ponente ligure esso coincide con la spiaggia, raramente attrezzata con pontili ma costellata di capannoni e attività. Tale modello marittimo alternativo, legato al cabotaggio e alla cantieristica, è leggibile in senso di sottomissione alla portualità delle città dominanti, come alla luce della geografia delle vie di comunicazione terrestri, agli insabbiamenti, alla frammentazione politica locale e alla specializzazione di determinati settori. Si tratta di uno sviluppo – o di un mancato sviluppo – legato a molteplici fattori geografici, economici e politici, che pur non avrebbero reso la riviera meno viva dei capoluoghi regionali.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Olimpia Vaccari, Fondazione di Livorno
Sistemi portuali lungo la costa toscana dal medioevo alla prima età moderna

Abstract

La costa Toscana, dinanzi alla quale si ergono le isole dell'Arcipelago Toscano, è una lunga fascia estesa per circa 230 chilometri, in cui si alternano lunghe spiagge, in particolare alle foci dei principali fiumi, e alte coste in cui sono presenti rilevanti promontori. Il contributo si propone di fornire un quadro dei porti e degli approdi, di descrivere l'evoluzione delle loro strutture e dei sistemi di connessione che si articolano nel tempo con l'arcipelago e con i mercati del Mediterraneo, e tramite gli assi di comunicazione fluviali, con il territorio retrostante. In questa luce i tratti connotativi degli scali marittimi e la rete degli scambi commerciali rappresentano il riflesso del rapporto fra lo sviluppo dei porti e le città della Toscana.

In tale prospettiva si esamina in particolare il porto della Repubblica di Pisa, quello di Piombino e la portualità sistemica minore della Toscana in età medievale, a cui segue una analisi delle trasformazioni intervenute sulla portualità di prima età moderna durante l'affermazione del Ducato, poi Granducato di Toscana al centro del quale domina il nuovo di porto di Livorno.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Andrea Fara, Sapienza Università di Roma

Economie del mare e dal mare a Roma e in area romano-tirrenica nel lungo Quattrocento

Abstract

Nel corso dei secoli il rapporto tra Roma e il suo territorio si è senza dubbio configurato in relazione alla particolare evoluzione politica ed economica dell'Urbe stessa; tuttavia, in modo speculare, l'uso congiunto delle rotte marittime e delle vie fluviali – ovviamente integrate negli e dagli itinerari terrestri – ha configurato buona parte dell'economia e quindi degli spazi cittadini. Numerosi documenti rilevano tali specificità già per l'Altomedioevo, attestando, pur rimodulati a seconda del momento, l'interesse e la continuità d'uso delle strutture portuali romane, la vitalità delle vie marittimo-fluviali, la persistenza dei traffici commerciali tra il Mediterraneo e l'Urbe. Simili tendenze sono più evidenti a partire dalla fine del Trecento e soprattutto nel corso del lungo Quattrocento, quando Roma divenne il punto di riferimento di una rete economica e finanziaria assai ramificata a livello tanto locale quanto internazionale. Il rientro del papa e della sua corte da Avignone segnò una profonda riorganizzazione degli spazi politici e una forte espansione economica al fine di rispondere alla crescente e diversificata domanda di beni e servizi esercitata da una popolazione in rapido aumento. Roma sviluppò, così, una notevole dimensione portuale, venendo servita da un sistema marittimo-fluviale in grado di soddisfare i suoi diversificati bisogni. I trecenteschi statuti dell'Urbe sottolineano l'interesse delle autorità municipali nei confronti dell'intera fascia costiera laziale, fra Monte Argentario e Terracina, che, dal punto di vista fiscale, era considerata come un unico porto controllato dalle magistrature cittadine attraverso una specifica Dogana di Mare di Roma. A Nord di tale fascia si distinguevano gli scali di Corneto (collegato alla produzione granaria del Patrimonio) e di Civitavecchia (con funzioni di interscambio). Dal Meridione provenivano navigli in particolare da Sperlonga, Gaeta, Napoli, Sicilia e Sardegna. Ostia e Porto, all'imboccatura del Tevere e collegati con i porti fluviali urbani, fungevano da postazioni di controllo e di presidio. Internamente alla città, il sistema era incentrato proprio sull'asse del Tevere, coi suoi porti di Ripa Grande (a Sud, vero e proprio porto di mare) e di Ripetta (a Nord, per le imbarcazioni che scendevano dall'interno). Roma aveva dunque le caratteristiche di una peculiare “repubblica marinara”, inserita in un complesso sistema romano-tirrenico integrato tra mare, fiume e terra, e con primarie interconnessioni marittime con Genova e Pisa, poi soprattutto con Genova, con un deciso inserimento nel circuito mercantile ligure-genovese (anche se non tutte le navi erano di quella provenienza). In questo ampio panorama, si daranno spunti in relazione a: interventi da parte delle istituzioni – comunali, curiali e papali – per il progressivo controllo delle coste, delle rotte marittime e delle vie fluviali in servizio all'Urbe; la presenza, la manutenzione o l'allargamento da parte delle medesime istituzioni di idonee strutture portuali e di cantieristica navale lungo le coste tirreniche e in primis sul Tevere; i commerci a breve, medio e lungo raggio provenienti dalle diverse aree del Mediterraneo per soddisfare la domanda di una città in veloce trasformazione e in forte crescita demografica ed economica (dai prodotti di base quali grano e vino, fino ad articoli più ricercati, tra cui pure oggetti d'arte); le attività della pesca e delle peschiere; la presenza di gualchiere fluviali per la produzione tessile; i mulini da grano fluviali. Molti, quindi, gli interessi che, nel lungo Quattrocento, poterono attirare investitori e investimenti, soprattutto mercanti e banchieri toscani, ma pure liguri, facendo di Roma una delle principali piazze economiche, commerciali e finanziarie d'Europa tra tardo Medioevo e prima Età moderna. Tutto ciò, e molto altro, contribuì a modificare il volto della città e il suo paesaggio urbano, evidenziando, in definitiva, il quadro di un'economia romana assai più dinamica e articolata rispetto a quanto normalmente ritenuto.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Francesco Paolo Tocco, Università degli studi di Messina
Napoli e il controllo del Tirreno meridionale (secoli XIII-XV)

Abstract

Negli anni in cui fu adottato da Giovanna II Alfonso il Magnanimo realizzò una strategia di concessione o riproposizione di privilegi commerciali a varie località del Tirreno Meridionale, in particolare Lipari e Tropea, destinata a mantenersi e rafforzarsi nei secoli a venire. Napoli si avviava così ad essere definitivamente il centro principale di gestione delle rotte basso-tirreniche nell'interconnessione tra il grande commercio, soprattutto genovese e catalano, e quello su scala minore, invertendo una polarità marittima che alla fondazione del regno di Sicilia vide la preminenza di Palermo e Messina a scapito dei porti campani come Amalfi e Salerno poi invertitasi con il passare dei secoli, soprattutto con la conquista angioina delle Eolie dopo la battaglia di Lipari del 1339.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Pinuccia F. Simbula, Università degli studi di Sassari
L'altra sponda dell'Adriatico - Dimensioni storiografiche di un concetto problematico

Abstract

Porti insulari e assetti nel quadro del Mediterraneo occidentale: il caso della Sardegna (XII-XV secolo)
La relazione prende in esame i tempi della strutturazione della maglia portuale della Sardegna e la sua evoluzione tra il XII e il XV secolo nel contesto delle trasformazioni degli equilibri mediterranei. Si evidenziano le caratteristiche geografiche degli scali, a cominciare dalla dislocazione degli impianti e dal rapporto con la topografia insediativa, le infrastrutture su cui poggiano gli impianti, la cronologia degli interventi e i mutamenti degli assetti e delle gerarchie all'interno dei sistemi di scambio in cui l'isola era inserita.

Tra XII e XIII secolo l'azione del commercio opera una prima selezione della maglia portuale, dove la preminenza è giocata tanto sulla rendita di posizione quanto sulle funzioni economiche disimpegnate. I ripensamenti topografici duecenteschi, sulla spinta dell'azione pisana e genovese, dispiegano una profonda riorganizzazione del paesaggio portuale in stretta relazione alle caratteristiche produttive dei territori di cui gli scali sono i terminali e ai sistemi commerciali in cui di volta in volta sono inseriti. I processi di riqualificazione e organizzazione, supportati da rilevanti investimenti, adeguano gli impianti esistenti o danno vita a nuovi porti, in funzione dei traffici e delle esigenze economiche. È questa l'età delle fondazioni e delle rifondazioni che a cavallo del Trecento configurano la rete di approdi e le connessioni marittime dell'isola. Tra il XIV e il XV secolo con la conquista catalano-aragonese, le iniziative regie, attraverso precise scelte politiche, accompagnano le iniziative mercantili e riorientano gli scali disegnando la rada trama portuale, strettamente collegata a rotte i cui orizzonti nel tardo medioevo sono saldamente ancorati allo spazio mediterraneo iberico.

Tirreno/Adriatico. Due mari a confronto: ambienti, geografie, ecosistemi

Giovedì 6 e Venerdì 7 novembre 2025
Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti

Victòria A. Burguera-Puigserver, Universität Heidelberg

Verso uno sfruttamento delle risorse marittimo-terrestri nell'area aragonese-maiorchina: infrastrutture portuali e preparativi navali nel Basso Medioevo

Abstract

La dedizione e la proiezione marittima della Corona d'Aragona nel Medioevo sono state ampiamente trattate dalla storiografia. A partire dal XIII secolo, le aspirazioni espansionistiche della Corona catalano-aragonese si manifestarono nel Mediterraneo, con la conquista e la successiva creazione del regno di Maiorca come primo passo nel 1229. L'espansione politica fu accompagnata dalla diffusione di interessi economici, soprattutto commerciali, da parte di settori privati che seppero approfittare della maggiore presenza e del controllo di punti commerciali strategici da parte della Corona. Allo stesso tempo, il dominio e le esigenze difensive dei nuovi territori marittimi, insieme a un crescente interesse economico per lo scambio di beni e per la presenza nelle principali rotte commerciali, motivarono la nascita di istituzioni dedicate alla gestione della difesa, al comando e mantenimento delle flotte, alla tutela degli interessi commerciali locali, ecc.

La storiografia ha individuato dietro allo sviluppo della grande industria navale della Corona finalizzata a soddisfare le aspirazioni espansionistiche e difensive della monarchia la nascita di una fiscalità generale e il crescente interventismo delle principali città regie (molte delle quali costiere, come Barcellona, Valencia, Maiorca) nelle decisioni di governo, in costante dialogo e collaborazione con l'autorità monarchica. Pertanto, il fatto che lo spazio marittimo, in quanto ambito di crescita politica ed economica dei territori catalano-aragonesi, abbia finito per modellare le stesse strutture istituzionali di governo della Corona d'Aragona sembra essere fuori di ogni dubbio.

Il mio intervento, oltre a soffermarsi in modo introduttivo sulla proiezione politica, economica e istituzionale della Corona d'Aragona verso lo spazio marittimo a partire da una rassegna bibliografica, si concentrerà in modo innovativo sull'analisi dei porti e degli insediamenti costieri che furono effettivamente utilizzati per i preparativi di tale espansione mediterranea. Attraverso l'analisi dei luoghi in cui furono armate, costruite e radunate le forze navali, lo studio intende comprendere l'uso che la Corona fece degli spazi costieri e lo sfruttamento delle risorse terrestri e marittime per impiantare la base della sua proiezione marittima. Lo studio si concentrerà soprattutto sugli insediamenti iberici, potendo includere anche lo sfruttamento delle zone recentemente conquistate, come le isole di Maiorca, Minorca, Ibiza, Sicilia e Sardegna.