DEGLI « ORDINAMENTA ET CONSUETUDO MARIS » DI TRANI

Il 1507 a Venezia venne pubblicato un volume: *Statuta Terrae Appignani.* Era una miscellanea di documenti della Marca Picena con gli Statuti di Fermo e un documento estraneo, poco più di quattro facciate, portante un'intestazione insospettata: « *Ordinamenta et* « *Consuetudo maris edita per consules civitatis. Trani. Al nome* « *delo omnipotente dio Amen Millesimo sexagesimo terzio prima* « *indictione* » (1).

Questi Statuti di Fermo furono ripubblicati con gli *Ordinamenta* di Trani il 1589, il 1688 e il 1691 (2). E nonostante le quattro edizioni, la conoscenza degli Ordinamenti tranesi non si diffuse; ma il 1839, allorchè il *Pardessus* li pubblicò separatamente tra le più importanti fonti giuridiche medievali del diritto marittimo nel V volume della monumentale *Collection de lois maritimes antérieures au XVIII siècle,* (3) si imposero all'attenzione degli studiosi e vi suscitarono un fervore di studi assai vivo particolarmente per quel loro datarsi nientemeno che con l'anno 1063 e così andarsi a collocare nel più lontano posto in ordine di tempo.

Si riportano infatti, con datazioni in verità raramente pacifiche,

---

(1) *Venetiis, auspiciis cura ac diligentia ..... viri Marci Martelli, 1507,* in 4° (cm. 31), cc. I-III; nella Biblioteca Nazionale di Firenze, di cui riproduzione in Appendice.

(2) *Statuta Firmanorum. Firmi, apud Sertorium de Montibus, 1589.* Sostanziale ristampa della edizione veneziana, salvo lievi differenze ortografiche (nella Biblioteca Nazionale di Napoli e nella Biblioteca Comunale « G. Bovio » di Trani); *Statuta Firmanorum. Firmi, apud Sertorium de Montibus impressa anno domini 1589 et de novo Firmi, apud Andream de Montibus impressa anno domini 1688* (nella Biblioteca Oliveriana di Pesaro); *Statuta Firmanorum. Firmi,* per i tipi di Antonio De Monte. 1691.

(3) Paris, à l'Imprimerie Royale, I-VI, 1828-1845.

al 1160 (o 1161) il *Constitutum Usus Pisanae civitatis;* al 1204 le disposizioni concernenti il diritto marittimo che trovansi nei *Commentarii super consuetudinibus praeclarae civitatis Bari,* attribuite dalla tradizione ai giudici Andrea e Sparano da Bari; al 1225 gli *Statuta Tarretarum* di Venezia; al 1313, come data più lontana, l'*Imposicio Officii Gazarie* di Genova; al 1318 il *Breve Portus Kallaretani* di Cagliari; al 1334 gli *Statuti* di Rimini; a non prima del 1339 i « *Capitoli et ordinacioni di la curti di mari di la nobili citati di Messina* » dei *Capitula consulatus maris Messane;* al 1397 lo *Statuto del Mare* di Ancona (4). Questi *Ordinamenta* tranesi sarebbero pertanto più antichi anche delle due più importanti raccolte medievali: di quella detta *Tabula de Amalpha,* la cui prima parte in latino si attribuisce a non prima del 1131, riportandosi la seconda in volgare alla fine del sec. XIV (5); e di quella detta *Consolato del Mare,* apparsa la prima volta a stampa, secondo la lezione più accreditata, con una edizione di Barcellona del 1494 e in Italia in lingua italiana il 1519 col titolo *Capitoli et ordinazione di Mare et di Mercante,* ritenuta però in vigore da almeno due secoli, opera fondamentale del diritto commerciale marittimo per giuristi quali il *Grotius,* il *Vinnius,* il *Pothier,* il *Targa,* il *De Luca,* l'*Emerigon,* l'*Azuni,* il *Pardessus* (6), della quale il *Casaregis* scrisse: « *Consulatus maris qui in materiis maritimis debet inviolabiliter attendi uti universalis consuetudo non minus legis vigorem in se habens communiter apud Provincias et Nationes recepta* » (7).

E mi sono limitato agli statuti più antichi (8).

---

(4) Cfr. la pregevole rassegna indicativa del SENIGALLIA sulla Mostra bibliografica in occasione del Convegno internazionale di studi storici del diritto marittimo medievale tenutosi a Amalfi il 1934 (*Atti.* Vol. II, Napoli, 1935), e quella altrettanto pregevole del RONCHI, presentata dal CATERINO, in occasione di questa Celebrazione del nono centenario degli Statuti Tranesi a Trani (catalogo a cura della Soprintendenza Bibliografica per la Puglia e la Lucania e della Biblioteca Comunale « G. Bovio » di Trani).

(5) Cfr. la lezione diplomatica del GALLO sulla *Tabula de Amalpha,* nel volume portante lo stesso titolo, edito a cura del Comitato Napoletano dell'Associazione italiana di diritto marittimo, Napoli, 1934.

(6) Cfr. SCIOLLA, *Discorso* di presentazione dell'edizione speciale de « *Il Consolato del mare colla spiegazione di G. M. Casaregi* », Torino, Utet, 1911.

(7) *Discursus legales de commercio,* XIX, 3, Genova, Scionico, 1707.

(8) La produzione statutaria fu molto cospicua e duratura; nella sponda orientale dell'Adriatico ebbero propri statuti marittimi tutte le città marinare: Ragusa, Spalato, Lesina, Veglia, Arbe, Scardona, Tragora, Cattaro, Curzola,

E' noto che cosa sono questi *Ordinamenti, Capitoli, Costituti, Tavole*. Sono raccolte medievali di norme consuetudinarie. Non però mere compilazioni ma elaborazioni più o meno sistematiche e aggiornate, dichiarate valide in un determinato luogo e comunque effettivamente adottate per la disciplina giuridica dei traffici del mare. Per la qual cosa spiegarono sul mare l'autorità e la validità di corpi di leggi scritte. Alcune riguardavano il diritto marittimo pubblico e privato, altre si limitarono quasi esclusivamente ai rapporti di diritto privato, come questi Ordinamenti tranesi. E quale ebbe vigore locale, quale su di un territorio più ampio; il *Consolato del Mare* l'ebbe addirittura presso tutti i popoli che si affacciavano sul Mediterraneo, ivi rappresentando il diritto marittimo comune rispetto ai singoli statuti i quali costituivano un *jus proprium* (9), operante sino alla metà del sec. XVIII e così resistendo per un certo tempo anche all'*Ordonnance de la marine* di Luigi XIV (1681) che, vera e propria codificazione, fondavasi sull'autorità di uno Stato potente.

Quanto alla fonte, non si pensi quindi ad esse come a leggi formali secondo la nomenclatura del diritto pubblico di oggi, cioè emesse da un potere che su di un territorio ha la somma della sovranità ovvero da un organo legislativo direttamente o per delega. Esse non nacquero dalla volontà del principe, nè da accordi internazionali, nacquero anzi dove mancavano tali fonti ovvero, i poteri politici cadendo, la potestà della legge scritta si affievoliva e prevaleva la consuetudine. Ecco perchè sorsero dopo il mille, e sul mare — congenialmente tendente a un *ius commune* — prosperarono più lungamente. La loro genesi però fu manifestazione di imponenti fenomeni generali di quel tempo, confluenza di elementi storici, geografici, giuridici, economici, sociali, e del bisogno di dar certezza al diritto che dalla crisi dell'Impero Romano mancava di fonti di poteri politici. Ed è con un inquadramento corale che si riesce a intenderle più adeguatamente.

Quanto al contenuto, esse recepirono — nè poteva essere diversamente — il patrimonio giuridico tradizionale di testi e consuetudini. Ed era un patrimonio sostanzialmente comune, chè già in via

---

Pago, Melida, Braccia, Seguri, Sebenico, pubblicati dal BRAJKOVIĆ, *Étude historique sur le droit maritime privé du littoral jougoslave*, Marseille, 1933.

(9) Così, CALASSO, *Medio Evo del Diritto - I - Le Fonti*, Milano, Giuffrè, 1954, p. 439.

generale la storia mostra che dove si verificano affinità di situazioni e di rapporti economici, ivi spontaneamente si vien formando una uniforme pratica giuridica, più agevole se c'è l'influenza o la prevalenza di un potere politico; a Roma *Cicerone* poteva esclamare: « *Non erit alia lex Romae, non alia Athenis* » (10). Sul mare poi, precipuamente, il diritto mantenne sempre, istanze perenni, e la conservazione della produzione tradizionale, e la formazione di norme uniformi. Perciò non si cerchi in queste raccolte, non in questi Ordinamenti tranesi, come altri recentemente ha fatto sia pure con onesto intento o per negare o per attribuire originalità (11), chissà quali o quanti istituti tipici del diritto della navigazione. Queste raccolte sono innestate sostanzialmente sul grande tronco della civiltà giuridica ellenico-romana con l'apporto, man mano, del diritto bizantino (12), dei testi dell'oriente mediterraneo e degli usi formatisi nei secoli posteriori sino ad esse. Ma di tutto quell'immenso patrimonio ciascuna prende a sistemare una parte più o meno ampia, probabilmente quegli istituti che ricorrevano più frequenti nella pratica locale. Si resterebbe però lontani dal vero se ad esse attribuissimo un mero carattere compilatorio, perchè, anzi, nella gran parte di esse si riscontra perfino un certo contributo di pensiero nuovo (13), e di tutte si può dire che, sensibili alle nuove pratiche giuridiche venutesi elaborando nei secoli posteriori ai testi antichi e vagolanti più o meno amorfe, da esse stagliarono, dando spesso luogo a contributi giuridici originali, figure precise e istituti organicamente elaborati, come questi Ordinamenti tranesi per lo *scrivano di bordo* nel cap. 16°

(10) *De republica*,, L. III, cap. XVII.

(11) Negativamente N. MARVULLI, « Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός » *e* « *Ordinamenta et consuetudo maris edita per consules civitatis Trani* », in *Annali della Facoltà di giurisprudenza dell'Università di Bari*, vol. XVII, e nel presente numero di « Archivio Storico Pugliese » pp. 42-64, positivamente INGUSCI P., *Gli Ordinamenti di Trani nella storia del diritto marittimo*, in *La Voce Repubblicana*, 19-20 giugno 1963.

(12) Ciò va tenuto presente specialmente per la Puglia ora che, a proposito del prevalente insegnamento che sarebbe rimasto dominante il diritto longobardo allorchè essa cadde sotto il dominio di Bisanzio, si insegna invece che vi rimase come diritto territoriale il diritto romano-bizantino: così, CALASSO, *Lezioni di storia dir. it. - Le fonti*, Milano, 1946, p. 51, e LEICHT, *Il processo italo bizantino nell'Italia Meridionale*, in *Atti* del Congresso int. di dir. rom. e di storia del dir., curati dal MOSCHETTI, vol. IV, pp. 331-2.

(13) Cfr., per esempio, SCIOLLA, *op. cit.*, nota a p. XXI, sul confronto tra il Capitolo 249 « di robba trovata » del *Consolato del mare* e il titolo del Digesto *de incendio, ruina, naufragio* (f. XLVII, tit. IX).

(14). In generale mostrano di avere superato parecchie incertezze

(14) « Proponemo dicemo et sententiamo nui consuli predicti che qualunqua patrone menasse scrivano. Ello debia essere iurato del suo commune et deve essere bono et leale. Et questo dicto patrone non possa fare scrivere nisuna cosa che habia con nissuno mercatante de presente overo altro testimonio. Et simigliante caso et termine sia coli dicti marinari et se altro overo el contrario de cio facesse et scrivesse che quello suo quaterno over libro non sia tenuto ad nulla rasione ne ad esso se deba dare fede alcuna. Et se questo scrivano recevesse mercatantia dali mercatanti et manchasseli sia tenuto ad mendarlo esso scrivano: et lo dicto quaterno si deve essere copto di carta pecudia »: tale il contenuto del Cap. 16°, con una disciplina diretta, naturalmente, ai rapporti privati e tuttavia non scevra di una certa ufficialità nelle sue prescrizioni sulla obbligatorietà di uno scrivano a bordo, sul giuramento pubblico di lui (su cui, particolarmente, MANFRONI, *Storia della Marina italiana dalle invasioni barbariche al trattato di Ninfeo*, Livorno, 1899, pp. 489 e segg.), sulla imposizione extranegoziale della responsabilità personale di lui, sull'efficacia probatoria delle sue annotazioni in un apposito libro del quale anche la composizione materiale è obbietto di una prescrizione formale che farebbe preconizzare la futura imposizione di un apparato formale a determinati libri di commercio. Per tal modo questa elaborazione presenta una figura più organica di quella della Tavola amalfitana, pur tanto apprezzata a confronto delle altre figure dell'equipaggio dal SENIGALLIA e dal SOPRANO (v. *Tabula de Amalpha*, Napoli, 1933, a cura del Comitato napoletano dell'Associazione Italiana di Diritto Marittimo, p. 40), e dallo SCHUPFER (*Trani e Amalfi: studi sulle consuetudini marittime del medioevo*, in *Riv. It. Scienze Giur.*, XIII, 1892); più organica anche di quella dello Statuto veneziano del Tiepolo (cfr. PREDELLI e SACERDOTI, *Gli statuti marittimi veneziani fino al 1255*, Venezia, 1903, p. 74); superata, spiegabilmente, dalle raccolte più tarde (cfr. GENUARDI, *Il libro dei capitoli e delle Coste e Consolato di mare di Messina*, Palermo, 1924; ZENO, *Il Consolato del Mare di Malta*, Napoli, 1906, pp. 48-49). La elaborazione tranese appare tanto più rimarchevole in quanto l'istituto dello scrivano a bordo fu quasi ignoto nei paesi atlantici occidentali, nei cui usi se ne trovano scarse tracce (cfr. VALIN, *Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la marine*, La Rochelle, 1776, I, p. 476), e addirittura ignorato dalle raccolte nordiche, salvo un nudo cenno nei *Rôles d'Oléron* (1266?), mentre fu sempre presente nell'Adriatico e nel Mediterraneo dove l'ASHBURNER lo ritenne nato sino dall'alto medio evo (v. « Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός », *The Rhodian Sea-Law*, Oxford, 1909, introduzione, p. CXXXVIII), ipotesi sulla quale io espressi qualche riserva (cfr. « *Il Giornale nautico* », Cedam, Padova, 1943, p. 12 e segg.); man mano però in questi mari elaborato da tutta la produzione statutaria fino a che il 1681 dalla *Ordonnance de la marine* ebbe una netta posizione sistematica con ampia articolazione (Libro II, tit. XIII, artt. 1 a 9) dalla quale hanno attinto le legislazioni posteriori, nonchè una concezione accentuatamente pubblicistica che potrebbe far pensare a una rivalutazione di quella officialità che, evidente nelle prime raccolte statutarie, erasi alquanto affievolita nel Consolato del Mare.

delle fonti del diritto marittimo antico: per es., il *nauclerus,* che *Demostene* identifica col proprietario e padrone (15), ora è anche una persona preposta solamente alla direzione tecnica: così nel cap. 14° di questi Ordinamenti e nel cap. 49° della Tavola Amalfitana (16). Il loro contenuto, dunque, è il diritto che da secoli si era venuto accumulando e tramandando da testi e consuetudini e che esse recepiscono, rielaborano, arricchiscono e, accentuando un generale intervento pubblicistico nel controllo della navigazione (17), a loro volta tramandano inserendosi in quel disegno storico degli istituti giuridici marittimi che la scienza del diritto della navigazione oggi studia per meglio intendere il sistema e le leggi vigenti (18).

---

(15) Contro *Aristocrate.*

(16) Veramente gravi erano quelle incertezze. Gli esempi sarebbero parecchi e lungo il discorso, che però metterebbe in evidenza quanto contributo sostanziale dette questo diritto statutario alla separazione di istituti giuridici la cui individuazione presso le fonti romane e gli altri testi ha tormentato particolarmente l'odierna romanistica. Basterebbe ricordare la disputa sull'equiparazione nelle fonti tra *magister navis* e capitano, coinvolgente anche l'attività armatoriale e la responsabilità dell'armatore, equiparazione messa in dubbio da Van Wetter (*Les obbligations en droit romain,* Paris, 1886, III, p. 21 e segg.), seguito dal Berlingieri (voce *Armatore* in *Enciclopedia Giur. It.*) e poi da Alfredo Rocco col forte argomentare e la vasta informazione a lui consueti (*La responsabilità degli armatori nel diritto romano,* in *Giur. It.,* 1898, IV, p. 35 e segg.) e ancora dal Valeri (*Plures exercitores,* in *Riv. Dir. Comm.,* 1923, I, p. 22, nota 1), ma di contro, affermata valida dal Ghionda (*Sul magister navis,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1935, I, pp. 334-42 e segg.) con l'autorità di una schiera di grandi romanisti, Gluck, Heumann-Seckel, Girard, Bonfante, Scialoja V., Perozzi, Arangio-Ruiz, cui aggiungerei Fadda e Bensa in Windscheid (*Pandette,* nuova rist., Torino, II, p. 871, nota 7). V. per gli studi posteriori, A. Scialoja, *Cenni storici critici ed esegetici intorno alla qualifica di armatore,* in *Riv. Dir. Nav.,* 1936, I, pp. 189 e segg.; De Martino, *Studi sull'actio exercitoria,* ivi, 1936, pp. 243 e segg.; De Robertis, *La responsabilità dell'armatore in diritto romano e i limiti di validità del principio limitativo,* ivi, 1953, I, pp. 13 e segg.; e per la parte storica, Huvelin, *Études d'histoire du droit commercial romain,* Sirey, Paris, 1929, chapitre III: *l'action « exercitoria » et l'action « institoria »,* pp. 160 a 184; Solazzi, *L'età dell'actio exercitoria,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1941, I, p. 185 e segg.; inoltre Del Prete nelle voci *Exercitor, Nauclerus, Nauta,* in *Nuovo Digesto It.,* e letteratura ivi.

(17) Cfr. Dominedò, *Principi Dir. Nav.,* Cedam, Padova, 1957, I, *Parte Generale,* p. 25.

(18) Nel loro aureo *Manuale del diritto della Navigazione* il Lefebvre d'Ovidio e il Pescatore sistemano i precedenti storici in un capitolo intitolato « I precedenti *legislativi* del *codice della navigazione* » (Giuffrè, Milano, 1950);

Quindi non si cerchino, dicevo rivolgendomi particolarmente a un certo persistente dilettantismo, in questi Ordinamenti e negli altri statuti medievali le scaturigini di chissà quanti istituti del diritto marittimo comune. Provengono addirittura dalla legislazione egiziana detta *Codice di Hammurabi,* risalente al 2250 a.C., le prime posizioni giuridiche sulla costruzione e sulla utilizzazione della nave, sull'arruolamento, sulla responsabilità del vettore (19). Nulla conosciamo dei Fenici, che presumibilmente una produzione dovettero aver fatto essendo stati, sulla testimonianza di *Erodoto* (20), a cominciare dal sec. XV a.C. tali navigatori da acquisire il predominio nel commercio marittimo della loro epoca (21). I Greci, dei quali l'*Odissea* testimonia una potenza navale guerresca sino dai sec. IX-VIII a. C., nonostante che il loro pensiero classico fosse predominato da esigenze etico-politiche (22), ebbero una grande espansione coloniale sulle coste ioniche (Magna Grecia) e tirreniche, disciplinando i traffici con una importante legislazione marittima affi-

---

e siamo intesi con ANTONIO SCIALOJA che « storia del diritto della navigazione vuol dire storia del diritto marittimo » (*Corso,* Roma, 1943, p. 17). Ampie trattazioni delle fonti storiche con dettagliati disegni dei singoli istituti v. in BRUNETTI, *Dir. Mar. Priv. It.,* Utet, 1929, vol. 1, pp. 70 a 255; e ora nella importante « *Premessa storica* » del DOMINEDÒ, ove l'illustre autore, tra i caratteri della storia del diritto marittimo, accentua l'osservazione che da esso sgorgano « spontaneamente molti degli istituti poi allargantisi alla cerchia del commercio terrestre o addirittura confluenti nell'ambito del diritto comune » (op. cit., p. 15).

(19) Cfr. MANZINI V., *Il Diritto commerciale nella legge più antica del mondo,* da una stele di Hammurabi, re della prima dinastia di Babilonia vissuto circa il 2250 a.C., venuta alla luce negli scavi francesi in Susa negli anni 1897-1899, di cui i §§ 235 a 240, in *Riv. Dir. Comm.,* 1903, I; e BONFANTE, *Le Leggi di Hammurabi,* in *Studi Generali,* Roma, 1926.

(20) *Le Storie,* I, 2, 115-179.

(21) Cfr. GOLDSCHMIDT, *Storia universale del dir. comm.* (versione it., traduzione *Pouchain e Scialoja A.*), Torino, 1913, pp. 25 a 45; in molti altri temi è sempre presente questo grande rinnovatore degli studi di storia del diritto commerciale.

(22) Leggonsi con suggestione le puntualizzazioni del BARBIERI (*Fonti per la storia delle dottrine economiche - Dall'antichità alla prima crociata,* Marzorati, Milano, p. 29) sulla evoluzione del pensiero greco in materia di commercio da *Aristotele* a *Platone* a *Senofonte,* e da uno stato di pavidità « delle dannose conseguenze morali determinate dall'attività mercantile » al riconoscimento della utilità di inserire il mercante tra i produttori e il consumatore sino alla giustificazione del commercio con l'estero.

data in gran parte alla consuetudine (23); da essi, per testimonianza ancora di *Demostene* parlando del sofista *Làcrito,* venne la prima elaborazione della comproprietà navale e del prestito a cambio marittimo (*foenus nauticum*), che negli Ordinamenti tranesi è nel capo 31°, istituto giuridico molto praticato nel medioevo e giunto fino ai giorni nostri (24). Dalla *Lex Rhodia,* legge organica del 474-479 a.C., fu elaborato il gettito, istituto tipico della navigazione mercantile accolto da tutti i popoli a venire (25). Roma, senza un *corpus* di leggi marittime, sentì l'influenza degli usi greci; tuttavia dai frammenti dei suoi giureconsulti (*Istituzioni* di *Gaio* e *Sentenze* di *Paolo*) e vieppiù dal *Digesto* su insegnamenti ulpinianei vennero elaborati i concetti di demanio pubblico, di lido, di spiaggia, più spiccatamente la responsabilità dell'armatore e del preponente, i doveri del depositario, la disciplina dei furti a danno del carico, il naufragio: quasi tutti presenti negli Ordinamenti tranesi (26). Nuovo contributo venne da Bisanzio, cui passò il potere politico, con la importante raccolta dei « *Basilici* » (anni 886-911 d.C.), nella quale si nota un certo nuovo indirizzo legislativo pur mantenendosi la grande tradizione ellenico-romana giustinianea. Intanto era sorto e si diffondeva il Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός, comunemente detto legge pseudo-rodia, imponente

(23) SEGRÈ, *Manuale di storia del commercio,* Torino, 1915, p. 23. I greci avevano potenziato la capacità delle navi mercantili, usando navi da 50 remi, distribuiti a spina, 25 per banda: su ciò MAYR, *Manuale di storia del commercio,* nella *Biblioteca di storia economica del Pareto,* VI, Milano, 1921, p. 23.

(24) Sulla comproprietà v. VALERI, *Plures exercitores* cit. Ma la divisione della proprietà della nave in 24 carati apparirà nei secoli XV e XVI (cfr. TARGA, *Ponderazioni sopra la contrattazione marittima,* Genova, 1692, Cap. IX, p. 15). Sul prestito, v. SENIGALLIA, *Il prestito a cambio marittimo medievale,* in Atti del Convegno di studi storici di dir. mar. medievale, Napoli, 1934, vol. I; e per le fonti classiche, DE MARTINO, *Sul foenus nauticum,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1935, pp. 33 e segg.

(25) V. DE MARTINO, *Lex Rhodia,* in *Riv. Dir. Navig.* 1937, I, pp. 335 e segg., e 1938, I, pp. 3 a 180.

(26) Per la responsabilità dell'armatore e del preponente rinvio alla nota 16. Per gli altri temi, v. particolarmente: CARRELLI, *Responsabilità "ex recepto" del nauta e legittimazione ad agire in danno,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1938, I, pp. 323 e segg.; SOLAZZI, *Su C. I. XI. 6 « de naufragiis »,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1939, I, pp. 253 e segg. e, per l'età intermedia, SCHIAPPOLI, *Il ius naufragiis secondo il diritto della Chiesa,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1938, I, pp. 137 e segg.; v. inoltre SPASIANO, *L'evoluzione storica della disciplina dell'urto di navi,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1939, I. pp. 396 e segg.

raccolta giuridica ritenuta di origine privata, con impronta molto originale perchè in distacco dal diritto romano e dagli stessi Basilici; essa interessa particolarmente questi Ordinamenti perchè, creata probabilmente nei secoli VIII-IX d.C. e in vigore nell'Italia Meridionale addirittura sino al sec. XVI, ebbe influenza predominante nell'Adriatico nei primi secoli dopo il mille, secondo le pregevoli indagini del *Bonolis* (27) e dell'*Ashburner* (28); il *Nómos* estese, fra l'altro, l'istituto della contribuzione di avaria ai danni derivanti da tutti i rischi della spedizione ripartendoli a carico di tutti i partecipanti, una estensione che andava oltre la tradizione romanistica (alla quale più tardi si ritornerà) (29) probabilmente suggerita dalla maggiore invadenza della pirateria, che dopo le Crociate verrà addirittura alla ribalta della storia con organizzazioni private e pubbliche e guerre e alleanze con Re e Stati (30); e gli Ordinamenti tranesi parlano di qualunque avaria e di corsari: v. nel cap. 22° « qualunqua nave facesse alchuna varea... »; e i cap. 3° e 17° e 23° con la depredazione corsara tra le cause di legittimazione della contribuzione.

Fin qui, l'immenso patrimonio dei testi anteriori, che per vie diverse formava quasi « una larga consuetudine del mare » (31). Ad esso si era aggiunta la naturale germinazione di nuove entità giuridiche venutesi spontaneamente formando, con particolare floridezza sul tronco pseudo-rodio, mediante rapporti associativi tra mercanti e armatori o mercanti e marinai, in una ripresa generale dei traffici del Mediterraneo orientale e dell'Adriatico, che ebbe inizio dopo una breve depressione dovuta alla caduta degli imperi di occidente e di oriente. E queste raccolte marittime presentano una più

---

(27) *Il diritto marittimo medievale nell'Adriatico*, Pisa, Mariotti, 1921, pp. 60 e segg.; e Lampo, *Il diritto marittimo medievale nell'Adriatico*, in *Riv. Intern. Rir. Maritt.*, 1918, I, p. 113.

(28) Cfr. « Νόμος Ῥοδίων Ναυτικός », cit., introduzione.

(29) Sul tema, l'esauriente profilo storico del Lefebvre-d'Ovidio, *La contribuzione alle avarie comuni dal diritto romano all'Ordinanza marittima del 1681*, in *Riv. Dir. Navig.*, 1935, I, pp. 36 e segg.; e Nicolini, *Sulla contribuzione parziale della nave in avaria comune*, ivi, 1949, I. pp. 170 e segg.

(30) Cfr. Gosse Ph., *History of Piracy*, nella traduzione italiana del *Caprioglio*, Sansoni, Firenze, 1962, libro I, cap. I. Le città del versante adriatico furono saccheggiate a più riprese dai pirati dalmati, e nel secolo X anche dai pirati magiari che nel 947 si spinsero sino a Otranto: Cfr. Sapori, *Mercatores*, Garzanti, 1941, p. 17.

(31) Così Zeno, *Influenze romane e bizantine nella formazione del diritto marittimo medievale*, in *Atti* del Convegno Naz. Studi Stor. cit., II, p. 301.

varia articolazione della cointeressenza all'impresa navigatoria (32). Queste nuove forme sono recepite dalle prime raccolte senza lineamenti precisi, nè vi è certezza ancora oggi sui lineamenti tipici delle forme che presero nome di *societas maris, accomendacio, entega, rogadia;* sappiamo che indicavano diverse combinazioni tra capitalisti, proprietari di navi e di merci, impresari della spedizione e marinai, difficili da separarsi anche da quel contratto di *colonna* che dal sec. XII a Venezia sotto nome di *collegantia* fu il mezzo preferito di impiego della ricchezza mobiliare ed efficacissimo istrumento di espansione commerciale (33); contratto presente in tutti i secoli posteriori da per tutto nel Mediterraneo e che, adattando le sue strutture alle più varie esigenze, è pervenuto sino a noi trapiantato nel diritto del lavoro della marina da pesca (34). Nuove forme giuridiche saranno elaborate dall'attività bancaria e dal bisogno di avere a disposizione mezzi di acquisto in scali stranieri; questa necessità si acuirà coll'aprirsi delle vie oceaniche e coll'istituzione di linee marittime intercontinentali con le quali la somma dei commerci esulerà dal Mediterraneo verso il mare del nord. Frattanto sarà sorto il contratto di assicurazione (35), si andranno perfezionando i titoli

---

(32) Uno sviluppo nel quale il Dominedò vede il sorgere di una nuova concezione dell'impresa navale (op. cit., p. 25).

(33) Così Guido Luzzatto, *La commenda nella vita economica dei secoli XIII e XIV con particolare riguardo a Venezia*, in *Atti* del Convegno int. studi storici dir. maritt. med. cit.; cfr. anche Astuti, *Ancora su le origini e la natura giuridica del contratto di commenda marittima*, ivi; Soprano, *La "commenda" e la "colonna" nella Tavola di Amalfi*, ivi; Venditti C., *L'associazione fra caricatori, armatori e marinai nella storia dei rapporti sociali commerciali*, ivi; Bonolis, *L'associazione fra caricatori nel diritto marittimo medievale*, ivi; senza tralasciare, sul tema, Arcangeli, *La commenda a Venezia specialmente nel sec. XIV*, in *Riv. It. Scienze Giur.*, XXXIII, Torino, 1902. E sull'economia di Venezia, i cui rapporti medievali interessano molto il nostro tema, v. Gino Luzzatto, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia, Ed. « Centro Int. Arti e Costume», 1961, e ora Sapori, *Una storia di Venezia dalle origini al Cinquecento - Problemi e discussioni*, in *Moneta e credito* della Banca Nazionale del Lavoro, vol. XVI, 1963.

(34) Quivi ancora oggi il lavoro salariale partecipa al rischio di ciascun viaggio, retribuito dal ricavato del pescato con una proporzione la cui misura corrisponde all'impiego lavorativo a bordo (padrone, secondo, timoniere, macchinista, marinaio); questo contratto di lavoro in alcuni luoghi è chiamato ancora « colonna », ad es., nel porto di Molfetta.

(35) Cfr. Vivante, *Il contratto di assicurazione*, I; e Bensa, *Il contratto di assicurazione nel medio evo*, Genova, 1884.

traiettizi, e sul mare particolarmente i titoli rappresentativi (36), coi quali definitivamente la ricchezza si smobilizzerà e nascerà la economia moderna (37). Ma per il lungo volgere di tempo, a partire dagli ultimi testi imperiali, non ci furono, come ho già ricordato, nè in terra nè sul mare, leggi promananti dal potere politico, e, sul mare, saranno queste raccolte medievali a disciplinare i traffici, valendo come corpi di leggi scritte, fin quando il 1681 Luigi XIV codificherà le leggi della navigazione con la *Ordonnance de la Marine*, attingendo dalle raccolte mediterranee e dalle norme e raccolte delle città anseatiche con le quali entra nel Mediterraneo il diritto nordico, il tutto rifluendo il 1812 nella codificazione napoleonica la quale toglierà alle leggi del mare la separazione dalle leggi commerciali, che però il mare rivendicherà il 1942 riunendo anzi in un'unica disciplina e in un unico codice anche quelle della navigazione del cielo. Ecco dunque la grande e secolare importanza di queste raccolte medievali.

Cerchiamo ora di spiegarci come e perchè esse sorsero.

Torniamo al mille, a quel sec. XI di eccezionali fermenti, che particolarmente c'interessa. I commerci, dopo l'accennato tempo di depressione dalla caduta dell'impero di occidente, già dalla fine del sec. VII si erano svegliati, favoriti da un tollerabile stato di pace tra l'Italia bizantina e l'Italia longobarda, secondo l'accreditata tesi del *Doren* (38), e proprio nei sec. XI e XII raggiunsero particolarmente presso di noi tale sviluppo che, a detta dello *Schupfer*, « la floridezza del commercio italiano diventò luogo comune nella storia » (39). In tanto anche sulla terra ferma l'autorità della legge scritta, frantu-

(36) Cfr. NICOLINI, *Studi storici sul pagherò cambiario*, ristampa, Padova, Cedam, 1956; BENSA, *L'evoluzione storica della polizza di carico*, in *Riv. Dir. Comm.*, 1926; I, pp. 109 e segg.; SCORZA, *La polizza di carico*, 1, Roma, 1936, nella premessa.

(37) Sui rapporti tra le nuove esperienze pratiche e il sorgere di adeguati strumenti giuridici, v. le suggestive pagine dell'ASCARELLI, *Sviluppo storico del dir. comm. e significato dell'unificazione*, in *Saggi di dir. comm.*, Milano, 1955, pp. 7 a 34; e *Lezioni dir. comm.*, sec. ed. Milano, 1955, pp. 1 a 20.

(38) *Storia economica dell'Italia nel medio evo*, trad. *G. Luzzatto*, Cedam, Padova, 1937, pp. 107 e segg.

(39) *Manuale di storia del diritto italiano* (*le fonti*), Città di Castello, 1908, p. 507.

mata dal feudalesimo e affievolita o incerta da che nella nostra sfortunata penisola scesero dal nord popoli conquistatori e risalirono dal sud i Saraceni, cedeva al diritto consuetudinario sino al punto che nella vita giuridica locale, anche quando il conquistatore tollerava la legge del luogo, alla consuetudine si attribuiva prevalenza, come dimostra il *Goldschmidt* con contratti del tempo (40); e di uno stato di cristallizzazione di un diritto comune per tutti coloro che vivevano stabilmente nello stesso territorio parla il *Salvioli* per il lungo tempo che va dal sec. IX al sec. XIII (41).

Ancora. E' quello il secolo nel quale si accentua quella graduale trasformazione di tutta la vita spirituale, economico-sociale e politica dell'Europa, da tempo in atto, nella quale la storiografia contemporanea va ormai ponendo il passaggio del mondo medioevale a quello moderno (42). Fu allora che la società cominciò a differenziarsi in tante classi secondo la condizione politica, il possesso fondiario, l'appartenenza al clero. I ceti commerciali e artigianali man mano verranno a chiudersi in associazioni corporative (42 bis) le quali, ben diverse dalle associazioni di mestiere dei secoli anteriori (43), nel sec. XIII, rompendo apertamente con la civiltà feudale e rivendicando a sè il comando della cosa pubblica cittadina, creeranno il Comune, che in contrapposizione all'economia servile romana afferma una civiltà di libero lavoro. Non so se si possa ancora validamente dubitare della possibile esistenza di un Comune in Puglia nel sec. XI. dopo autorevoli ammissioni in linea di massima (44). Ma non risulta che ci sia chi abbia messo in dubbio — ed è ciò che interessa alla presente indagine — che quei rivolgimenti sociali generali non si fossero verificati anche in Puglia(44 bis). Perciò non ci sarebbe

---

(40) Op. cit., I, 1., p. 239.

(41) *Trattato di storia dir. it.*, Torino, 1908, pp. 87-88.

(42) Cfr. RITTER, *Formazione dell'Europa moderna*, trad. *Giustiniani*, Bari, Laterza, 1964, pp. 13 e segg.

(42 bis) Così il SALVIOLI, op. cit., p. 101.

(43) v. DE ROBERTIS, *Il diritto associativo romano*, Bari, Laterza, 1938; e per l'età medievale, LATTES, *Il diritto commerciale nella legislazione statutaria delle città italiane*, Milano, 1886.

(44) L'ammissione oggi è comune; non altrettanto era quando l'affermava il CARABELLESE, *L'Apulia e il suo comune nell'alto medio evo*, Bari, 1905, cui fece seguito *Il comune pugliese durante la monarchia Normanno-Sveva*, stampato postumo il 1924 a Bari.

(44 bis) Ne afferma la presenza in sul mille lo SCHIPA, *Il Mezzogiorno d'Italia anteriormente alla monarchia*, Bari, Laterza, 1923, cap. IX.

ragione di escludere che anche qui, come in tutta la società italiana, nobili, chierici, artigiani, commercianti, borghesi, contadini debbano essere venuti a frantumare la società in tante classi, ognuna delle quali deve avere agito, come da per tutto, per la propria autonomia e protetto i propri interessi particolarmente adattando gli usi tradizionali e creandone di nuovi quando da quelli ricevuti non potevano trarre la norma valida a disciplinare le nuove esigenze dei rapporti sociali ed economici. Certo è che da quel differenziarsi nella compagine sociale e dal conseguente bisogno generale di difesa degli interessi particolari, sorse ovunque spontanea un'istanza generale verso la certezza e l'adeguamento del diritto. Allora, sulla terra ferma, dove le consuetudini dei ceti popolari erano ormai affidate addirittura alla memoria di *boni viri* (45), sorgono raccolte locali di natura civilistica; sul mare, dove vigeva un vasto patrimonio giuridico particolare affidato ad antichi testi e, ancor più, agli usi, i ceti commerciali provvedono anch'essi a darsi leggi certe, fermando per iscritto almeno gl'istituti più praticati *in loco*. E nascono queste raccolte.

Nascono in quei porti dove più intensi erano i traffici. Ed ecco perchè Trani va giustamente orgogliosa di questi suoi *Ordinamenta et consuetudo maris* (46).

---

(45) Così SALVIOLI, op. cit., p. 89.

(46) Questo dramma della legge scritta a fronte della consuetudine dalla fine dell'Impero Romano d'Occidente è presentato con poderosa struttura e pagine appassionanti dal CALASSO in *Medio Evo del Diritto* cit., opera affascinante che dà opimi frutti alla scienza e grande godimento al lettore, e altri ne promette con l'attesissimo prosieguo. Vedere il grandioso panorama storico-giuridico-sociale dalla crisi del mondo antico alla grecizzazione progressiva delle regioni meridionali sotto il dominio di Bisanzio, allo sviluppo del diritto consuetudinario, al bisogno della certezza del diritto e alla prassi dell'accertamento della consuetudine, al *ius proprium* (nel cui quadro entrano gli statuti marittimi) e al suo dualismo col *ius commune* sino alla nascita dei diritti romanzi nella nuova temperie prerinascimentale. Seguire parallelamente le vicende economiche di quei secoli in GINO LUZZATTO, *Storia economica d'Italia - L'Antichità e il Medio Evo*, Roma, Edizioni Leonardo, 1949, almeno dalla prosperità di Roma nel periodo delle conquiste agli inizi della decadenza (sec. II e III d. C.), all'epoca longobarda coi primi risvegli di una economia chiusa verso un'economia di scambio, ai nuovi rapporti tra contado e città, e tra industria curtense e industria cittadina, allo sgretolamento del periodo feudale, ai mercati e agli artigiani liberi delle città, alle città marinare; e in FANFANI A., *Storia Economica - Parte I - Antichità - Medio Evo - Età moderna*, Torino,

Insorge la critica: sono davvero del 1063? E la disputa sulla datazione si arricchisce di nomi di varia autorità.

Ci sono studiosi che l'affermano, e studiosi che ciò negano; e tra questi ultimi chi nega che questo documento (contenente) possa essere stato redatto il 1063, chi mette in dubbio anche questa data per le norme contenutevi. Nelle indagini di datazione va fatta invero distinzione tra la sorte del testo e quella del contenuto. La vera redazione di un testo può essere riportata a tempo posteriore senza derivarne che non possano essere del primo tempo le norme contenutevi. Di ciò offre esempio il *Consolato del Mare* il cui testo più antico pervenutoci vedemmo attribuito al 1494, mentre si è d'accordo che le norme erano già in vigore da almeno due secoli mediante copie scritte non giunte a noi (47). Sotto un profilo similare potrei ricordare che della *Tabula de Amalpha* si aveva perfino testimonianza storica da *Marino Freccia,* giurista del sec. XVI (48), e noi ne abbiamo conosciuto il testo nel tardo 1843, scoperto dal *Gar* fra carte del doge Marco Foscarini nella Hofbibliothec di Vienna (49) per giunta in una edizione metà in latino e metà in volgare, cioè redatta in due tempi lontani tra loro. Come ciò può essere avvenuto? Si possono fare tante ipotesi, e si facciano. In via di principio resta fermo che la critica sulla data di confezione di un testo non coinvolge necessariamente la esistenza e il tempo della raccolta

---

Utet, 1961, dal'a ruralizzazione dell'economia nei trecento anni che seguirono la deposizione di Romolo Augustolo alla ripresa della capacità di consumo e di produzione industriale della città, alle conseguenze benefiche della dominazione bizantina per l'economia italiana, alla economia particolaristica e statistica feudale con mercato ristretto, al contrasto coi centri marittimi, ai tentativi di organizzare le economie europee su base continentale dei secoli IX a XI.

(47) Cfr. Sciolla, *Discorso,* cit., p. X; Leicht, voce *Consolato del Mare,* in *Enciclopedia Treccani.*

(48) Cfr. Senigallia e Soprano (*Tabula de Amalpha - Cenni stor'ci,* Napoli, 1934), i quali riportano l'affermazione del *Freccia* che « *in Regno non lege rhodia maritime decernuntur, sed secundum Tabulam, quam Amalfitanam vocant, omnes controversiae, omnes lites et omnia maris discrimina ea lege, ea sanctione usque ad haec tempora finiuntur* ».

(49) v. del detto autore, in *Archivio Storico Italiano,* vol. III, l'elenco delle carte e degli scritti inediti del doge, tra i quali (cartelle 171 a 187) il manoscritto portante questa intestazione « *Capitula et ordinationes Curiae maritimae nobilis civitatis Amalphae, quae in vulgari sermone dicuntur la Tabula de Amalpha* ».

normativa contenutavi. E proprio a proposito di questi *Ordinamenta* di Trani lo *Schaube* e *Gennaro Maria Monti,* eminenti storici, nel dissentire che il testo possa essere stato redatto il 1063, tennero separata la sorte delle norme, scrivendo il primo: che questo testo potrebbe essere la traduzione di un antico testo, fatta presumibilmente da un veneziano (50); il secondo, il quale scriveva di Amalfi e di Trani: « tutto il nostro studio riguarda la datazione dei testi a noi pervenuti, non escludendo noi affatto date più remote per quella delle norme sia di Amalfi che di Trani » (51). Entrando insomma nella grande travagliata disputa sulla vera datazione, non si può non essere intesi che, quando vacillasse il testo, non per questo Trani vedrebbe negata la vetustà delle sue norme.

Or il dissenso sulla datazione di questi Ordinamenti, che in verità ha assorbito la gran parte della imponente letteratura (52), si può ritenere polarizzato intorno a due date: quella del 1063, che trovasi indicata nel testo, e quella del 1363. Accettò la prima il *Pardessus* nel licenziare il vol. I il 1828, poscia però dubitandone (53); l'accettarono il *De Rozière* (54), l'*Alianelli* (55), il *Kap-Herr* (56), lo *Schup-*

---

(50) Cfr. *Storia del commercio dei popoli latini nel Mediterraneo* (trad. *Bonfante*), Torino, Utet, 1925, pp. 38 e segg.

(51) Così, in *Note sulla datazione della Tavola Amalfitana e degli Ordinamenti del Mare di Trani,* in *Riv. Dir. Navig.,* 1938, I, p. 216.

(52) v. tuttavia FAGGELLA, in *Gli ordinamenti marittimi di Trani* (*Temi Tranese,* 1921, pp. 83 a 92), occuparsi solamente della materia giuridica.

(53) Egli pubblicò il vol. I della monumentale *Collection* cit. con un cenno agli Ordinamenti di Trani tolto dall'edizione del 1589 degli Statuti fermani; pubblicò gli Ordinamenti il 1839 nel vol. V sia nell'edizione veneta del 1507 che in quella fermana del 1589, manifestando l'opinione che la data del documento dovesse riportarsi al 1363, ma ritenne possibile quella testuale del 1063.

(54) *Dissertation sur la véritable date du Statut maritime de Trani,* in *Revue hist. de droit français,* Paris, 1855, pp. 189 e segg.

(55) v. *Lettera* polemica a *Luigi Volpicella,* in « *Giustizia* », rivista di legislazione, Napoli, 1866; poi *Intorno ad alcune consuetudini e leggi marittime dell'Italia Meridionale,* Napoli, 1866, pp. 3 a 8.

(56) *Baylus, Potestas, Consules,* in *Deutsche, Zeitschrift für Gheschichisuissenchaft,* 1891, pp. 81 e segg., e *Zur Entstehung des Consulats in Italien,* ivi, 1891, pp. 288-9.

fer (57), il *Carabellese* (58), il *Ciccaglione* (59), il *Leicht* (60), oltre a valenti studiosi locali dal *Festa Campanile* (61), al *Vania* (62), al *Beltrani* (63), a *G. Rogadeo* (64), al *Giustiniani* (65), allo *Stea* (66), ai quali per completezza vanno aggiunti il *Pugliese,* il *Bassi, Gioia M. A.,* il *Camilleri, Pugliese F. M.* (67). La data del 1063 fu ritenuta probabile dal *Salvioli* (68); e sembrò condividerla il *D'Amelio* (69). Tra gli studiosi locali il *Prologo* ne dubitò (70). Di contro la ritennero troppo antica, riportandola al 1363, autori altrettanto autorevoli, quali lo *Sclopis* (71), il *Brandileone* (72), il *De Valra-*

---

(57) *Trani e Amalfi* cit.

(58) *Le relazioni commerciali e la Repubblica di Venezia dal sec. X al XV,* vol. I, Trani, Vecchi, 1897, pp. 22 a 44.

(59) *Di una nuova opinione intorno agli ordinamenti marittimi di Trani,* in *Studi Pépere,* Napoli, 1900.

(60) *Storia del diritto it. - Le fonti,* Giuffrè, Milano, 1937, p. 302.

(61) *Lettera al chiarissimo Sig. Luigi Volpicella intorno ad una opinione del Pardessus relativa a Trani,* Trani, Cannone, 1856.

(62) *Cenno storico con documenti autentici che provano l'antico commercio della Città di Trani,* Barletta, Vecchi, 1870, pp. 31-32.

(63) *Lettera al comm. Nicola Alianelli su gli Antichi Ordinamenti Marittimi della città di Trani,* Barletta, Vecchi, 1873.

(64) *Gli Ordinamenti di Trani,* Trani, Vecchi, 1899.

(65) *La Terra di Bari sotto l'aspetto storico, economico e naturale,* Trani, Vecchi, I, p. 199.

(66) *Saggio critico sulla storia di Trani,* Milano, Gastaldi, 1954.

(67) v. indicazioni bibliografiche e cenni sul contenuto dei loro studi nel Catalogo di cui alla nota 4.

(68) *Trattato,* cit., p. 103.

(69) *Caratteri unitari del dir. marittimo dell'Adriatico,* in *Japigia,* Bari, 1933, pp. 338 e segg.

(70) *Le carte che si conservano nell'Archivio del Capitolo metropolitano della Città di Trani,* Barletta, Vecchi, 1877, pp. 11 a 18.

(71) *Storia della legislazione italiana,* Utet, Torino, 1863, I, pp. 190 a 192, nota.

(72) *Il dir. romano nelle leggi normanne e sveve del Regno di Sicilia,* Bocca, Torino, 1885.

ger (73), il *Pertile* (74), il *Cipolla* (75), il *Besta* (76), il *Bonolis* (77), il *Solmi* (78), il *Monti* (79), nonchè un autore minore ma attivo e volenteroso quale il *Samarelli*, però sul fondamento di un documento incongruente sul quale or ora ritornerò (80). Da altri furono attribuite date diverse: il 1183 dal *Volpicella* (81), il 1231 dal *Racioppi* (82), il 1435 dallo *Schaube* (83), il 1447 dal *Gabotto* (84) seguito dal *Carci* (85).

L'indagine è condotta con appoggi tolti dai campi più vari, dalla storia giuridica a quella economica e politica, dalla numismatica alla diplomatica, dalle indicazioni anagrafiche agli attributi araldici, dalla lingua alla filologia e allo stile. Spesso la critica involge insieme testo e contenuto. Sovente la scelta dei temi è felice, induce a seria meditazione e lascia perplessi, quando addirittura non persuada. La copisteria fu occupazione alla quale la cultura e la civiltà devono infinita gratitudine, ma fu fatale che il copista, specie se di un tempo lontano e di altro luogo, superasse le difficoltà di lettura o di interpretazione sostituendo al testo originale la parola del proprio tempo, quando non aggiornasse il testo o non lo integrasse spontaneamente o per ordine del committente. Allora particolarmente le questioni di datazione si trovano davanti a scogli più o meno difficili da superare.

---

(73) *Étude sur l'institution des Consuls de la mer*, in *Nouvelle Revue du droit français et étranger*, 1891, pp. 135 e 193 e segg.

(74) *Storia del diritto it.*, Utet, Torino, 1893, II, p. 123.

(75) *Un dubbio sulla data degli Ordinamenti tranesi*, in *Rendiconti della R. Accademia dei Lincei*, Roma, Serie V, vol. V, pp. 267 a 271.

(76) *Il diritto consuetudinario di Terra di Bari e la sua genesi*, in *Riv. It. Scienze Giur.*, 1903.

(77) Op. cit., p. 628.

(78) *Storia del dir. it.*, Set, Milano, 1930, p. 491.

(79) op. cit.

(80) *Nuovo contributo su gli Ordinamenti marittimi di Trani*, Molfetta, 1937.

(81) *Gli antichi ordinamenti marittimi della città di Trani*, Santello, Potenza, 1852.

(82) *Ordinamenti e consuetudini marittime di Trani*, Napoli, 1878.

(83) *Storia del commercio*, cit. p. 38.

(84) *Il Commercio e la dominazione dei veneziani a Trani fino all'anno 1530*, in *Arch. stor. nap.*, XXIII, 1898. pp. 111 a 143.

(85) *Gli Ordinamenti marittimi di Trani*, Cosenza, Pranno, 1936, p. 26-27.

Bisogna quindi andare particolarmente prudenti e cauti, così nel demolire come nel costruire.

Non respingerei, ad esempio, la critica che si fonda sugli accenni a *denari,* che si leggono nei capitoli 1° e 31° (« qualunqua marinaro ..... sia tenuto ad pagare de ogni denaro de suo salaro »; « ciaschuno patrone di nave... se bisognasse denari... »), dove il denaro pare usato nel senso di moneta corrente, per cui il *Monti* oppone che i denari, coniati dal Principato longobardo di Salerno, erano caduti già in disuso nella prima metà del sec. X e furono riconiati da Trancredi, ultimo re normanno, e poi dagli Svevi e dagli Angioini, mentre nel sec. XI in Puglia, come emerge dai documenti del *Codice Diplomatico Barese,* si usavano il follaro e altre monete (86).

Ma non direi convincente l'argomento che vien tratto dal capitolo 11° il quale dispone che il marinaio può recedere unilateralmente dagli impegni della navigazione per tre motivi uno dei quali è l'aver fatto « voto de andare ad san jacomo al sancto sepulcro o ad Roma ». Si dice che cotesto includere il pellegrinaggio a S. Giacomo di Compostella di Galizia (Spagna) accanto ai pellegrinaggi al Santo Sepolcro e a Roma, soliti in ogni tempo, porte-

---

(86) Op. cit., p. 226, con in nota i riferimenti al Cod. dipl. bar. (Voll. I, IV, V, 1897, 1900, 1902. Glossario) e l'aggiunta che uno dei primi esempi pugliesi di pagamento in danari è del 1245 (stesso Cod., VI, 1906, p. 146). Tuttavia non reputerei decisamente precludente l'argomentazione del MONTI, perchè, trovandosi la costa pugliese il 1063 sotto l'influenza politica di Bisanzio e senza una monetazione imposta dal potere dominante, non sarebbe da escludere che, come a suo tempo avrebbe accettato di fatto una moneta battuta da un Principato vicino, così ne avesse conservato l'uso o avesse tardato a dismetterlo quando quella moneta stava andando in disuso. Aggiungerei che la lettera del cap. 31° (« ciascuno padrone... che bisognasse denari...) fa pensare a un uso della parola denari non come misuratore di valori ma secondo il concetto che la moneta aveva avuto nella dogmatica della economia monetaria romana, dove tendeva « ad identificarsi con quello di ricchezza divenendo il più proprio simbolo di questa »: così ASCARELLI, *Premesse di storia dogmatica alla teoria giuridica della moneta,* in *Studi giuridici sulla moneta,* Giuffrè, Milano, 1952, p. 2, e ricchissima letteratura ivi. Insomma si potrebbe pensare alla sopravvivenza di una parola con mutamento di significato dal concreto all'astratto, alla stessa maniera che proprio a Trani, a Molfetta e in città vicine, ancora oggi il dialetto, per indicare astrattamente la ricchezza, usa la parola « tornese », che fu moneta corrente nel Regno di Napoli e delle due Sicilie, dismessa quindi da un secolo.

rebbe sicuramente più vicina la datazione perchè sarebbe stato impossibile che nel 1063 i marinai tranesi fossero frequenti in Galizia (87). Mi pare si possa validamente opporre che questa, come ogni raccolta normativa, era rivolta alla generalità dei naviganti che praticavano il porto di Trani, e inoltre che Compostella, a detta di *Josè A. de Luna,* sino dal sec. IX, con la scoperta della tomba di S. Giacomo, era divenuta famosa in tutta la Cristianità e uno dei massimi centri dei pellegrinaggi del medio evo (88).

Altro argomento contro la datazione del 1063 è tolto dal capi-

---

(87) Così, MONTI, op. cit., p. 226; e SAMARELLI, op. cit., pp. 74-75.

(88) Così, in voce GALIZIA, nella *Enciclopedia Treccani*. La negativa del MONTI e del SAMARELLI fonda su due ragioni: che non si potrebbe concedere ai marinai di Trani una priorità sui genovesi, i quali, secondo il MARINELLI e l'ERRERA citati dal secondo autore, solamente nel sec. XII avrebbero navigato verso il Portogallo e la Galizia; e che di viaggi a S. Giacomo si hanno, sì, perfino documenti, ma uno di Molfetta del 1148 e due di Bari del 1256 e del 1362 (sul fondamento, rispettivamente, del *Cod. dipl. barese* e del CARABELLESE, *La Puglia nel sec. XV*, Trani, Vecchi, 1907, II, p. 112). Ma non direi che la critica si avvantaggi con queste ragioni. Di contro, pare a me, a corol'ario della eccezione della congeniale astrattezza delle norme di questo o di ogni altro statuto, che la critica andrebbe più correttamente messa non sul se i marinai tranesi avessero potuto allora frequentare numerosi anche quel luogo santo di Galizia, ma sul se a Trani il 1063 si fosse potuto pensare, come in tutta la cristianità, di includere anche quel luogo tra le mete dei grandi pellegrinaggi. Ed in verità non saprei come sostenere un diniego. Aggiungerei che, essendo Compostella sino dal IX secolo la meta di un rinomatissimo pellegrinaggio, la scoperta a Molfetta di un documento attestante un viaggio a S. Giacomo a soli 85 anni dopo il 1063, starebbe piuttosto a favore che contro il testo tranese; e quanto alle notizie del MARINELLI e dell'ERRERA, nemmeno esse direi ostative, perchè si riferiscono a un fenomeno diverso, quale la constatazione storica di nuove *correnti* di traffici, la quale ovviamente non vale a escludere che marinai del Mediterraneo, compresi quelli dell'Adriatico, avessero potuto già conoscere e praticare le coste atlantiche del Portogallo e della Galizia. Nell'anno 1000 le città marittime del Sud, comprese quindi quelle adriatiche, erano « all'avanguardia dell'attività commerciale mediterranea » così, VITERBO (PEUCEZIO), *Gente del Sud*, Bari, Laterza, 1959, p. 237; e non saprei come negare la possibilità della presenza di marinai mediterranei e adriatici nelle coste iberiche, da dove si sa che i portoghesi, spintisi già nel sud sino alle acque tra Capo S. Vincent, le Canarie e la costa nord occidentale del Marocco e anche nel nord lungo tutte le coste iberiche, fino alla Galizia dove poco più di due secoli dopo sappiamo fiorire imponente l'industria delle costruzioni navali, che fino ai nostri giorni è stata arte ata-

tolo 18° che disciplina la così detta *defensa* (89). Contro il padrone che lo battesse con catene, il marinaio poteva intimargli che se ne astenesse invocando tre volte « la sua Signoria », che nella specie sarebbe stata la potestà del Comune di Trani; se il padrone non si arrestava, egli aveva il diritto di difendersi (*vim vi repellere licet*) e, se per difendersi era costretto a ucciderlo, ne usciva indenne. Era una applicazione dell'istituto medievale della *defensa*, sopravvivenza dell'antico principio generale della invocazione dell'autorità. Essendo stata la *defensa* accolta nelle Costituzioni di Federico II (90), si sostenne che questo regolamento tranese fosse più tardo: dal Bonolis, anche perchè imiterebbe nella forma la *defensa* sveva (91); dal Besta, perchè la *defensa* tranese sarebbe disciplinata con una ritualità più complicata di quella federiciana (92); e il Monti si associa ai due eminenti studiosi aggiungendo altri argomenti storici (93). Di contro mi pare potersi osservare che appunto perchè trattavasi di un antico istituto, la somiglianza delle due discipline non sarebbe un argomento calzante, nè ci si spiega perchè non avrebbe potuto il legislatore di Federico attingere dalla regolamentazione tranese.

Altri argomenti sono tolti dalla rubrica del testo, ove è detto che gli *Ordinamenta* sono « *edita per consules civitatis* ». Si accetta che la espressione vada interpretata come *consoli del mare* della Città di Trani, tuttavia si insiste nel trarne argomento di avvicinamento della data adducendo che il titolo di console come capo di reggimenti comunali non esistette nel meridione d'Italia nei secoli XI e XII. Ma si ammette che lo si trova in un documento di Gaeta del 1123, e che nel nord si trovano consoli a Pisa il 1081,

---

vica e per il piccolo naviglio è tale ancora, importavano nelle città della Spagna e dell'Italia il pesce salato pescato nell'Atlantico, essendo insufficiente la produzione di pesce da salatura della Provenza e dello Stretto di Messina (su ciò, cfr. John H. Parry, *Le grandi scoperte geografiche*, trad. *Dei Scattola*, Il saggiatore, Milano, 1963, pp. 50 e segg.).

(89) Su cui lo studio, assai contrastato in sede storica, di Luigi Viesti, *La « defensa » del lavoratore del mare negli « Ordinamenta maris »*, in *Il Diritto del Lavoro*, Roma, 1952.

(90) *Liber Augustalis*, lib. I, titt. XVI-XIX.

(91) Op. cit., pp. 276 a 285.

(92) Cfr. *Storia dir. it. - Le fonti*, 1-2, Hoepli, Milano, 1925, p. 668.

(93) Op. cit., pp. 226-227.

a Lucca il 1085 (94). Il diniego insomma non è fondato su posizioni storiche che la scienza reputa risolute definitivamente (95).

La stessa rubrica fornì altri tre temi ai negatori dell'anno 1063, quali l'attributo di « conte » al console Nicola de Roggiero, l'uso dei cognomi per tutti e tre i consoli, la mancanza di indicazione del sovrano regnante. Queste eccezioni furono strenuamente impugnate dal *Beltrani,* il più agguerrito e preparato degli storici locali (96); e bene a lui diamo postumo atto della vittoria certa che sull'attributo di conte gli viene dalle ricerche posteriori, le quali confermano che la parola conte era nell'undicesimo secolo adoperata anche in senso non araldico ma come sinonimo di *comito,* che era denominazione di attività imprenditoriale marittima: in tal senso trovata poi in un documento della vicina Siponto del 1064 (97). Purtroppo all'illustre storico tranese non si può riconoscere vittoria anche per la difesa dell'uso patronimico nella indicazione di questi tre consoli (98), perchè è rimasta valida l'obiezione del *Racioppi* che nelle stesse carte tranesi per tutto l'XI e XII secolo le persone sono individuate col rapporto familiare di *filius,* e che l'uso patronimico comincia dal 1206 (99). Quanto alla spiegazione della mancanza di

(94) Cfr. su questo tema tanto dibattuto, MONTI, op. cit., pp. 228-238 con imponente e autorevole letteratura.

(95) In verità, anche dopo la importante monografia dello SCHAUBE, (*Das Konsulat des Meeres in Pisa,* Lipsia, 1888), ritengo abbia ragione lo SCIOLLA di opinare che continuiamo a non avere notizie concordi intorno all'epoca nella quale sorsero i Consoli del Mare, al modo come venivano eletti, alla durata dell'ufficio, alla loro competenza, mentre in alcuni porti certamente (Venezia e Ancona) l'istituto dei consoli era presente senza la denominazione (op. cit., pp. XIX-XX e note).

(96) Op. cit.

(97) HEINEMANN (in *Zur Entstehung der Stadtwerfassung in Italien.* Lipsia, 1896, p. 39), seguito dal SILBRSCHMIDT (*Die Bedeutung der Gilde* in *Zeitschrift Savigny Stiftung Rechtsgheschichte,* L. I., *Germ. Abt.,* 1931, p. 151), aveva affermato l'esistenza di un Console a Siponto nel 1064; al che il MONTI oppone che « invece era un Comite, come apparve da migliore lettura del documento » (op. cit., nota 6 a p. 228), rinviando per il tema generale al GIARDINA, *I "Boni Homines" in Italia,* Bologna, Zanichelli, 1932, pp. 143-4.

(98) « Angelo de bramo, Simone de brado e Conte Nicola de Roggiero » dove Bramo sta per Bertramo e Brado per Bernardo, secondo la lezione del BESTA. *Fonti,* cit., p. 294.

(99) Op. cit., p. 684.

intestazione del sovrano, la tesi del Beltrani: che Trani sarebbe stata indipendente dal 1042 al 1073, fu anch'essa localmente confutata con documenti dal *Prologo* e poi dal *Carabellese* il quale dimostrò che in quel periodo Trani era soggetta all'Imperatore bizantino (100).

L'istituzione dello scrivano, la quale dianzi io segnalai come meritorio contributo di questi Ordinamenti all'evoluzione del diritto sostanziale, porge altro argomento contro il 1063 per il fatto che il cap. 16° prescrive: « Ello debia essere *jurato del suo commune*... ». I critici puntano sui *maestri giurati* eletti dai Comuni per ragioni di polizia municipale dei quali si hanno documenti in Sicilia dal 1222 e perciò negano che a Trani il 1063 ci possano essere stati maestri giurati un secolo prima (101). Ma lo sviluppo storico di questo istituto di bordo non mi pare autorizzi cotesta rigorosa equiparazione e la più rigorosa deduzione. Lo scrivano, nel Consolato del Mare (Cap. 55) e in altre raccolte, pur rispondendo della verità delle sue annotazioni con gravissime sanzioni penali, giurerà innanzi al padrone e alla comunità viaggiante: e già per questo direi frettolosamente scartata l'ingegnosa e probabile ipotesi del *Samarelli* che il cap. 16° di questi *Ordinamenta* si riferisca a un giuramento innanzi al « comunale della nave » (102). Poi a voler ritenere che lo scrivano tranese avesse dovuto prestar giuramento innanzi a un ufficiale comunale, la mente correrebbe a equipararlo a un tabellione, e all'uopo ricorderei che, dopo la caduta della domi-

---

(100) Si deve dare atto alla obiettività del BELTRANI, studioso di pregio meritatamente esaltato da NICOLA PASTINA nella stampa d'informazione in occasione di questa Celebrazione, che egli stesso aveva avuto dubbi sul suo assunto, il quale è contrastato anche dal DE BARTHOLOMEIS, dal RACIOPPI e dal GABOTTO, *citati dal* MONTI, che concorda (op. cit., p. 229, testo e nota).

(101) Così MONTI (op. cit., p. 227) appoggiandosi a DEL VECCHIO (*La legislazione di Federico II imperatore*, Torino, Bocca, 1874, p. 123), e con rinvio, per i Giurati, al CAPASSO (*Sui diurnali di Matteo da Giovinazzo*, 2. ed., Firenze, Sansoni, 1895, p. 79) e al CALASSO (*La legislazione statutaria dell'Italia Mar.*, Roma, Signorelli, 1929, pp. 255-7). Quest'ultimo autore però non direi suffragare la tesi rigoristica del MONTI, nella quale riecheggia quasi l'esigenza di una sopravvivenza integrale dell'istituzione del *magister officiorum* degli ultimi secoli dell'impero romano (su cui, G. SCHERILLO, voce *Maestro*, in *Enciclopedia Treccani*).

(102) Op. cit., p. 77.

nazione imperiale, nella zona italiana d'influenza bizantina i tabellioni (le persone abilitate a redigere i documenti tra le parti che negoziavano) erano soltanto sotto la sorveglianza di « magistrati cittadini » (103) e, poichè è agevole pensare che qualsiasi centro abitato dovette avere almeno un tabellione, non ci sarà potuto essere stato da per tutto una magistratura speciale per riceverne il giuramento. Perciò non direi che la formula del giuramento di questo testo per lo scrivano ne scuota la data.

Un certo peso negativo potrebbe sempre attribuirsi alla presenza di parole venete nel testo. La oppose a suo tempo il *Volpicella* (104), essendogli sembrato improbabile che tre persone nel redigere a Trani un testo in volgare ricorressero anche a parole del dialetto veneto. Il *Beltrani* contrappose un argomento logico: che le leggi si scrivono nel linguaggio di uso nel luogo dove devono aver vigore (105), ma, se io non sbaglio, di facile ritorsione, perchè consoli, che usavano il volgare appunto perchè era la lingua parlata da tutti a Trani, non avrebbero avuto ragione di usare, sia pure sporadicamente, parole venete. Di contro però non mi pare si sia dato giusto peso al fatto che sono poche coteste parole venete, e che il loro uso poteva ben essere frequente in ceti marinai dell'Adriatico in quel sec. XI nel quale già Venezia concentrava nelle sue mani la maggior parte del traffico marittimo mondiale (106).

Pesante invece deve ritenersi la completa redazione in volgare di questo testo, perchè l'autorità di eminenti studiosi presidia l'affermazione che nei secoli XI e XII si usò sempre il latino e nel mezzogiorno d'Italia non si trovano sino al secolo XIII interi testi in volgare (107). In genere le acquisizioni fondate su risultanze di

---

(103) Così LEICHT, voce *Notaio* in *Enciclopedia Treccani*.

(104) Op. cit.

(105) Op. cit.

(106) Cfr. LUZZATTO GINO, *Storia Economica d'Italia* cit., pp. 192 e segg.; a proposito dell'introduzione di parole straniere nella lingua parlata, non sarebbe fuori luogo ricordare che proprio oggi la nostra lingua parlata versa in un momento di diffusa contaminazione da parte di parole estere (cfr. la *Prefazione* del GABRIELLI al suo *Dizionario Linguistico Moderno*).

(107) Così MONTI, op. cit., pp. 221 e 222, utilizzando le ricerche del TORRACA, del CESAREO, del MONACI, e la nota polemica fra il MINIERI RICCIO e il CAPASSO a proposito dell'autenticità o meno dei *Diurnali* di Matteo da Giovinazzo.

archivio sono da ritenersi valide allo stato delle ricerche; e bene, allo stato, questo motivo della lingua è insormontabile.

Vi è anche chi ha ritenuto di avere scoperto addirittura un documento di prova diretta che questi *Ordinamenta* sarebbero stati creati non solo nel testo ma anche nelle norme il 1363: ma incorreva in una svista tanto chiara da sembrare inesplicabile. Il *Samarelli,* del quale dianzi plaudii una felice intuizione, s'imbattè in un diploma di Roberto di Taranto del 30 settembre 1363 e ivi credette di leggere nientemeno che l'annullamento di questi Ordinamenti tranesi, i quali sarebbero stati compilati durante la discordia coi Veneti, e quel principe col detto diploma non ne avrebbe concesso la promulgazione e nel contempo avrebbe dato nuove leggi commerciali (108), mentre quel documento non ha nulla da vedere con gli Ordinamenti marittimi e si riferisce, molto modestamente ma concretamente, a ordinamenti daziari cittadini (109), onde ritengo superfluo aggiungere che esso cade in seconda indizione, mentre il documento tranese è datato in prima indizione.

Come ognuno vede, la disputa è dibattuta su fronti varii e con argomenti talvolta efficaci. Ma allorchè ci rifacciamo a esaminare la direzione e le eventuali conseguenze delle questioni, obiettività e prudenza impongono di prendere atto che il maggior risultato possibile sarebbe solo quello di ricondurre a data meno remota la confezione del documento. Insomma il documento, che abbiamo qui sotto i nostri occhi, sarebbe stato scritto non il 1063 ma in un tempo posteriore, dai più riportato al 1363. Sarebbe quindi una copia: ecco la estrema conseguenza alla quale si potrebbe obbiettivamente pervenire; e senza peraltro poter escludere che a quel copista fosse stato dato da copiare un testo datato il 1063 e ne avesse copiato anche la data. Che cosa escluderebbe questa ipotesi?

Comunque una conseguenza resta incolume, ed è che dalla rassegna di obiezioni non ne è venuta una valida contro la possibilità di esistenza di un *testo di norme* redatto a Trani il 1063.

---

(108) L'autore mette questo documento in relazione con la storia del Consolato di Venezia in Puglia e la lotta campanilistica tra Trani e Barletta, pervenendo alla conclusione che gli Ordinamenti di Trani sarebbero stati redatti il 1363, e addirittura non sarebbero andati mai in vigore perchè non permessi dal potere sovrano (op. cit., pp. 27 a 44). Questo diploma è da lui pubblicato in appendice.

(109) Cfr. Monti, op. cit., pp. 231-2.

Ed è questa l'acquisizione positiva che, a mio avviso, può essere oggi proclamata. Trani così conferma validamente il nono centenario dei suoi Ordinamenti. E fonda questa conferma non solo in via negativa, ma ben positivamente in grandiosi eventi generali e particolari appunto dell'XI secolo, alcuni dei quali offerti dalle condizioni regionali e locali.

In un quadro generale dei rivolgimenti politici, sociali, economici, giuridici di quel secolo tormentato e altresì grandioso per le premesse che pose alla moderna civiltà, mi riferisco, con particolare attinenza al tema, alle condizioni della navigazione e dei traffici marittimi dell'Adriatico, alle condizioni culturali ed economiche della Puglia, e alle particolari condizioni geografiche di Trani.

Mi rifaccio all'enunciazione iniziale che queste raccolte medievali vanno meglio intese se inquadrate nel proprio tempo e nel complesso dei rapporti generali e particolari del luogo dove ciascuna nacque. Ho già fatto cenno alle condizioni generali politiche, sociali, economiche, giuridiche dei paesi del Mediterraneo e particolarmente dell'Italia nel sec. XI, mentre i traffici marittimi, che quasi assorbivano gli scambi commerciali, erano intensi e nell'Italia meridionale eccellevano. In questo quadro guardiamo alla Puglia. Ricorre subito l'obbligo di una integrazione della storia economica e politica di Venezia e dei suoi scambi col basso Adriatico e con gli scali levantini col mettere nel dovuto rilievo anche il precedente contributo della Croazia e di Ragusa alla vita marinara dell'Adriatico. La Croazia, sottomessa a Carlo Magno con il trattato di Aix-La-Chapelle dell'812, dopo la morte di re Carlo e una breve dominazione straniera, divenne indipendente verso l'anno 877 e giunse ad avere tale potenza sul mare Adriatico che il 1069, assicuratosi il predominio su tutta la Dalmazia, nei suoi titoli chiamava l'Adriatico « nostro dalmatico mare » (110). Essa nel X secolo teneva una flotta da guerra di 80 sàgene capaci di 40 uomini ciascuna e 120 da 10 a 20, dal che è agevole congetturare un imponente cabotaggio mercantile e da pesca, perchè in tutti i tempi non è mai venuta meno quella che chiamiamo « legge della bandiera ». Ragusa pure, rimasta sempre fuori del territorio croato e di quello

(110) Cfr. ancora il pregevole lavoro del BRAJKOVIĆ, op. cit. pp. 19 e segg., con ivi ampia letteratura slava.

serbo, aveva già nel sec. X una flotta possente (111). Aveva avuto inizio nell'VIII secolo l'espansione concorrente di Venezia, che nel sec. XI diverrà egemonica (112). Tutte quelle marinarie, la croata e la ragusana prima e l'altra coevamente e dopo, dovettero gravitare intensamente sui porti pugliesi. E come la maggiore facilità o tranquillità degli approdi è preferita spontaneamente dai naviganti, così non può non essere stato particolarmente ricercato, specie dai battelli più grossi per gli scambi di merci in massa, il porto di Trani il quale era allora l'unico porto naturale (quello di Brindisi era lontano) perchè conchiuso dalla terra ferma tanto che, in un dato tempo, potè anche essere sbarrato con catene dei cui agganci sono ancora visibili le tracce; e rispetto a quello di Brindisi, lo sbocco più diretto di un retroterra opimo di derrate di esportazione (113). Gli altri scali vicini, Barletta, Molfetta, Giovinazzo, Polignano, erano rade più o meno esposte ai venti. La stessa Bari, che già allora aveva intensi traffici e poi primeggerà nella regione per rapporti politici e relazioni mercantili, non aveva che una insenatura esposta al quadrante greco-levante (114). Egualmente i comuni rivieraschi or citati trovarono modo di avere i cospicui traffici marittimi

---

(111) Così, RAMBAUD, *L'empire grec au dixième siècle, Constantine Porphygénète*, Paris, Franck, 1870, p. 470.

(112) Cfr. con particolare riguardo alla Puglia il bel lavoro del CASSANDRO G. I., *Contributo alla storia della dominazione veneta in Puglia*, in *Archivio Veneto*, 1935.

(113) Le navi mercantili adibite al carico di grano, vino, olio, sale erano massicce, a scafo ampio, di superficie, conservando quasi integralmente la tecnica dei Romani; il cabotaggio da pesca si aggirava su misure che oggi diremmo di stazza 15 a 25, ma il tonnellaggio era misurato empiricamente. Unica agevolazione era l'adozione della vela latina (da non confondersi con la vela usata dai Romani), introdotta nel Mediterraneo dagli Arabi e diffusasi nel sec. XI: su ciò. PARRY, op. cit., cap. III: *Navi e costruttori di navi;* v. anche VAN LOON, *Storia della navigazione*. Cap. IV: Gli inizi delle costruzioni medievali nel mediterraneo orientale, trad. it., Milano, Bompiani, terza ed., 1939, pp 33 e segg.: sulla portata del naviglio e la lentezza dei viaggi, v. inoltre MONTI G. M., *Lineamenti storici del commercio marittimo e della navigazione*, Napoli, 1941, vol. I, pp. 28 e segg.

(114) Il primo porto di Bari sino al periodo normanno fu l'insenatura che oggi coincide col tratto dal Molo S. Antonio alla Madonna della Portella. Sul tema v. con vivo interesse VITERBO (PEUCEZIO), *Bari marinara*, in *Gente del Sud* cit., con validi richiami alle indagini del PEROTTI. V. in appendice le piante di Bari e Trani.

che invero ebbero, testimoniati da posteriori impegni di reciproche agevolazioni doganali coi porti della costa dalmata (115). Tuttavia quel vantaggio naturale è da supporre abbia influito a fare che Venezia, più tardi, facesse scalo a Trani per provvedersi di grano e altre derrate, e vi impiantasse un ufficio consolare a carattere preminentemente economico (116).

Quale infine la condizione economica e culturale della Puglia in su l'anno mille? In quel sec. XI si ebbe il mirabile sorgere di monumentali cattedrali le quali sorsero persino con un proprio stile, il romanico-pugliese impostosi poi all'ammirazione di tutti i tempi. Fu allora che nel giro di pochi decenni Troia, Foggia, Monte S. Angelo, Siponto, Barletta, Trani, Bisceglie, Molfetta, più tardi Giovinazzo, e Bari col suo grandioso S. Nicola, e Acquaviva e Bitetto e Bitonto e Ruvo — per citare la fitta costellazione nella quale è inserita più strettamente Trani —, impostarono cattedrali sproporzionate rispetto all'intensità degli abitanti di ciascuno di quei centri (117). Perchè sorsero in uno stesso periodo di tempo, con eguale grandiosità, con uno stile proprio e comune? Nel medioevo il pensiero cristiano sorreggeva pensiero e azione del mondo occidentale, ma intorno al mille in Puglia non vi fu un movimento religioso (117 bis). Ora ci si è sempre volti a questi mirabili monumenti come a

---

(115) Su questi accordi, dai quali alcuni scrittori locali traggono esaltazioni campanilistiche, v. ricca informazione slava e straniera, in Brajković, op. cit., pp. 42 e segg. Vi sono documentati accordi tra Spalato, Tragara, Cattaro (con Polignano a Mare), Ragusa e Fano, Senigallia, Ancona, Termoli, Peschici, Siponto, Barletta, Molfetta, Giovinazzo, Bari. Più numerosi da parte di Ragusa sia per la sua maggiore importanza, sia perchè essa per un certo tempo aveva accettato il protettorato dei Normanni del Sud d'Italia (così Smiciclas, *Poviest Hrvatska*, I, p. 413, citato dal predetto autore, nota 4 a p. 22). Fu caratteristica del commercio medievale l'imporre numerose imposte e carichi vari a titolo fiscale: cfr. Pertile, op. cit., II, pp. 422 e segg.

(116) Su ciò, Colangelo M., *Relazioni commerciali di Venezia con la Puglia*, Trani, Vecchi.

(117) Per l'esattezza storica, la fioritura ebbe inizio a Taranto tra il 1071 o il 1072, seguirono Bari (S. Nicola) il 1087, Gravina il 1092, Troia il 1093, Trani il 1094, e man mano le altre località non nell'ordine del testo.

(117 bis) Al contrario, nella Puglia nei secoli XII e XIII si continuava ad attribuire vescovadi e benefici ecclesiastici a laici, per ragioni politiche; su ciò, La Sorsa, *Storia di Puglia*, Bari, Tipografia del Levante, 1953, II, pp. 141 e segg.

creature d'arte; recentemente il *Prandi* quale «pellegrino di Puglia» (118); poi il PETRUCCI come artista e storico dell'arte, con una nota poderosa opera (119). Altri avevano indicato due cause di questa straordinaria fioritura di edifici sacri, ravvisandone una nell'adempimento di una propria missione artistica nella costruzione di chiese a seguito della liberazione dai bizantini ad opera di Roberto il Guiscardo (1072), l'altra nel fatto che fino allora la Puglia aveva appartenuto all'Impero Romano d'Oriente non soltanto dal punto di vista politico, ma anche da quello religioso (120): ragioni assai discutibili, invero. A me pare convenga ora dare rilievo anche al significato economico e al loro stile. Esse, sotto questi profili, non possono non testimoniare anzitutto un particolare benessere generale della regione, perchè la grande mole e la imponenza basilicale della loro programmazione architettonica comportava uno sforzo finanziario che si conciliava solamente con una economia ambientale di benessere e di fiducia. Va aggiunto che quell'architettura sorse con un proprio stile; in relazione dialettica, sì, con le correnti d'arte del tempo come ogni prodotto del pensiero umano, onde il *Goethe* affermava che anche l'inventare è un poco ricordare, ma uno stile comune a un gruppo non è il frutto della genialità creativa di un individuo, bensì il risultato di una elaborazione collettiva e il superamento di uno stadio di cultura generale. E' stato elegantemente detto, per questo romanico-pugliese, che esso è la « individuazione spirituale di una gente e di una regione » (121). L'esprimersi con un proprio stile sta quindi a testimoniare che nel sec. XI in questa regione doveva anche esserci una elevata temperie culturale. Quella temperie che invero diede maestri eletti all'arte della scultura (122), e quel *Barisano* che scolpì le mirabili porte della bella Cattedrale di Trani, e quel grandissimo *Nicolò da Bari* che in San Domenico di Bo-

---

(118) Bari, Laterza, 1960.

(119) *Cattedrali di Puglia*, Roma, Bestetti, 1960.

(120) Così, VILLEMSEN e ODENTHAL, *Puglia - Terra dei Normanni e degli Svevi*, Bari, Laterza 1959, pp. 24-25.

(121) Così, PETRUCCI (op. cit., p. 22), il quale più avanti aggiunge: « Nella storia della Puglia, e cioè di un paese completamente bizantinizzato e tale rimasto per cinque secoli, pur dopo i tentativi fatti da altri popoli stranieri per sostituirvi le loro insegne e la loro civiltà, quel punto può essere riportato alla prima metà del sec. XI ».

(122) V. ancora nel PETRUCCI una numerosa schiera (pp. 24 e 27).

logna innalzerà il miracolo dell'Arca donde tolse l'immortale attributo personale per la Storia dell'Arte.

Or quando — riassumendo — noi ricordiamo che in quel secolo la società si smistava in ceti che si assumevano la tutela autonoma dei propri interessi; e pensiamo che l'Adriatico era da almeno due secoli intenso di navi e di traffici fluenti dal nord verso le vie dell'Oriente lungo gli opposti litorali, di cui la sponda dalmata ricca di 14 comuni favoriti da porti naturali, mentre sul litorale italiano non c'erano che pochi porti insicuri e questo unico porto dirimpettaio conchiuso dalla natura; e una diffusa generale ricchezza economica illuminata da una diffusa e generale ricchezza culturale era in questa regione, propiziatrice, fra un secolo, del sogno imperiale di Federico, regione di grani e vini opima che diverrà il mercato di rifornimento veneto con scalo appunto in questo porto di Trani; io non saprei quali più inducenti ragioni veder validamenete confluire a favore dell'esistenza in Trani, in quel secolo XI, di un intenso movimento portuale e di un ceto imprenditoriale marittimo attivo anche in iniziative sociali, un ceto il quale non potette non avvertire, secondo la temperie sociale e giuridica che proprio allora andava formandosi sulla crollante società feudale, la opportunità di provvedere anch'esso alla tutela dei propri interessi col dare certezza scritta al diritto orale vivente sul mare. E lo realizzò con queste statuizioni giuridiche le quali, al pari delle altre che nello spazio di alcuni decenni germinarono negli scali marittimi più frequentati dell'Adriatico e del Mediterraneo, testimoniano, con la coralità degli elementi generali e particolari accennati, anche a Trani un centro di maturità politica, sociale, culturale, economica e giuridica, della cui esistenza non ci sarebbero decise ragioni di dubitare.

Trani dunque, lungi dall'incorrere in una di quelle esaltazioni di borie provinciali che giustamente ripugnavano al *Vico* (123), legittimamente oggi commemora questo suo valido contributo alle fonti storiche del diritto marittimo.

SAVERIO NISIO

(123) *Principi di scienza nuova*, Bari, Laterza 1936, p. 43.

Ordinamenta & conſuetudo maris edita per conſules ciuitatis Trani.



L nome delo omnipotente dio Amen Milleſimo ſexageſimo tertio prima indictione. Q uiſti infraſcripti ordinaměti & raſone fo facti ordinati & prouiduti & ancora deliberati p li nobili & diſcreti homini. Miſſer Angelo de bramo. Miſſer Simõe de brado. Et Cõte Nicola de Roggiero dela cita de Trani electi cõſuli in arte de mare per li piu ſufficienti che ſe poteſſe trouare in quiſto golfo Adriano.

Propone dice termia & diffiniſce q̃ſta ifraſcripta q̃ſtione de larte del mare. Laq̃le e coſi facta che ſe alcuna naue grande ouer picola geſſe in terra p fortuna: Et foſſe partuta la poppa dala proda. La mercatantia che ſe nela dicta naue non ſia tenuta al emẽdare ladicta naue. Et ſe la dicta naue nõ foſſe partuta da poppa ad proda La mercatantia che ſe in eſſa ſia tenuta ad emendare la dicta naue. Et li marinari dela naue ſia tẽuti ad aſpectare octo di per ſcampare li ſuoi corredi. Et q̃lũqua mariaro ſe parteſſe nãzi el dicto termie de octo di dela dicta naue ſia tenuto ad pagare de ogni denaro de ſuo ſalaro: de tre diari dece.

Propone anchora dice & diffiniſce li predicti conſuli che qualunqua corredo ſe perdeſſe non ſia tenuto di andare ad uarea ſaluo che li dicti corredi non fuſſe guaſtadi ouer perduti per campare le perſone la mercatãtia & anche la naue che ſe in queſto caſo foſſe li dicti corredi ſia tenuti de andare ad uarea.

Propone dice & diffiniſce li dicti conſuli che ſe la mercatãtia dela naue fuſſe robata da corſari ſia tenuta la dicta mercatantia robbata de andare ad uarea. Et che ſe ne campaſſe de queſte mercatantie che nõ foſſe robbate. Tutte quelle che campaſſe ſia tenute de emẽdare quella che fuſſe robbata. Et che lo ſi lauo de li marinari nõ ſia tenuto de emendare mercatantia ueruna.

Propone dice & diffiniſce li p̃dicti cõſuli de mare che ſe una barcha ſcopta ádaſſe i terra ad ſſaſſiar & ſſaſſiaſſeſi la mercatãtia nõ ſia tẽuta ad emẽdar la barca: Et ſe la barcha ſcopta foſſe i pelago i fortũa & li mariari de la dicta barcha per queſta fortuna gettaſſe in mare la mercatantia per meglio ſcampare la mercatantia coſi perduta deue andare ad uarea.

Propone dice & diffiniſſe li p̃dicti cõſuli che ſe una naue grãde ouer picola foſſe nolegiata & carcata & parteſſeſe de porto & haueſſe facto uela & la dicta naue p caſo tornaſſe i porto. Et ſe li mercatãti redotnãdaſſe la roba: & nõ uoleſſe che la dicta naue la portaſſe piu ultra lo patrõe dela naue deue hauer tutto lo nolo cõuẽuto como che ſe lhaueſſe portata doue che li mercatãti haueſſe uoluto.

Propone dice & diffiniſce li predicti cõſuli che qualũqua naue o grãde o picola foſſe carcata i porto & inãzi che la dicta naue ſe parteſſe de porto li mercatãti li idomãdaſſe lalor mercãtia lo patrõe dela naue ſi li deue rẽder la mercatãtia & eſſo patrõe deue hẽre & receuer da mercatãti lo mezo delo nolo cõuẽuto.

Propone ancora dice & diffiniſce li dicti cõſuli che ſe la dicta naue foſſe in porto p carcarſe. Et li mercatãti che lhaueſſe nolegiata & promeſſo al patrõe de dar la mercatantia & non la uoleſſe poi dare lo patrone non li po domandare altro che lo quarto delo nolo.

Propone ancora dice & dechiara li ſopradicti conſuli che ſe un patrone de naue andaſſe in lochi diuetati & ancora andaſſe in porto doue nō deſſe andare ſal uo che nō ſoſſe per fortuna gabella & ogni altro danno in quiſto camino & altri lochi deuetati aduenesſe ſe li marinari dela dicta naue li uetaſſe al patro ne & lo patrone non lo uoleſſe fare ſia tenuto lo patrone ad pagar tutto que ſto danno & in caſo che li marinari & anche lo patrone non cognoſceſſe que ſto facto el dāno tutto che aduenesſe deue andare ad uarea.

Propone dice & determina & diffiniſce li dicti cōſuli de mare che ueruno patro ne nō poſſa laſſare niſuno marinaro altro che non foſſe per quatro caſone & defecti de eſſo marinaro: prima per biaſtemar dio la ſecūda per eſſer meſchia rolo la terza per eſſere ladro: la quarta per luxuria. Et per queſte quatro coſe lo patrone poſſa laſſare lo marinaro & cōducerlo in terra ferma & fare raſone loro in terra ferma.

Propone & diffiniſce li p̄dicti cōſuli de mare che ſe uno marinaro ſe parteſſe con la naue dela ſua terra & ad malaſſe ipſo deue hauere tutta la ſua parte.

Propone & diffiniſce li dicti cōſuli che ſe un marinaro ſe cōduceſſe ouer parteſſe cō la naue de caſa ſua ello nō ſe puo partire ne laſiare larmaria dela dicta naue ſaluo che p tre caſone & coſe la prima e ſe ello foſſe facto patrone de unaltra naue. La ſecōda ſe foſſe facto nochiero. La terza e ſe in quello p̄ſente uiaggio haueſſe facto uoto de andare ad ſan iacomo al ſancto ſepulcro o ad Roma & per queſte tre coſe ha caſone legitima de partirſe & deue eſſere licentiato ſen- za altro intereſſe o danno refare.

Propone anchora dice & diffiniſce li predicti conſuli de mare che qualūqua pa- trone menaſſe mariari ad parte in naue grande ouer picola. Et ſe lo dicto ma rinaro ſe uoleſſe partire gli deue laſſar la mitade de quello che deueſſe hauere ouero dela parte ſua.

Propone dice & dechiara li dicti conſuli de mare che qualunqua patrone andaſ ſe con una fortuna ad uela & la ſua uela ſe guaſtaſſe ſe ſia ſuo tutto el damno Ma ſe ello andaſſe ad uela. et dicēſſe alli matinari: cala mo che io uoglio met- tere lo terzarolo. Et li mercatanti & li marinari li deſſe queſto che non calaſſe ma che teneſſe duro & la dicta uela ſe perdeſſe: in cio ſia tenuta de gire & an- dare ad uarea.

Propone ancora & dice & diffiniſce li dicti cōſuli de mar che ſe la naue foſſe ſor ta: li marinari nō deue leuar ſenza licētia delo patrone ouero delo nochiero. Et piu ad queſto ſe la garoppa ouer lo canapo ſe mozaſſe queſto ſi deue anda re ad uarea. Anche mo ſe cō lor litigia li faceſſe forza & perdeſſeſe lacora nō ſia tenuto ad mendarſe ne andare ad uarea.

Propone & dice & diffiniſce li dicti cōſuli de mare che qualunqua naue faceſſe uela dela ſua terra che nui li tollamo liberta che nō debia calare uie collare ne tenere ſoſta ne mollare ſoſta ſenza licentia del nochiero. Et la naue ſtarēdo in porto lo nochiero nō poſſa trare la naue de p̄rto ſenza licētia del patrone.

Proponemo dicemo & ſententiamo nui conſuli predicti che qualunqua patro- ne menaſſe ſcriuāo. Ello debia eſſere iurato del ſuo cōmune & de eſſer bono

& liale

& leale. Et queſto dicto patrone nõ poſſa fare ſcriuere niſuna coſa che habia con niſſuno mercatante che non ſia el mercatante de preſente ouero altro teſtimonio. El ſimigliante caſo & termine ſia coli dicti marinari & ſe altro ouero el cõtrario de cio faceſſe & ſcriueſſe che quello ſuo quaterno ouer libro nõ ſia tenuto ad nulla raſiõe ne ad eſſo ſe deba dare fede alcuna. Et ſe queſto ſcriuano receueſſe mercatantia dali mercatanti & manchaſſeli ſia tenuto ad mendarlo eſſo ſcriuano: & lo dicto quaterno ſi deue eſſer copto di carta pecudia.

Propone & dice & diffiniſce li dicti conſuli de mare: che qualunqua patrone haueſſe niſſuna mercatantia in naue: & biſognaſſeli ſcaricare ouero in porto ouero in ſpiaggia como la dicta roba ha dato in barcha lo dicto patrone ſubito ipſo facto e ſcapolo & liberato dela dicta roba & mercatãtia coſi decarcata ſia tenuta ad emendare eſſa barcha ſaluo che non la perdeſſe per fortuna de mare ouero de corſari. Et in queſti dui caſi non ſia tenuta.

Propone dice & diffiniſce li dicti conſuli de mare che qualũqua mercatãte ouer altro homo deſſe mercatantia ad qualche ſuo factore ouero ad altra perſona che glila uendeſſe ſenza ueruno teſtimonio che chi aſſegna ſi liſſe deue credere alo dicto factore: & che uoleſſe andare dricto ala raſone de ſignoria ello habia dui teſtimonii diricti & liali: & ad coſtoro debia eſſere creduto & dato piena fede.

Propone & dice & diffiniſce quiſti ſauii conſuli de mare che qualunqua homo trouaſſe roba in mare che andaſſe torgida ſi li ſia licito ad tollerla & aſſignala ala corte & darla per ſcripto fra terzo di dapoi che lha trouata & tolta Et de queſta roba coſi recouerata ne debia hauere la mita trouandoſe el patrone deſſa. Et queſta cotal roba debba ſtare in mano della corte trenta di continui Et ſe per fine ad trenta di el patrone non ce apparera: o altra legitima perſona per lui la roba debia eſſere de colui che lha trouata.

Propone dice & diffiniſce li conſuli antedicti che qualunqua perſona troua roba ſotto acqua ſi debia eſſere le doi parte de quillo che la troua & lo terzo debia eſſere del patrone de eſſa roba de robe che habia ſignale.

Propone ancora & dechiara che qualunqua perſona trouaſſe roba che haueſſe ſignale che niſſuno la debia toccare ſub pena de tre uolte che fuſſe extimata cotal mercatantia che foſſe coſi trouata & piu in arbitrio dela dicta raſone che ſe trouaſſe nela dicta terra.

Propone & dechiara li dicti conſuli de mare: che qualunqua naue faceſſe alchuna uarea: ſe deue cauare fora el terzo per li corredi: perche gli corredi non e tenuti de andare ad uarea & non deue eſſer mãdati ſe ſe perdeſſero & coſi uer ſa uice li corredi non deue emendare laltra merchatantia.

Propone dice & diffiniſce li dicti cõſuli de mare che qualũqua perſona trouaſſe oro argento o perle o altre coſe ſotile de ualore & non laſſignaſſe al patrone ouero al nochiero o alo ſcriuano & interueneſſe che de queſte coſe & daitro ſe deueſſe fare uarea o per corſari o per fortuna de mare le predicte coſe nõ ſe deue emendare & ſe le dicte coſe ſe p. deueno andare ad uarea.

Propone & dice & diffiniſce li predicti conſuli de mare che ſe niſſuno patrone de naue portaſſe roba mercatantia non la poſſa trare for de naue ſenza licẽtia del patrone dela mercatantia. Et ſe ello la traheſſe fora ſenza licẽtia & la mercatantia ſe perdeſſe lo dicto patrone dela naue la debia emendare.

Propone & dice & diffiniſce li ſauii cõſuli de mare che ſe alcũo mercatãte noleggiaſſe alcũa naue grãde ouer picolina & nõ ce foſſe noiato el pacto de ſcarcare ne de ſpaciare la naue ne per luna parte ne per laltra pero nui coſuli ſententiamo che la naue eſſendo al carcaturo nõ la deue aſpectare ſe nõ octo di de tempo de bonaza & debia hauer pagato lo ſuo nolo: & ſe li dicti mercatanti non uoleſſero ſpaciare la naue: che la naue ſe ſia ad reſico deli mercatanti. Et deba hauer la dicta naue de ſalario quello che terminarãno li conſuli che ſe ranno in quelle parte.

Propone dice & diffiniſce li dicti cõſuli de mare che ſe uno patrone haueſſe carcato la naue de mercantia & fuſſe fortuna & non ce foſſe li mercatanti che lo dicto patrone ſe biſognaſſe: che la poſſa gittare fora con le ſue mane la dicta mercatantia. Et niſſuna raſone li poſſa cõtraria re perche lo fa per ſcampo de le perſone dela naue & de laltre mercatãtie & la dicta roba & mercatãtia coſi gettata deue andare ad uarea.

Propone dice & diffiniſce li dicti conſuli che ſe la naue fuſſe aſſalita & percoſſa da corſari ſententiano che lo patrone poſſa accordare lo dicto corſale o per oro o per argento o per altra robba & pacto per loquale ſe ſcampe la naue & laltra mercatantia nõ eſſendo li mercatanti in naue.

Propone & diffiniſce li dicti conſuli de mare che niſuno patrone non poſſa bacterе niſuno marinaro. Ma lo marinaro deue ſcampare & gire da proda denãze ala catena del remiggio. Et deue dire dala parte dela mia ſignoria non me toccare tre uolte. Et ſe lo patrone paſſaſſe la catena per bacterlo: lo mannaro ſe deue defẽderi. Et ſe lo marinaro occideſſe el patrõe nõ ſia tenuto ad bãno.

Propone ancora & diffiniſce li dicti conſuli de mare che qualunqua naue o grãde o piccola haueſſe meſſa mercatantia: Et la naue faceſſe acqua ali mercatanti e licito de non darli piu robba & lo patrone ha liberta de andare per ſoi facti per ſcampare le perſone & la naue.

Propone dice & ſentẽtiano li dicti cõſuli de mare che neſuno nauilio che ſia in mare nõ debiano fare pacto ne cõuentione alchuna & ſel el faceſſe in mare cõ mercatanti o con marinari non uagliano ne ſiano de niſun ualore ne per epſi pacti ſe poſſa domandar ſaluo che nõ foſſe in porto in loco romeggiato in quatro ouero che lo ſcripto appara da luna parte & dallaltra ouero p mano delo ſcriuano perche li teſtimonii non po andare la doue uanno le naue.

Proponemo & diffinimo nui conſuli de mare che ciaſchuno patrõe de naue habia liberta de reſcotere una naue o per fortuna de mare o per corſari. Et ſe biſognaſſe denari habbia liberta de tollerli ſopra de eſſa & dela naue ſia bono guardiano & faccia quello che deue.

Propone dice & diffiniſce li dicti cõſuli de mare che ſe ſapreſentaſſe che galea al

cuna

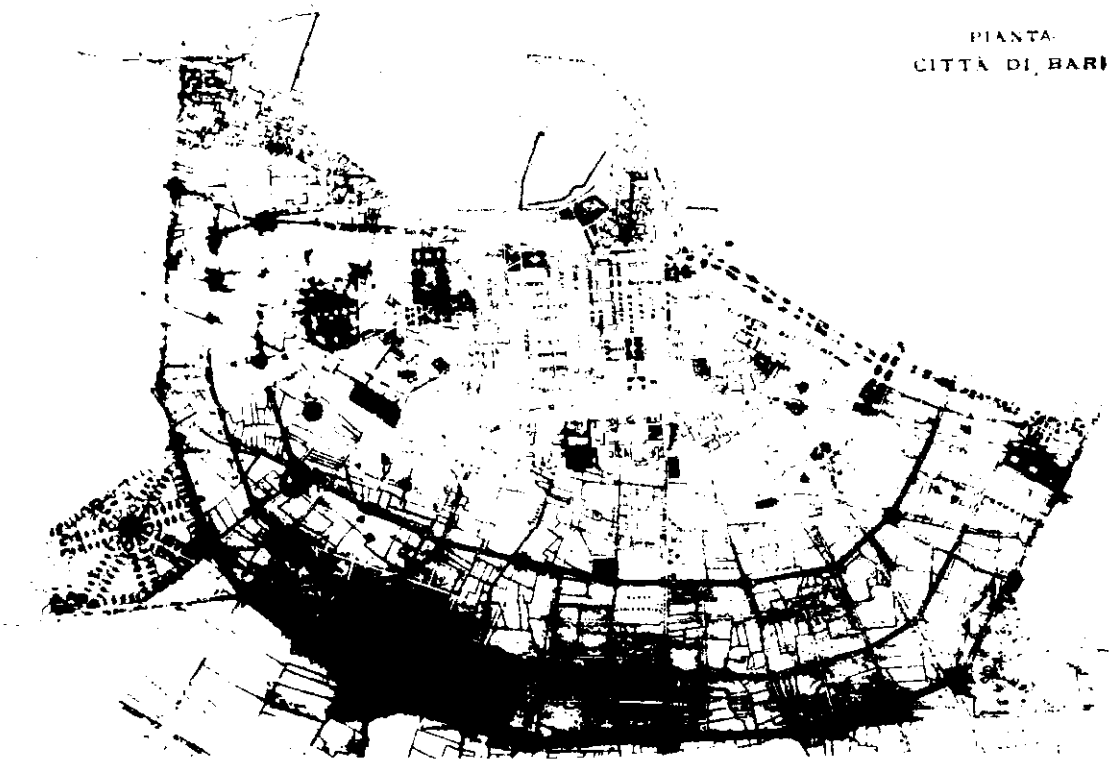
III

cuna andaſſe in curſo. Et la naue haueſſe roba entro o in tucto o in parte & li mercatanti lareuoleſſe la lor roba & mercatãtia lo patrone non ſia tenuto ad darglila ſaluo che li mercatanti non li affrancaſſe la naue.

Expliciunt ordinamenta maris edita per conſules Trani.

* Riproduzione degli « Ordinamenta » di Trani, contenuti nel vol. « Statuta Terrae Appignani », Venetiis, 1507.

PIANTA
CITTÀ DI BARI



PIANTA
CITTA' DI TRANI

