

I VIAGGI DEL MINISTRO PROVINCIALE DEI MINORI CONVENTUALI ATTRAVERSO L'ISTRIA (1559-1827)

LJUDEVIT ANTON MARAČIĆ
Zagabria

CDU 271.3(497.4/5-3Istria)(093.3)“1559/1827“
Saggio scientifico originale
Dicembre 2016

Riassunto: Durante il riordino dell'Archivio storico della Provincia croata di San Girolamo dei minori conventuali l'autore ha trovato molti validi dati e materiali riguardanti le visite ufficiali (visitazioni) dei ministri provinciali nel periodo considerato (1559-1827), che in larga misura coincide con l'epoca della sovranità veneziana in Istria. Sono particolarmente interessanti e utili le descrizioni dei viaggi, che si svolgevano quasi esclusivamente per via marittima.

Abstract: Elaborating the Historical Archives of the Saint Jerome Croatian Province of Minor Conventuals, the author discovered a great amount of relevant data and materials concerning the official visits of provincial ministers over the considered period of time (1559-1827), which to a large extent coincides with the time of Venetian sovereignty in Istria. Of particular interest and very useful the description of the journeys, which were almost exclusively effected by sea.

Parole chiave: Istria, Minori Conventuali, Provincia croata dei francescani conventuali, visite del Ministro provinciale, fonti storico-ecclesiastiche

Key words: Istria, Minor Conventuals, Croatian province of Conventual Franciscans, visits of the Provincial minister, historical and ecclesiastical sources

NOTE INTRODUTTIVE

Due anni fa (2015) ho finito la sistemazione e la descrizione del materiale d'archivio dell'odierna Hrvatska provincija Sv. Jeronima franjevac konventualaca (Provincia croata di San Girolamo dei minori conventuali), che durante l'amministrazione veneziana dell'Istria e della Dalmazia si chiamava Provincia dalmata di San Girolamo dei minori conventuali. I risultati di questo lavoro sono stati pubblicati in due volumi¹. Nel primo, intitolato *Provincijski povijesni arhiv: Popis i opis materijala* è stato pre-

¹ Cfr. Lj. A. MARAČIĆ, *Provincijski povijesni arhiv: Popis i opis materijala* [L'archivio storico provinciale: Elenco e descrizione del materiale], I vol., *Izbor i obrada materijala* [Scelta ed elaborazione del materiale], II vol., Zaga-

sentato l'ordine cronologico e la descrizione del materiale del ricco tesoro storico della Provincia di San Girolamo, in base ai venti volumi ben conservati del *Provincijski povijesni arhiv* [Archivio storico provinciale] che si trovano nella sede centrale a Zagabria (1559-1827). Questo poderoso volume ha un intento specificatamente documentario e per tale motivo di sicuro non è tanto chiaro né accessibile a quelli che non si accostano al lavoro dal punto di vista della ricerca storica. Al fine di offrire una trattazione più comprensibile e di facilitare la consultazione dei dati, nel secondo libro, dallo stesso titolo, è stata fatta una scelta tematica di determinati argomenti, per rendere più facile la lettura alle persone interessate a singoli segmenti del passato.

Dal ricco materiale elaborato nell'Archivio storico provinciale, pubblicato a parte nel secondo volume, in questa sede presento i dati e i contenuti che riguardano la parte istriana della Provincia, nella quale allora si trovava quasi la metà dei conventi e dei suoi membri. Durante il periodo storico considerato questa parte della Provincia era chiamata Custodia istriana e comprendeva tutti i conventi dei francescani conventuali da Trieste, attraverso Muggia, Capodistria, Isola e Parenzo, fino a Dignano e Pola a meridione, nonché Geroldia e Pinguento nell'interno della penisola. Il monastero di Albona, benché si trovasse sul suolo istriano, apparteneva sin dal suo inizio alla vicina Custodia arbesana, che forse sarebbe più corretta chiamare quarnerina, perché comprendeva i conventi sulle isole di Cherso, Veglia, Arbe, Pago e S. Pietro ai Nembì. Più a sud si trovavano la Custodia zaratina e quella albanese. Durante gran parte di questo periodo storico la Provincia dalmata di San Girolamo possedeva 24 conventi, dei quali quasi la metà in Istria.

A causa dell'eccezionale posizione della Custodia istriana e dei frati della penisola, abbiamo preparato questa specifica presentazione a parte delle loro attività, che in gran parte riguarda i viaggi dei ministri provinciali durante le abituali visitazioni canoniche, ma anche l'operato dei minori conventuali nella penisola istriana nei luoghi dove sono presenti anche oggi, a Pola (conventi di San Francesco e di San Giovanni) e a Pirano (convento di San Francesco). La ricca storia merita di essere almeno in parte presentata e in tal modo salvata dall'oblio.

Naturalmente, questa non è una presentazione storica completa, perché la storia della presenza dei francescani conventuali in Istria inizia ancor prima dell'amministrazione veneziana: i primi conventi, quelli di Capodistria, Trieste, Parenzo e Pola, furono fondati già nel Duecento, ben tre secoli prima del periodo che descriviamo in questa sede. Le persone interessate ad approfondire questo segmento di storia ancor più remota, possono trovare le risposte nella copiosa bibliografia che analizza que-

sto periodo iniziale². Qui si tratta soltanto di una scelta di persone e avvenimenti legati soprattutto alle visite e ai viaggi. In tal modo si rende possibile una migliore comprensione delle visitazioni provinciali che rappresentavano un'importante direttrice per capire il modo di vita e l'operato dei monaci della Provincia dalmata di San Girolamo dei minoriti conventuali.

Riteniamo che con questa scelta dei temi e con il trattamento parziale dei dati siamo riusciti a facilitare la lettura e l'approfondimento del materiale d'archivio, che di per sé può essere arido, ma che con questo tipo di visuale guadagna in chiarezza e interesse, come può facilmente constatare anche il lettore casuale. L'approccio soggettivo dell'autore per questa e tale scelta non dovrebbe giocare un ruolo (troppo) importante.

I - LE VISITAZIONI DEI PROVINCIALI

Per questo nostro resoconto sulle visitazioni e i viaggi, ci siamo serviti soprattutto delle relazioni contenute nei primi dodici volumi degli Atti provinciali, salvo rare eccezioni, quando qualche dato è stato preso dai rimanenti libri, specie quelli di natura economica. La citazione dell'originale, principalmente in latino, riguarda innanzitutto il volume (numeri romani I-XVI), e quindi la pagina dello stesso (numero arabi da 1 in avanti). La prima parte del contributo contiene delle osservazioni generali, mentre la seconda, molto più ampia, comprende unità tematiche distinte, documentate da note e descrizioni ricavate dalle fonti d'archivio. La seconda parte di questo saggio è stata quindi elaborata per temi, cosicché le varie relazioni sono state raggruppate per ordine cronologico, ma con una determinata visione d'insieme, il che emerge dal titolo dei singoli capitoli. Sempre e comunque legati all'Istria e al suo ambiente. Al lettore interessato l'augurio di un felice viaggio, piacevole navigazione e buon vento!

a) Osservazioni generali

La Provincia dalmata di San Girolamo dei minoriti conventuali nel periodo che qui c'interessa (dalla metà del Cinquecento fino agli inizi dell'Ottocento) si estendeva prevalentemente (con l'eccezione di Trieste), perlomeno per gran parte della sua storia, sul territorio della Repubblica di Venezia, quindi il suo percorso amministrativo-materiale è strettamente collegato con le decisioni e le direttive provenienti da Vene-

² Mi permetto di rinviare al mio lavoro, nel quale si può trovare una ricca bibliografia: Lj. A. MARAČIĆ, *Maleni i veliki, franjevci konventualci u Istri* [Grandi e piccoli, i francescani conventuali in Istria], Zagabria, 2001.

zia. Lo stesso, naturalmente, vale anche per le vie di comunicazione, che nel nostro caso erano legate soltanto alle rotte marittime, che spesso, a causa dei vari pericoli e dei timori di incursioni, erano sorvegliate dal naviglio militare veneziano, galee maggiori o minori dotate di un gran numero di remi e vele (bireme e trireme).

Siccome uno dei principali incarichi del ministro provinciale era la visita annuale di tutti i conventi della Provincia, egli ogni anno, accompagnato dal segretario e da almeno un assistente (di regola è chiamato *socius*), passava parte del suo tempo in mare, ispezionando i conventi da Trieste a nord fino a Cattaro a sud. Dunque, l'intera costa dell'Adriatico orientale che era dominio di Venezia rientrava sotto la sua giurisdizione.

Nel periodo per il quale disponiamo di dati precisi, ricavati dai recenti studi svolti nell'Archivio provinciale, questi viaggi – che nella terminologia giuridica ecclesiastica sono ufficialmente definite visitazioni – sono non solo interessanti di per sé, ma hanno un grande valore per conoscere la vita e l'attività dei frati in questi territori. Nelle pagine che seguono, vogliamo comunicare il senso della bellezza di questa fonti a un pubblico più ampio, a quelli che magari non sono troppo interessati ai rapporti e agli avvenimenti all'interno dell'ordine monastico, ma piuttosto alle descrizioni di questi, talvolta, emozionanti viaggi. Crediamo che non rimarranno delusi, anzi, al contrario, avranno modo di conoscere delle cose che giacciono sepolte nei numerosi archivi e che ora sono almeno in parte accessibili e presentate al pubblico.

1- La visitazione come navigazione

Nel periodo qui trattato in base alle note d'archivio conservate (dal 1559 al 1827), la Provincia dalmata di San Girolamo dei francescani conventuali (da non confondere con la parallela Provincia di San Girolamo in Istria e Dalmazia dei frati osservanti, che copriva quasi lo stesso territorio, ma gestiva altri conventi e aveva un nome diverso) era divisa dal punto di vista amministrativo in quattro custodie e una ventina di monasteri. La più grande era la Custodia istriana (con i conventi di Grignano, Trieste (sotto gli Asburgo), Muggia, Capodistria, Isola, Pirano, Parenzo e Pola sul litorale e quelli nell'interno della penisola a Pinguente, Dignano e Geroldia (Gradina) presso Orsera. La Custodia quarnerina si chiamava arbesana e comprendeva i conventi di Arbe, Veglia, Cherso, S. Pietro ai Nembi e Albona. Nella Dalmazia centrale esisteva la Custodia zaratina che aveva conservato questo nome anche dopo la perdita del convento di San Francesco a Zara verso la metà del XV secolo (con i monasteri di Spalato, Traù, Sebenico e Pago). La quarta, quella dell'Albania e dell'Epiro, coi due conventi di Cattaro e Lissa, era quanto restava della custodia dell'Adriatico meridionale, un tempo molto più estesa, dopo che numerosi conventi erano scomparsi

a seguito delle conquiste turche. È importante far notare questa estensione geografica e la presenza dei conventi sulla costa, il che sottintende una via di comunicazioni esclusivamente marittima, cosicché è assolutamente normale chiamare le visitazioni del provinciale, e anche quelle del custode, navigazioni, nelle quali naturalmente un ruolo essenziale lo occupa il mezzo di trasporto: la nave, la barca. Anche le imbarcazioni di dimensioni minori erano abbastanza adeguate per collegare le varie località della costa orientale adriatica, molto frastagliata e con una miriade di isole che facilitavano la navigazione sia con il maltempo sia in caso di pericoli di natura politica.

I viaggi dunque venivano intrapresi l'adempimento di un dovere, che ogni provinciale doveva svolgere ogni anno nella propria provincia. Alla nostra Provincia dal-mata di San Girolamo, a causa della situazione complessa e di pericolo, fu concesso il privilegio di riunire i capitoli ogni quattro anni, invece di tre, ciò che rappresentava un risparmio e minori sforzi per i partecipanti all'assemblea. Per i ministri provinciali invece rimase l'obbligo della visitazione annuale, che secondo quanto risulta dagli Atti provinciali (i primi dodici libri della documentazione storica dell'Archivio provinciale), veniva regolarmente eseguita. Di solito la visita canonica veniva fatta dal provinciale in persona. Questo era uno dei suoi incarichi principali, certamente anche uno dei più difficili. A causa delle precarie condizioni politiche e delle frequenti situazioni di pericolo, il provinciale riceveva dal ministro generale dell'Ordine a Roma l'autorizzazione speciale per risolvere delle questioni che altrimenti sarebbero state di competenza della curia dell'Ordine. Per tale motivo il ministro provinciale, di regola, aveva anche il titolo di commissario generale (*Minister provincialis et commissarius generalis*). Il provinciale svolgeva il suo servizio di padre, commissario, tutore, ma anche di giudice, proprio durante le visitazioni. Siccome il suo potere giuridico ed esecutivo durante le visite era molto più marcato che non oggi, il provinciale poteva perfino punire i monaci trasgressori con il carcere, l'espulsione dalla Provincia e nei casi più gravi di violazione dei voti con la condanna alle galee, e ciò per diversi anni. Una visita canonica così concepita e realizzata rappresentava certamente uno sforzo non indifferente per il provinciale, cosicché per questo incarico alle riunioni dei capitoli venivano regolarmente scelti monaci dotti e più giovani (fino a 40 anni d'età), salvo rare eccezioni. Neanche la giovane età era però garanzia di forza e di resistenza, perché nel periodo considerato sono registrati una decina di casi di morte dei provinciali durante la visita o subito dopo l'interruzione o la fine della stessa.

2 - Le visitazioni canoniche

Negli Atti provinciali conservati e custoditi la maggior parte delle relazioni riguarda proprio le visitazioni. In effetti, la maggioranza dello spazio in questi docu-

menti si riferisce alle descrizioni delle visite. Secondo i nostri calcoli, nel periodo dal 1559 al 1827 in base agli Atti provinciali sono state fatte 214 visitazioni. Si dedicava molta attenzione al fatto che la visita fosse realizzata, sicché essa veniva rinviata soltanto in caso di epidemie, operazioni belliche e pericoli di viaggio. Questi casi risultano piuttosto frequenti nella seconda metà del Settecento e all'inizio dell'Ottocento, quando le autorità politiche semplicemente vietavano o rimandavano all'infinito le visitazioni. In questo nostro contributo ci sono molti resoconti interessanti e ricchi di tensione sui rischi, reali o presunti, di questi viaggi, in particolare riguardo alle incursioni dei corsari e alla diffusione di pestilenze, che certamente rappresentano gli aspetti più emozionanti della lettura di questo ricco passato.

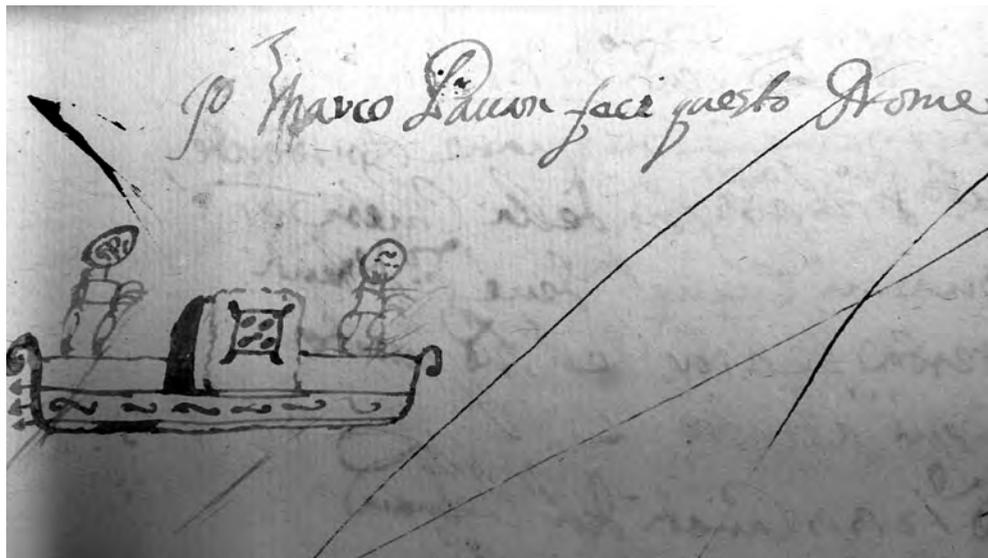
Visto che nei bei tempi andati non c'erano né il telefono né internet e anche i servizi postali tramite corriere erano alquanto incerti e di lunga durata, i ministri provinciali, molto prima di partire per la visitazione, inviavano ai frati guardiani una lettera speciale nella quale in linea di massima indicavano il momento della visita, ricordando obbligatoriamente ai monaci i loro diritti e doveri. Succedeva però che il ministro arrivasse nel convento quando non c'era il guardiano e neanche gli altri confratelli, oppure che capitasse davanti alle porte d'ingresso della città oramai chiuse, cosicché non di rado sono menzionati i casi in cui il provinciale, assieme alla sua scorta, aveva trascorso la notte a bordo della nave, dove certamente non era molto confortevole pernottare.

Di solito, su consiglio di esperti marinai, il provinciale si metteva in viaggio dopo Pasqua, quando il tempo era più sicuro e calmo, oppure agli inizi di settembre, una volta passata l'arsura e l'afa estiva. Di certo si evitavano le visite durante i mesi invernali, quando sull'Adriatico soffiano impetuosi lo scirocco e la bora. Il provinciale portava sempre con sé una provvista di cibo e bevande, almeno per alcuni giorni, perché l'esperienza aveva insegnato che non sempre tutto era pronto per accogliere e nutrire il visitatore e la sua scorta, il segretario, l'assistente e alcuni marinai. Ci sono stati casi nei quali essi furono costretti a far venire le vivande dalla nave per placare i morsi della fame e della sete, soprattutto nei monasteri più modesti e più poveri. Di ciò si trovano molte conferme negli Atti della Provincia. Un capitolo particolarmente luminoso di questi viaggi è rappresentato dall'ospitalità offerta al provinciale e alla sua scorta dai rappresentanti di altre comunità monastiche, cosicché a quest'argomento abbiamo dedicato particolare attenzione, poiché è espressione di un comportamento degno di lode, talvolta anche un'epopea di umana ospitalità e amore cristiano.

3 - L'imbarcazione per le visitazioni

Nelle fonti d'archivio troviamo veramente molti dati su questo mezzo di tra-

sporto, questa imbarcazione che viene semplicemente menzionata con il nome greco di *cymba*, che nel corso di molti secoli si è mantenuta come nave per uso specifico. Naturalmente, nei suoi viaggi il provinciale si serviva anche di altre imbarcazioni prese a nolo, con i loro esperti marinai (*nautae*), di solito da quattro a sei secondo la grandezza della nave e la lunghezza del viaggio, tanto che nella documentazione d'archivio si trovano anche i nomi dei proprietari delle barche.



1. - Disegno di una barca di fra Francesco Ruzzier di Nicolao, dal vol. *Vite de Santi*, t. II, Venezia, 1787 (Biblioteca del Convento di San Francesco, Pirano, sig. I-525).

La nave della provincia negli Atti è dunque chiamata *cimba* ed è menzionata per un lungo periodo di tempo. Ciò non significa che si trattasse sempre della stessa barca, poiché questa in seguito all'uso veniva sottoposta a riparazioni, restauri, oppure si costruiva ex novo, ma sempre senza un nome proprio, fatto abbastanza solito a quei tempi nella prassi delle famiglie monastiche. In merito a questa barca, che poteva rassomigliare al ben noto leuto, si sono conservati molti dati, con la descrizione delle varie peripezie, incidenti, naufragi, attacchi dei pirati. Marin Oreb, francescano conventuale nato a Vallegrande (Vela Luka), marittimo per sangue, monaco e sacerdote per vocazione, storico ed etnologo di professione, si era occupato di questa imbarcazione della Provincia e già nel 1968 pubblicò un notevole studio inserito nella collana *Pomorski zbornik* pubblicata a Zara, che in seguito è stato anche ristampato come contributo a sé stante dalla Società per lo studio e lo sviluppo della marineria

jugoslava a Zara³. Questa valida opera è servita anche a noi in questa introduzione.

Secondo l'opinione generale il termine *cimba* (latino medievale *cymba*, dal greco κύμβη: barca, imbarcazione), è un natante da sei a otto rematori e nel medio evo indicava una nave in generale (*ladycza* nella definizione di Fausto Veranzio). Nelle nostre regioni questo nome compare ad Arbe già alla metà del XV secolo⁴. Col vento favorevole la *cimba* procedeva a una velocità di cinque miglia l'ora, ma con mare mosso la sua andatura era molto difficoltosa. A giudicare dalle fonti dell'Archivio provinciale a Zagabria, era in uso sulla costa orientale dell'Adriatico soprattutto tra il XV e il XIX secolo, quando era adoperata dai ministri provinciali della Provincia dalmata di San Girolamo dei minoriti conventuali e dalla loro scorta durante le visite alle chiese e ai conventi francescani situati lungo la costa adriatica, quindi anche in Istria. I provinciali, come già rilevato, con questo mezzo di trasporto viaggiavano da Trieste a Cattaro, ma in caso di necessità sostavano anche nei luoghi dove non c'erano conventi dei francescani conventuali, cosicché è spesso annotato che si erano fermati, per esempio, sull'isolotto di Sant'Andrea presso Rovigno, a Fasana e a Veruda, oppure sulle isole di Pasma e Curzola o a Zara, come vedremo in seguito in un apposito capitolo. Il comandante della barca era chiamato *director* oppure *ductor cymbae*, se poi era anche proprietario, *dominus cymbae* (in veneziano: *paron*). Durante la Guerra di Candia, a causa del pericolo di attacchi turchi e di pirati, era attrezzata, su permesso delle autorità veneziane, con strumenti di difesa. Agli inizi dell'Ottocento scomparve dalla circolazione, soprattutto dopo il 1827, quando gli ultimi cinque conventi istriani furono associati a quello di Sant'Antonio a Padova e quando fecero la loro comparsa navi più moderne e veloci.

Benché la *cymba* sia spesso menzionata negli Atti della Provincia, non siamo riusciti a trovare in alcun luogo una descrizione precisa e nemmeno i dati sulla grandezza, il tipo e la forma. Pur tuttavia, dalle molteplici e frequenti annotazioni sulla barca, soprattutto sulle peripezie cui era fortunatamente sopravvissuta e sulle numerose difficoltà nelle quali era incappata, oggi possiamo delineare un'immagine abbastanza precisa delle sue dimensioni, delle caratteristiche nautiche e l'attrezzatura. In merito possono essere utili innanzitutto i dati provenienti dagli archivi di alcuni conventi, nei quali si è conservata la memoria di varie imbarcazioni in tempi diversi.

Qualche dato più concreto riguardo alla barca usata dai provinciali durante le visitazioni, ma anche dagli altri confratelli in occasione dei loro viaggi, lo troviamo

³ Cfr. M. OREB, *Cimba*, in *Pomorski zbornik* [Miscellanea marittima], Zara, vol. 6 (1968), p. 475-500.

⁴ Lj. ŠIMUNKOVIĆ-I. PEDERIN, "Prilog proučavanju srednjolatinškoga pomorskog nazivlja u Mletačkoj Dalmaciji u XIV. i XV. stoljeću" [Contributo allo studio della terminologia marittima in latino medievale nella Dalmazia veneziana], in *Čakavska rič* [Parola ciacava], XXIV, 1996, nr. 1-2, Spalato, gennaio-dicembre, 99.

nell'opera di fra Josip Vlahović sul convento chersino⁵, nella quale nel capitolo "Barche del convento" l'autore riporta molti particolari interessanti riguardanti l'inventario del monastero. La comunità religiosa di San Francesco a Cherso dal 1547 al 1562 possedeva una barca con "vela, cordami e ancora", però non è specificata la sua lunghezza. Nel 1562 il padre guardiano fra Mosè de Petris procurò due nuove barche. Quella più grande era lunga 26 piedi (9,2 m) e aveva la vela e l'ancora nuove. Nell'atto la barca è anche qui chiamata *cymba*. La più piccola invece era lunga 20 piedi (7 m). Nel 1585 il guardiano fra Antonio Domjenich aveva procurato una nuova barca di rovere che aveva 25 piedi di lunghezza (8,6 m), 6 buoni remi, il nuovo timone, la lanterna e la vela ricavata da un pezzo di tela. Per questa barca nell'inventario del 1588 è riportato che aveva tre reti, il ferro per estrarre le conchiglie (la pinna comune), il contenitore metallico del fuoco per la pesca notturna. Secondo l'inventario del 1597 il convento possedeva una nuova barca ("alla istriana"), lunga 22 piedi (7,60 m), con 4 remi, timone e ancora nuova del peso di 25 libbre (c.ca 9 kg). Come notizia utile per comprendere le relazioni tra frati e laicato, riportiamo la disposizione del commissario generale, il ministro provinciale Giovanni Giacomo Petris in occasione della visita canonica al suo convento d'origine il 25 agosto 1692, allorché vietò ai monaci di recarsi a pesca sulle barche dei pescatori laici, invitandoli a usare la propria barca e le proprie reti per svolgere quest'attività⁶.

Nell'archivio del convento di Sebenico ci sono pure parecchi dati sulle barche: il 21 dicembre 1559 il MP Nicola Divnich, ex provinciale, vendette la barca "grippetto", con un albero, la vela e tutta la rimanente attrezzatura al signor Nicola Ksirič, alla presenza dei testimoni Girolamo Racich, Paolo e Giovanni Jelacich e davanti al notaio Francesco Tranquillo, per 190 libbre e 14 soldi. Mentre fra Nicola era provinciale, questa barca gli serviva per visitare i conventi, ma in quel momento evidentemente non gli occorreva più. In merito alle barche del tipo "grippe" il noto cartografo ed ex ministro generale dell'Ordine dei minoriti conventuali Vincenzo Coronelli scriveva che erano particolarmente abbondanti in Istria⁷. I frati di Sebenico avevano generalmente un'imbarcazione in proprietà per le necessità di trasporto del sale, della legna, dell'olio, del vino e del grano dai loro numerosi possedimenti nei

⁵ Cfr. J. VLAHOVIĆ, *Odlomci iz povijesti grada Cresa* [Frammenti dalla storia della città di Cherso], Zagabria, 1995, p. 52.

⁶ G. BIGONI, *L'Archivio conventuale di S. Francesco di Cherso in Istria: Inventario (1387-1948)*, Città di Castello, 1973, p. 137: "È vietato di portarsi a pescare nelle barche dei secolari e per quelli servire da pescatore; ma volendo soddisfarsi i religiosi vadano a pescar semmai con la barca e le reti del convento".

⁷ Cfr. R. VIDOVIĆ, *Pomorski rječnik* [Dizionario marittimo], Logos-Spalato, 1984, p.153-4 ("Grippi, de quali e abbondante l'Istria").

dintorni della città. Anche gli altri monasteri litoranei avevano sempre le proprie barche, soprattutto quelli di Spalato e Cherso e sicuramente anche di Pirano in Istria. Oltre che per le loro necessità, i monaci noleggiavano le imbarcazioni pure ai pescatori, ricevendo in cambio una certa parte del pescato⁸.

Degno di menzione anche il fatto che i frati spalatini (come quelli di Sebenico) quasi sempre avevano uno o due leuti. Davanti al convento spalatino si trovava “il porto dei frati”, oggi noto come “Matejuška”. Qui era ormeggiata pure l’imbarcazione dei monaci. Con i loro leuti i frati trasportavano il vino, i fichi, la legna, il grano impetrato e l’uva da Almissa e dall’isola di Brazza. Quello che impetravano a Poljice, lo trasportavano dapprima fino ad Almissa e poi per mare a Spalato. In base ai dati nei libri conventuali ai tempi del guardiano fra Giovanni Lukačić (prima metà del Seicento) fu ordinata e comprata a Curzola una nuova barca che era lunga 22 piedi (dunque, c.ca 6,50 metri) ed era costata 137 lire.

4 - Itinerari di viaggio

Il programma dei viaggi e l’ordine delle visite di ogni singolo convento era stabilito dallo stesso provinciale, aiutato dalla sua scorta e dopo consultazioni con gli esperti conoscitori delle correnti marine e della rosa dei venti. La direzione di marcia può essere tratteggiata in linee generali, ad esempio quando egli risiedeva a Capodistria e da lì iniziava il suo viaggio. Navigando lungo la costa occidentale istriana si fermava nelle località nelle quali la Provincia aveva i suoi conventi, come Isola, Pirano, Parenzo e Pola. Poi si dirigeva verso nord fino a Porto Albona per andare a visitare Albona e quindi proseguiva alla volta delle isole di Cherso, Veglia e Arbe, ma succedeva spesso, forse perché dipendeva dai venti, che da Pola andasse direttamente a San Pietro ai Nembì, per poi raggiungere Zara, dove regolarmente faceva una sosta, anche se nel periodo che descriviamo nella città dalmata non c’era più un monastero di francescani conventuali. Via mare scendeva poi a Sebenico, Traù e Spalato. A Lissa si recava abbastanza spesso, mentre a Cattaro più raramente, perché questo tratto di mare era molto battuto dai corsari turchi che avevano la loro base a Dulcigno, da dove partivano con le loro veloci navi per compiere frequenti incursioni nell’Adriatico centrale e perfino in quello settentrionale, seminando paura e terrore. Quando comunque il provinciale si azzardava a raggiungere Cattaro, su questa lunga rotta la nave faceva sosta a Lesina e Curzola dagli osservanti, a Lacroma dai benedettini e a Ragusa dagli osservanti, dov’era regolarmente ricevuto molto cordialmente,

⁸ Cfr. B. POLONIJO, manoscritto nell’archivio del convento di San Francesco a Sebenico, *Pergamene*, p. 236-237.

come riportato nelle relazioni sull'ospitalità. Al ritorno il provinciale si dedicava brevemente ai conventi di "terraferma", cioè quelli un po' più distanti dal litorale come Albona, Dignano e Pinguente, nei quali di solito si recava con la carrozza a cavalli, oppure, caso più frequente, cavalcando personalmente. Qualche volta gli capitava di dover viaggiare a piedi. Questo viaggio ufficiale durava dai due ai tre mesi ogni anno.

Ci sono parecchie descrizioni abbastanza ampie e molto interessanti degli itinerari di viaggio, ma forse quella più dettagliata è stata scritta, proprio alla fine del periodo che descriviamo, dal padre maestro Pietro Antonio Castellani, nato a Cherso e affiliato al convento di Sebenico. Nella veste di provinciale (1793-1798) aveva lo spiacevole incarico di dover provvedere alla chiusura di alcuni conventi e ospizi della Provincia, soprattutto in Istria (Albona e Isola), in seguito agli ultimi provvedimenti giurisdizionalistici della Repubblica di Venezia, ormai prossima alla caduta (1797)⁹. Essendo questo un viaggio ufficiale in esecuzione degli ordini della Repubblica di San Marco, egli teneva anche il diario delle spese di viaggio. Era sempre accompagnato da un frate e in alcune località si unirono a lui anche altri monaci. È interessante il modo di viaggiare da Venezia a Sebenico. Nel diario sono annotate tutte le spese, persino le mance al portinaio e al portabagagli, i costi dei pranzi e dei pernottamenti. Con una nave a noleggio si erano recati da Pirano a Venezia e poi al ritorno in gondola da Venezia fino a Grado, poi da Grado a Monfalcone e da qui a Trieste. Con un'altra barca da Trieste si erano recati a Muggia per poi proseguire fino a Capodistria, in parte a cavallo e in parte per mare. Da Capodistria l'itinerario lo portava ad Albona, cosicché furono noleggiati tre uomini e due cavalli. Il viaggio durò due giorni. Ad Albona si trattenne dieci giorni, perché doveva sistemare alcuni atti giuridici e risolvere il problema degli abusi sulle proprietà conventuali. Indi a cavallo proseguì fino a Fianona e da qui a Laurana, accompagnato da un uomo a cavallo. Dopo aver pernottato a Laurana, s'imbarco su una nave diretta a Fiume, città nella quale rimase per ben sei giorni a causa del maltempo. Raggiunse poi Segna in carrozza e quindi Carlopago con la barca, per poi attraversare il braccio di mare fino a Pago, dove pure si trattenne diversi giorni per risolvere alcune questioni patrimoniali che riguardavano il convento ormai chiuso. Il viaggio da Pago proseguì verso Zara e Sebenico e da qui, via mare, fino a Traù, pure colpita dall'infausto decreto di chiusura. A Cattaro, interessata dalla stessa disposizione delle autorità veneziane, non si recò di persona, bensì l'incombenza fu svolta da alcuni monaci appositamente autorizzati (P. Marconati, P. Li-gutić e P. Bogdan). Il loro viaggio di andata fino a Cattaro e di ritorno a Spalato durò

⁹ Sulla politica ecclesiastica della repubblica di Venezia cfr. Filiberto AGOSTINI, *Istituzioni ecclesiastiche e potere politico in area veneta: 1754-1866*, Venezia, 2002.

sedici giorni. Il ministro provinciale Pietro Antonio Castellani riporta che il viaggio era durato complessivamente 62 giorni¹⁰.

5 - “Velificando, remigando et... bordeggiando”

Per l'intera “visitazione”, considerata in tutta la sua durata, inclusi i viaggi con la barca, a cavallo e a piedi, erano necessari all'incirca settantacinque giorni, di cui un buon terzo riguardava la navigazione. La rotta da Trieste a Cattaro e ritorno, incluse le deviazioni di percorso che la cimba doveva compiere, misura circa ottocento miglia marine. Se si considerano dieci ore effettive di navigazione al giorno, ciò significa che la velocità media della barca era da 2 a 3 miglia all'ora.

Si navigava a vela e a remi (“velificando et remigando”, come si esprime spesso il segretario nelle sue relazioni), con andature in fil di ruota e di bolina (“bordeggiando, ut vulgo dicitur”). Siccome gli elementi della natura sono più forti delle vele e dei remi, talvolta la barca procedeva molto lentamente, anzi in certi casi doveva aspettare diversi giorni che il vento si calmasse e finisse la tempesta, per poter proseguire la navigazione. Ma c'erano anche momenti felici di bel tempo, quando un vento favorevole soffiava da poppa per diverse ore, permettendo alla cimba di percorrere decine di miglia in breve tempo. Nelle relazioni sono spesso riportate velocità sotto la media, come ad esempio quando da Veglia a Cherso la barca aveva viaggiato per due notti e un giorno, oppure quando per recarsi da Košljun sull'isola di Pago fino ad Arbe era stato necessario più di un giorno a causa del cattivo tempo. Da Spalato fino a Milna sull'isola di Brazza sei rematori remavano una decina di ore. Tuttavia, è riportato pure che grazie al buon vento la barca aveva superato la distanza di circa 50 miglia da Milna fino a Curzola in dieci ore. La distanza di 25 miglia da Pomer vicino a Pola fino a Oszero sull'isola di Cherso era stata coperta in sette ore di navigazione a vela. In un'occasione da Promontore a Zara era stato necessario appena poco più di un giorno.

I padri provinciali con la loro barca o con una presa a nolo, nel corso dei secoli, come risulta dai loro resoconti, durante questi viaggi hanno vissuto diversi momenti lieti, ma ancor più di quelli amari. Proprio per evitare il maltempo e i cavalloni marini, i provinciali svolgevano il loro obbligo annuale di visita dei conventi nei mesi più favorevoli alla navigazione nell'Adriatico. Viaggiavano a ridosso della costa, protetti dalle numerose isole e isolotti, sempre pronti a rifugiarsi, in caso di pericolo o di attacco, in qualcuno dei numerosi porti. Tuttavia, non si poteva completamente evitare il mare aperto nel tratto da Lissa a Ragusa, da Ragusa a Cattaro a sud,

¹⁰ Vedi: *Arhiv samostana sv. Frane u Šibeniku* [Archivio del convento di S. Francesco a Sebenico], scatola 12, senza indicazioni più precise.



2. - *Disegno di due corsari di fra Francesco Ruzzier di Nicolao, dal vol. Vite de Santi, t. II, Venezia, 1787 (Biblioteca del Convento di San Francesco, Pirano, sig. I-525).*

o da Cherso e Lussino fino a Pola a nord, dove intorno a Punta Promontore si poteva incorrere spesso in condizioni meteorologiche sfavorevoli. Di ciò parleremo molto più ampiamente e dettagliatamente nel seguito.

All'inizio dell'Ottocento le visitazioni divennero più comode e sicure, le vele e i remi stavano diventando strumenti per la pesca e il diporto, mentre i piroscafi e i mezzi di trasporto terrestri erano destinati a facilitare sempre più i viaggi. I provinciali però avevano sempre meno luoghi da visitare e dove sostare. La chiusura veneziana dei conventi e il colpo mortale alle comunità monastiche che aveva tentato d'inflettere il regime napoleonico, avevano quasi distrutto la Provincia dalmata di San Girolamo, che dal 1806 si ridusse a soli quattro conventi e un ospizio: Pirano, Cherso, Sebenico e Spalato, ossia Lissa. Dei 150 monaci alla metà del Settecento, la Provincia si era ridotta a una trentina di membri all'inizio del XIX secolo. Per visitare i rimanenti conventi era più conveniente e veloce farlo via terra cosicché, in base alla testimonianza del pluriennale guardiano del convento di Pirano, il frate spalatino p. Ignazio Aljinović, riportata da Oreb nel suo lavoro sulla cimba, la barca rimase ormeggiata nel porto piranese, dove col tempo marcì e affondò nel bassofondo, mentre

le sue parti disfatte furono usate come legna da ardere. I remi, l'albero, le vele, il sartame, l'ancora e l'altra attrezzatura sopravvissuta rimasero per ancora qualche decennio dopo il disarmo della cimba nella cantina del convento piranese, finché anche di questi oggetti si perse ogni traccia nella seconda metà dell'Ottocento.

b) Conferme d'archivio

Nella prima parte di questo contributo sono state riportate diverse osservazioni generali sulle visitazioni, la navigazione e la barca provinciale, comunemente chiamata *cymba*, mentre ora vogliamo aggiungere le varie annotazioni presenti nell'Archivio della Provincia, in particolare dai primi dodici volumi che compongono i cosiddetti *Acta Provinciae*. Questi libri contengono i verbali dei capitoli conventuali (ogni quattro anni) e delle congregazioni capitolari (nell'intervallo tra due capitoli). Inoltre, in questi fascicoli si trovano le relazioni dettagliate, ma talvolta anche molto succinte, delle visitazioni dei ministri provinciali, di regola scritte dai segretari, loro accompagnatori ufficiali in queste visite e viaggi. In queste relazioni, naturalmente, ci sono molte informazioni riguardanti la vita all'interno di ogni singolo convento, l'aspetto spirituale, liturgico, apostolico e materiale della situazione nelle comunità visitate, gli incontri con le autorità civili ed ecclesiastiche del luogo, ma anche quello che c'interessa in primo luogo, cioè un resoconto abbastanza ampio del viaggio e della navigazione, senza i quali la visita non si sarebbe potuto effettuare. Dalla moltitudine di annotazioni, abbiamo fatto una cernita di quelle più interessanti, citando talvolta nella nota il testo originale, a titolo di documentazione. I singoli volumi di questo materiale contenuto nei primi dodici libri della parte storica dell'Archivio provinciale a Zagabria, in questa sede sono contrassegnati dai numeri romani (I, II, III...), mentre i fogli o carte, formati ciascuno di due pagine (distinte come *recto* e *verso*) sono contrassegnati da quelli arabi. Poiché la numerazione dei fogli, inserita più tardi nei fascicoli, è di regola riportata da un solo lato mentre il foglio ha due facce, il testo sul retro viene contrassegnato con l'abbreviazione "v" (1v, 2v, 3v...). Quindi, bisogna prestare attenzione al numero del volume (ordinale, romano) a quello del foglio (arabo, numero principale), con l'eventuale contrassegno del verso del foglio.

1 - La *cymba*

Il primo dato sicuro sulla barca in proprietà, che negli atti è regolarmente chiamata *cymba*, termine che secondo la prassi dell'epoca indica una barca della lunghezza fino a dodici metri, con propulsione a vela (quando c'era vento) o a remi (di regola sei oppure otto), lo troviamo il 3 settembre 1584 quando il ministro provinciale Va-

lengo Tisana di Pirano partì per la visitazione accompagnato dai suoi confratelli, per approdare a Parenzo la sera stessa¹¹. Ecco ancora alcune annotazioni sulla barca:

- Dopo Pasqua, il 25 aprile 1621, il provinciale Biagio Posarich partì da Trieste a Cherso, dove fece preparare la barca (*adaptata cimba*) per il lungo viaggio verso la Dalmazia, intrapreso un mese dopo (III, 146r: significa volume III e retro della pagina 146; questa osservazione è valida per tutte le seguenti citazioni della fonte).
- Il 2 aprile 1698 il commissario generale MP Giovanni Giacomo Petris da Cherso raggiunse Albona e poi a cavallo si recò a Pinguente e a Pirano. Qui ordinò di predisporre la cimba, che in quel periodo serviva a qualcun altro, ma che però era riservata per i viaggi del provinciale¹².
- Agli inizi della relazione sulla visitazione iniziata a Pirano il 30 aprile 1711, sono menzionate le persone incaricate della navigazione sicura della cimba (per la prima volta sinora). Si tratta di p. Nicola Simicich (“*cymbae director*”) e di fra Antonio Sudesich, fratello laico. Desiderando raggiungere Cattaro e Lissa, il provinciale Silvestro Apollonio visitò rapidamente i conventi istriani (X, 97).
- Al capitolo provinciale del 1698 fu scelto come ministro provinciale Domenico Bettoni di Capodistria. Le sue relazioni contengono particolari molto interessanti. Nella distinta spese è menzionato anche il proprietario della barca, Giuseppe Carpatio (“*paron della barca*”, XIV 81). Durante il 1699, dopo lunga malattia, per compiere il viaggio di ritorno da Spalato a Capodistria, aveva rinunciato alla sua barca e ne aveva noleggiata un'altra, pagandola 54 lire¹³.

2 - Gli imprevisti del viaggio

Questi viaggi per mare erano sicuramente gravidi di pericoli, fatiche, agguati e imprevisti. Ci sono stati anche casi di lesioni fisiche, soprattutto quando dalla barca si metteva piede a terra. Di questi aspetti si era occupato scientificamente a suo tempo il dott. Bogumil Hrabar che negli Atti della Facoltà di filosofia di Priština aveva pubblicato un ponderoso e interessante studio, dal quale nella nota a piè di pagina riportiamo diversi dati interessanti sui pericoli che nei tempi antichi stavano in agguato su questo versante dell'Adriatico¹⁴.

¹¹ “*Rev.provincialis pr. mg. Valengus Tisanus a Pirano cum sociis suis discurrit cum cymba sua*”, I, 151v.

¹² “*Cum cymba quae spectat ad usum Adm. Rev. Prov. Commissarii*”, IX, 205.

¹³ “*Havendo per cagione della mia infermità rinuntiata la mia barca, lire cinquanta quattro, quali s'impiegarono in nolo di barca, in carne, pane, vino et altre spese*”, XIV, 86 v.

¹⁴ B. HRABAK, *Prethodna procena klimatskih perioda na Balkanu i okolnim morima i oblastima 1450-1600* [Valutazione preliminare dei periodi climatici nei Balcani e nei mari circostanti 1450-1600], in *Zbornik Filozofskog fakulteta*

- Durante il viaggio da Parenzo a Pirano, a causa della forte bora, il 7 ottobre 1639 il ministro provinciale Giovanni Matteo Sussich si era fermato a Umago e aveva poi proseguito a piedi e con molta fatica (*non absque sudore ac magno labore*) attraverso la valle di Sicciole (*ad Vallem Sizolis*) fino a Pirano, da dove gli erano venuti incontro tutti i confratelli. Qui, per i doveri della visitazione, ma anche per il maltempo con forte pioggia, era rimasto una decina di giorni. Poi si era recato a Muggia per compiere la visitazione e aveva saldato lo stipendio ai marinai per il servizio prestato sulla cimba. Infine, era partito a piedi per Trieste, passando per la località *vulgo dictum: Alle Fornace* (VI, 102).

- Al ritorno dal capitolo generale a Roma, svoltosi nel maggio del 1741, il provinciale Francesco Antonio Tiepolo di Muggia si era diretto ad Assisi, ma aveva dovuto fermarsi a Foligno perché la carrozza si era ribaltata ed egli si era fatto male alla spalla destra, cosicché per un certo tempo aveva dovuto curare la lesione. Quando le sue condizioni erano migliorate, era partito verso Venezia, ma aveva dovuto fermarsi anche qui in seguito a un attacco di febbre che lo aveva costretto a letto fino al miglioramento, grazie alla clemenza divina (*divina favente clementia*). Dopo otto giorni, il 26 giugno era felicemente arrivato a Muggia (XI, 204 i XV, 20r).

- Qualcosa di simile ma con conseguenze più lievi era capitato al ministro provinciale Pietro Antonio Cernivani di Capodistria, che alla riunione del capitolo provinciale alla fine del suo servizio nel 1766, informò che per le lunghe cure delle ferite riportate cadendo da cavallo mentre si stava arrampicando verso Albona, aveva dovuto pagare al chirurgo 77 lire¹⁵.

u Prištini [Atti della Facoltà di filosofia di Priština], 1967, IV, volume B, p. 15-37: “Nell’inverno 1500-1 una nave ragusea caricata d’orzo in Albania era stata costretta a riparare nelle Bocche di Cattaro a causa della grande burrasca in mare ... Nell’area tra Pola e Venezia agli inizi di ottobre 1503 soffiava un pericoloso scirocco. Il maltempo è registrato agli inizi di novembre 1515 sul mare verso Ragusa... Il primo dicembre 1521 per esempio soffiava una terribile bora, cosicché nel Mare Adriatico si erano capovolte numerose navi, tra le quali una dell’Isola di Mezzo ormeggiata all’interno del porto raguseo ... Negli anni 1544 e 1545 dominavano in tutto il Mediterraneo fortissime bore; nel novembre 1544 sette navi ragusee sono diventate vittime degli dei Poseidone e Nettuno; nel gennaio 1545 sono affondate nell’Adriatico cinquanta navi... La burrasca è venuta incontro nel dicembre 1570 anche alla flotta veneziana diretta a Cipro per difenderla, cosicché i ragusei hanno salvato gli equipaggi delle navi naufragate vicino a Breno e all’Isola di Mezzo... Il maltempo imperava sul mare intorno a Ragusa anche agli inizi di febbraio 1571. Poco tempo prima, alla fine del 1570, la bora aveva rovesciato due navi cariche di grano all’interno del porto raguseo... Alla fine di febbraio 1598 lo scirocco impetuoso aveva disperso a Rogoznica, a sud di Sebenico, le galee veneziane che avevano assediato gli uscocchi. Nel febbraio 1592 è stato registrato il cattivo tempo quando le galee veneziane davano la caccia agli uscocchi intorno a Cherso ...” (Le relazioni nelle note a piè di pagina di questo studio fanno riferimento talvolta al celebre cronista veneto Marin Sanudo, che offre ampi ragguagli sui fenomeni climatici nell’Italia settentrionale e nell’Adriatico agli inizi del Cinquecento. Vedi HRABAK, *op. cit.*, p. 22-32).

¹⁵ “Per esser stato in mano del chirurgo cinque mesi e più per un’orrida piaga in una gamba, dato 77 lire al medesimo per tenua ricognizione”, XV, 56.

3 - I problemi della diffusione della peste

Anche i nostri territori sono stati per molti secoli esposti al pericolo di diffusione della peste che imperversava per l'Europa in diverse ondate ed epidemie. L'Istria e la Dalmazia non sono state dunque risparmiata dalla morte nera. Quest'argomento per quel che riguarda la situazione in Istria è stato esaurientemente e scientificamente trattato da Bernardo Schiavuzzi e da Slaven Bertoša¹⁶. Che però le pestilenze non abbiano devastato soltanto l'Istria è confermato da un vecchio contributo di Franjo Divnik, che nel suo lavoro sulla Guerra di Candia descrive le conseguenze fatali delle infezioni della popolazione dalmata locale in seguito ai contatti con i conquistatori turchi¹⁷. Anche negli Atti Provinciali possiamo trovare delle annotazioni riguardanti questo flagello, a causa del quale i viaggi dei ministri provinciali erano spesso limitati, talvolta interrotti e frequentemente cancellati. Di ciò si prendevano cura i Provveditori alla Sanità della Repubblica di Venezia¹⁸ che spesso nel timore di contagio vietava qualsiasi contatto con i vicini. Ecco, del resto, alcune note:

- Il 9 maggio 1722 si era svolto a Veglia un insolito capitolo provinciale. In un importante nota introduttiva del verbale è rilevata l'impossibilità dei confratelli istriani di partecipare all'assise in seguito alla chiusura dei confini per il timore di diffusione della peste contagiosa¹⁹. Al preannunciato capitolo di Veglia non potevano quindi venire i rappresentanti della Custodia istriana (eccetto il provinciale e alcuni altri arrivati prima, tra i quali anche il segretario del ministro provinciale Pietro Trani). Neanche il presidente del capitolo era potuto venire in tempo da Padova, cosicché la trentina di capitolarie presenti, nonostante la situazione particolarmente difficile, aveva deciso di tenere le riunioni e di non rinviare il capitolo, considerati gli elevati costi e le spese fino allora sostenute, specie dai confratelli delle regioni più lontane, incaricando a presiederle il loro membro più anziano, che allora era l'ex ministro provinciale e attuale guar-

¹⁶ Cfr. B. SCHIAVUZZI, "Le epidemie di peste bubbonica in Istria, Notizie storiche", *Atti e Memorie della società istriana di archeologia e storia patria*, vol. III (1888); e S. BERTOŠA, "La peste in Istria nel Medio Evo e nell'età moderna nel contesto europeo delle epidemie", *Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno*, vol. XXXVII (2007). In generale, per le notizie sulle epidemie avvenute in Italia o in territori vicini alla penisola italiana, compresa l'Istria, tra Medio Evo ed Età moderna, è fondamentale Alfonso CORRADI, *Annali delle epidemie occorse in Italia dalle prime memorie fino al 1850*, 8 voll., Bologna, 1865-1894.

¹⁷ F. DIFNIK, *Povijest Kandijskog rata u Dalmaciji* [Storia della Guerra di Candia in Dalmazia], Spalato, 1986, p. 215-216. Franjo Difnik testimone oculare di questa grande pestilenza scrive che "il flagello dell'infezione da peste era stato portato dalle terre nemiche, nelle quali imperversava, dai Morlacchi che lì si recavano a saccheggiare".

¹⁸ Cfr. Salvatore CARBONE, *Provveditori e sopraprovveditori alla sanità della repubblica di Venezia: carteggio con i rappresentanti diplomatici e consolari veneti all'estero e con uffici di sanità esteri corrispondenti: inventario*, Roma, 1962.

¹⁹ "Cum a die 9 aprilis proximae praeteriti ob suspicionem contagiosi morbi, ac ecc. mis provvisoribus sanitatis Venetiarum liberi aditus progrediendi ex Dalmatia Provincijs, insulisque Venetias in Istria aliasque, nota praeclusa, praevis provisionibus loca interdicta fuerint", X, 232.

diano del convento di Cherso Giovanni Giacomo Petris, firmando di proprio pugno una lettera in italiano nella quale esprimevano il loro desiderio unanime di tenere l'assemblea (X, 232).

Un'annotazione insolita: il 27 febbraio 1762 il provinciale Stefano Petris di Cherso decise di inviare ad Albona il MP Giusto Petris per verificare la notizia della morte di tutti i religiosi del convento²⁰. Non ci sono altre informazioni in merito, però nell'autunno dello stesso anno si svolse ad Albona l'ordinario capitolo provinciale, dal che si può concludere che la notizia della morte di tutti i monaci non fosse esatta (XV, f. 53).

4 - Attacchi turchi

Una particolare difficoltà e pericolo al viaggio, soprattutto durante la Guerra di Candia, era rappresentata dalle continue e inaspettate incursioni turche, specie dei loro ben addestrati corsari. Negli Atti Provinciali ci sono diverse molto significative annotazioni su questo rischio, che minacciava soprattutto le località litoranee, gli abitanti delle isole e i naviganti. Questi casi erano sicuramente più frequenti nella parte dalmata della Provincia, però in questa sede riportiamo soltanto i dati che riguardano la costa istriana in questa turbolenta epoca:

- Alla prima riunione del capitolo provinciale, svoltasi a Veglia nel maggio 1687, dedicata alle relazioni dei discreti e dei guardiani, un'insolita nota menziona le numerose assenze dovute al pericolo turco, perfino da località inaspettate come quelle sulla costa occidentale istriana, da dove non erano venuti i rappresentanti di Parenzo e Pirano. Molto più comprensibile invece, l'assenza dei monaci di Cattaro. Ciò significa che in quel periodo si erano intensificati gli attacchi turchi contro i domini veneti, addirittura nell'Adriatico settentrionale, come testimoniato dalla crudele incursione e sequestro di persone avvenuta a Cittanova proprio nello stesso mese dell'anno menzionato (IX, 101r-102r)²¹.

5 - Incursioni dei corsari

Come si è detto, al capitolo di Veglia della fine di maggio del 1687 non erano

²⁰ "Presentatami li 27 febr. l'infausta nuova della morte di tutti i religiosi del convento d'Albona, per certificarmi mandai a quella parte apposta il reverendo padre maestro Giusto Petris", XV, 53.

²¹ "Discretus Pirani caret ob Turcarum incursiones...Guardianus Parentii non interfuit ob eandem causas... Custos Albaniae ad Capitulum non comparuit ob timorem Turcarum, pariter ob eandem causam nec etiam venerunt ad Capitulum p. guardianus Cattari et discretus illius conventus", IX, 101r-102r.

venuti i rappresentanti dei conventi piranese e parentino, mentre non sono nominati i monaci di Muggia, Isola, Capoistria e Pinguente, che probabilmente avevano scelto la più sicura, anche se faticosa, via di terraferma fino ad Albona e Porto Albona per poi proseguire per mare. La mancata venuta dei frati di Parenzo e Pirano si spiega con l'attacco dei corsari di Dulcigno alla località di Cittanova in Istria, compiuto la notte del 24 maggio, quindi soltanto un paio di giorni prima della data di partenza prevista dei monaci parentini e piranesi. Di recente è apparsa una descrizione molto ampia e interessante di questo saccheggio dei corsari, realizzata da Miroslav Bertoša nella sua ragguardevole introduzione all'edizione degli Statuti di Cittanova, in base all'opera di Luigi Parentin (*Cittanova d'Istria*, Trieste 1974): la riportiamo quasi per intero²².

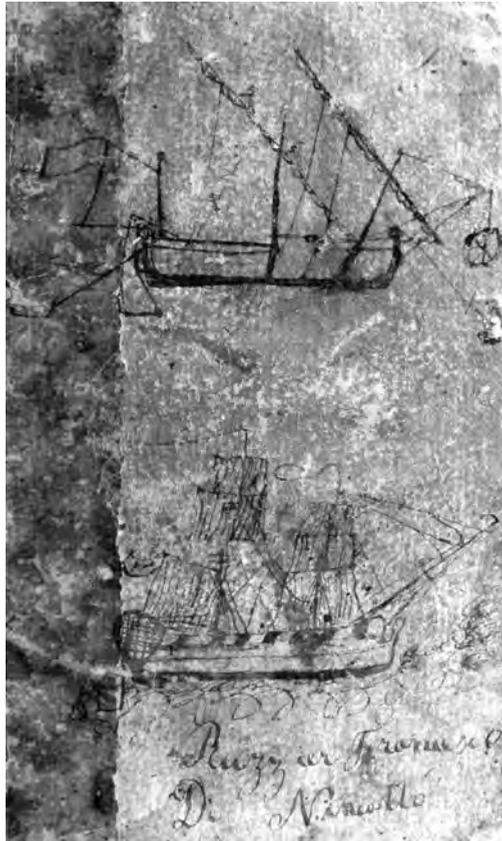
Il saccheggio e la cattura da parte dei corsari: il 24 maggio 1687, nel mezzo della notte, si svolse un episodio forse poco rilevante per la storia dei grandi avvenimenti, ma terribilmente drammatico per gli abitanti di allora. Un gruppo di corsari di Dulcigno, a bordo delle loro veloci fuste, era giunto fino a Cittanova d'Istria, attaccando la popolazione nel sonno e saccheggiando la città. Era questa un'autentica "incursione di guerra", un raid veloce ed efficace nel senso moderno del termine, quindi stupisce che sia stata presa di mira una località povera e scarsamente abitata. Alcuni storici ritengono che la meta dell'incursione dei corsari di Dulcigno fosse, in effetti, la ricca e commercialmente forte Pirano, principale centro istriano di produzione del sale, ma che i corsari abbiano mancato l'obiettivo a causa della scarsa conoscenza della costa e della fitta nebbia. I corsari islamici di Dulcigno (nei documenti sono definiti Turchi Dulcignotti) avevano depredato dieci case, tra le quali anche quella del nobile Carlo Rigo, dalla quale avevano asportato una notevole somma di denaro, gioielli, biancheria e altri oggetti. Le tre chiese furono profanate e derubate dell'ostensorio gotico d'argento, di tre croci, dei candelabri, dei paramenti e degli ornamenti ecclesiastici. La moglie di *paron* Aurelio Marin, che aveva cercato di difendersi dagli incursori con una lancia, era stata uccisa con un colpo di archibugio, mentre altre due persone rimasero ferite. I corsari catturarono – il che per loro era pure un redditizio bottino – trentotto cittanovesi: il podestà Giovan Battista Barozzi, sua moglie e le loro due figlie, il cancelliere Giacomo Rigo con la moglie, due figlie e tre servitori, il cittadino Carlo Solletti e il personale della sua casa, il cancelliere pretorio Apollonio da Piran e suo figlio, il sagrestano Giacomo Pontello e la moglie Isabella, il parroco don Pietro Bertelli, il notaio vescovile Domenico de Boni con la figlia e inoltre, Francesca Delfi con le figlie, la figlia di Domenico Gregolin, i parenti del canonico Sebastiano Vidali, la moglie di Zuanne de Seffi detto Zalo, donna Zuanna Gelfi e la figlia, il servitore

²² Cfr. M. BERTOŠA, *Novigradski statut – Statuto di Cittanova MCCCCII (1402)*, Cittanova, 2014, (Kolana od statutih [Collana di statuti], libro III/1), p. 47-49.

del signor Camillo Zane e il cavaliere del Reggimento Mario Burcich. Alla caccia dei pirati partirono due marciliane in viaggio verso Levante, una fusta rovignese e alcune barche armate, ma la loro nave era più veloce. A Cittanova furono catturati due degli attaccanti, però si dimostrò che erano entrambi dei rinnegati, convertitisi dal cattolicesimo all'islam. Uno era originario di Ancona, l'altro di Pellestrina. La maggioranza dell'equipaggio sulle navi dei corsari era molto eterogenea. I due furono trasferiti a Venezia per essere interrogati e qui si venne a scoprire che i corsari di Dulcigno erano comandati da un cattolico rinnegato, originario di Pirano! Di fronte a questo fatto le autorità veneziane rimasero sorprese. Furono avviate le indagini e prestati i soccorsi alle vittime, mentre il Senato ordinò al podestà e capitano di Capodistria di predisporre le guardie alle vie di accesso a Cittanova, per prevenire eventuali nuovi attacchi dal mare. Fu inviato un avvertimento anche ai podestà di Rovigno e Parenzo. Una settimana dopo fu inviato da Venezia un avviso al capitano di Raspo nel quale si autorizzava il provveditore generale della Dalmazia a proseguire nella caccia ai corsari che a Cittanova avevano catturato il podestà e i sudditi veneziani. Visto che l'inseguimento non diede frutti, il 24 luglio fu approvato l'accordo con i corsari sequestratori per il riscatto dei prigionieri. A causa del prezzo elevato, il governo veneziano pagò la somma soltanto per il podestà e la sua famiglia, mentre gli altri furono riscattati con denari propri e con le raccolte di carità. Anche se il vescovo Nicolò Gabrielli era fuggito da Cittanova durante l'attacco dei corsari, si prese poi cura delle vittime ridotte in schiavitù. Durante la Guerra degli Uscocchi (in Istria tra il 1615 e il 1618) e la Guerra di Candia (1645-1669) tra la popolazione istriana, inclusa quella di Cittanova, si era diffusa una paura apocalittica del "pericolo turco", ma l'incursione dei corsari di Dulcigno alla fine di maggio del 1687 a questo timore psicologico aveva aggiunto una violenta componente reale. A inizio luglio il Senato aveva lodato il podestà e capitano di Capodistria che visitando di persona Cittanova era riuscito a convincere gli spaventati abitanti a non abbandonare la città e a continuare a viverci.

Come si è detto, il divieto di viaggiare, come pure la grande paura di navigare per mare, aveva influenzato la decisione dei frati di Pirano e di Parenzo, che preferirono rinunciare a partecipare al capitolo provinciale a Veglia, fino alla quale si poteva arrivare soltanto per via marittima. Questa però non fu l'unica situazione di crisi provocata dalle incursioni dei corsari, che sarebbero scomparse definitivamente appena alla metà dell'Ottocento. Ecco diversi casi di pericolo menzionati negli Atti della Provincia:

- Il 29 luglio 1721 il ministro provinciale Francesco Antonio Nicolini era arrivato a Porto Albona e aveva ordinato alla cimba di ritornare immediatamente a Fasana, perché incombeva la minaccia di un attacco dei corsari (turchi di Dulcigno o uscocchi di Segna?). Da Porto Albona raggiunse Albona a cavallo (XII, 125).



3. - *Disegno di due imbarcazioni di fra Francesco Ruzzier di Nicolao, dal vol. Vite de Santi, t. II, Venezia, 1787 (Biblioteca del Convento di San Francesco, Pirano, sig. I-525).*

- Il provinciale Girolamo Agapito non si azzardava a recarsi ad Albona via mare fino a Porto Albona a causa delle sempre più frequenti incursioni lungo questa rotta²³. Pertanto il 27 settembre 1755, assieme al segretario e al guardiano di Pinguento p. Giuseppe Punis, partì a cavallo da Capodistria fino a Pinguento, per arrivare intorno alla mezzanotte a Draguccio. Il giorno seguente ripartì alla volta di Albona, dove arrivò a notte inoltrata. Aveva poi visto la podesteria e svolto la visitazione approfondita del convento (XI, 287).

- A Pola il MP Ludovico Baicich si era dovuto intrattenere per più giorni perché era venuto a sapere che i corsari avevano attaccato e danneggiato la sua barca, cosicché doveva aspettare che questa fosse riparata per far ritorno sano e salvo (*salvus et incolumis*) nella sua Cherso, nella quale arrivò il 29 novembre 1805 (XII, 341).

²³ “Quia viae depopulabantur incursioni bus”, XI, 287.

6 – Mare in tempesta

Abbiamo già menzionato qualcosa sulle sorprese che i cambiamenti atmosferici causavano ai provinciali durante la loro navigazione nel mare periglioso, cosicché qui saranno descritti le tempeste e il maltempo di maggiore portata che potevano talvolta mettere a repentaglio la vita dei naviganti, soprattutto in occasione di alcuni naufragi dai quali il provinciale e la sua scorta avevano salvato a malapena la vita.

- Da Parenzo, dove aveva svolto una breve visita, il ministro provinciale Nicola Sola era partito il 17 giugno 1615 verso Pirano, dove dopo molte difficoltà e pericoli di naufragio era giunto tutto stremato, tanto da essergli necessario un riposo più lungo per rimettersi in forze²⁴.
- Il 15 aprile 1622 il provinciale Biagio Posarich con la cimba era partito verso Pola, ma a causa del forte maltempo aveva vagato per quattro giorni nel Quarnero prima di arrivare a destinazione²⁵.
- Il 27 agosto 1632 il MP Giacomo Drasa da Pirano si era diretto a Cattaro, ma nei pressi di Salvore si era alzata una tempesta, tanto che a malapena erano riusciti a evitare il naufragio e ad arrivare in qualche modo fino a Cittanova²⁶.
- Dalla sua Cherso il 23 luglio 1634 il provinciale Giacomo Drasa era partito per Albona, ma nel Quarnero era stato colto da un forte maltempo²⁷.
- Dopo aver visitato Albona il 24 giugno 1641 il provinciale Giovanni Matteo Sussich era stato costretto a rimanere a Porto Albona, aspettando pazientemente nella cimba un cambiamento del tempo, che evidentemente migliorava molto lentamente²⁸.
- Il 10 giugno 1648 il ministro provinciale Francesco Sussich era partito dalla sua Cherso diretto ad Albona, ma a metà strada una forte burrasca aveva portato la barca verso Fianona, però con l'aiuto di Dio tutto era finito bene. Da lì aveva proseguito a piedi fino ad Albona, nella quale era arrivato tutto malandato (*totus malefactus*)²⁹.

²⁴ “Post multa naufragia facta, tum propter tempestatem maris, tum propter perfugare quotidianos incurfos fessus labore”, III, 55r.

²⁵ “Ventibus contrarijs flantibus in Quarnarij itinere quatuor dies moratus est”, III, 153.

²⁶ “Ad Sanctum Joannem de Salvorio... magna aeris et maris tempesta orta fuit ut vix a naufragio tutus evasit”, IV, senza numero di pagina e VI, 4r.

²⁷ “In Quarnario maximam tempestatem maris passus fuit”, V, senza numero di pagina.

²⁸ “Ad cimbam reversus ibique per tres dies detentus est ob turbationes maris et continuam pluviam”, VII, 21.

²⁹ “Medius Quarnarij transnans tempestatem pergrandem passus est, Deo optimo favente Flanonam attingit”, VII, 120r.

- Il 21 agosto 1674 la cimba stava aspettando a Porto Albona il provinciale Girolamo Drasa e la sua scorta, però il tempo era cattivo. Il giorno dopo furono colti da una bora tempestosa (*aquillone impetuoso flante, vela ventis dedere*), che dopo appena mezzo miglio si era rafforzata (*ventus magis magisque urgens*), cosicché la barca si era riempita d'acqua ed erano riusciti a salvarsi a malapena dall'affondamento, facendo ritorno nel porto di partenza. Quel giorno e il seguente nella chiesetta di Sant'Andrea avevano pregato e ringraziato Dio di averli salvati da tanto pericolo e avevano passato la notte distesi sul pavimento della citata chiesa. Erano poi partiti il 23 agosto verso Pola, dove erano arrivati con una bora ormai indebolita (*paulisper aquillone cessante*, VIII, 196).
- Seconda visitazione del provinciale Francesco M. Zambelli, anno 1769:– Quando erano finalmente ritornati in Istria a Pola, avevano di nuovo dovuto viaggiare di porto in porto fino a Muggia, nella quale avevano fatto ingresso il 30 luglio. Al ritorno in Dalmazia, nuovamente a causa della forte bora, avevano sostato a Isola e a Pirano, dov'erano rimasti due giorni. Anche a Parenzo avevano dovuto aspettare che il tempo si calmasse, per arrivare finalmente, dopo tre giorni di navigazione a Sebenico, per concludere questa visitazione non troppo interessante per i lettori comuni, eccetto forse per i meteorologi (XII, 100-101).

5 – La Punta delle burrasche

Molti dei provinciali partivano per le loro visitazioni dall'Istria nordoccidentale, dove si trovavano alcuni importanti conventi che avevano dato un gran numero di ministri (Muggia, Capodistria, Pirano). Visto che il convento madre era anche il loro luogo di residenza, partivano da queste località verso il Quarnero e la Dalmazia, per ripetere poi la stessa rotta al ritorno, in tempi un po' più brevi. Una tappa inevitabile su questo percorso, che dava tanti grattacapi alla cimba e ai suoi marinai, era l'estremità meridionale della penisola istriana, la celebre Punta Promontore, che gli abitanti del locale villaggio omonimo, tra i quali anche l'autore di queste righe, chiamano semplicemente Punta. Molto spesso qui, anche con mare non troppo agitato, a causa dello scontro delle correnti marine provenienti da entrambi i versanti della penisola, succedevano inconvenienti e problemi, cosicché Promontore, il villaggio più meridionale dell'Istria, situato ad alcune miglia in tutto dalla Punta, era stato il rifugio naturale per molti provinciali. La località viene nominata molto spesso, ma soprattutto in versioni distorte (Parmentore, Pramentorio, Primentorium...) della corretta forma latina del nome (Promontorium). Negli Atti Provinciali è riportato più volte che i provinciali e la loro barca avevano trovato riparo dal mare in tempesta in qualcuna delle numerose insenature della zona intorno al capo. Quella più frequentemente menzionata è Porto Rosso, che dovrebbe corrispondere all'odierna Portić, molto ben riparata dai venti meridionali, oppure talvolta Val S. Martino (Polje), rifugio naturale con la forte bora. Sic-

come si parla molto più spesso di riparo a Porto Rosso, sembra che i maggiori problemi fossero rappresentati dai venti meridionali, che a Punta Promontore sollevano grandi onde. Del mare inospitale intorno a Punta Promontore e delle genti ospitali del paese di Promontore si parla in questo interessante capitolo.

- Prima di partire dalla sua Cherso, il provinciale Giovanni Matteo Sussich aveva dovuto attendere per diversi giorni perché il vento continuava a essere minaccioso. Quando finalmente il 1. ottobre 1639 la cimba era partita da Cherso, era giunta a malapena fino a Promontore (*in loco dicto Primentore*), dove il ministro aveva pregato che gli preparassero due cavalli per recarsi fino a Pola, distante otto miglia (*octo milliaria*, una decina di chilometri, VI. 199).

- Il provinciale Santo Ricci era partito dalla natia Muggia il 12 ottobre 1696. Intorno a Pola aveva avuto le abituali peripezie quando ci si avvicina e si supera Punta Promontore, dove a causa dell'incontro e dell'unione di due correnti marina e con vento forte, spesso ci sono problemi. Conscio di ciò si era rifugiato, come facevano spesso e volentieri anche altri ministri provinciali, dai confratelli osservanti a Veruda (lo Scoglio dei Frati), dove i fratelli avevano accolto e ospitato molto cordialmente sia lui sia la scorta. Era rimasto da loro per due giorni, ma quando il terzo giorno aveva cercato di proseguire il viaggio, aveva dovuto ben presto rinunciare e ritornare a Veruda. Era ripartito appena il 17 ottobre ma a Promontore si era nuovamente rifugiato dal parroco Mihovilović, che lo aveva ricevuto e ospitato amabilmente. Era rimasto da lui un paio di giorni, per ripartire la mattina del 20 ottobre verso Ossero e proseguire poi fino a Neresine, dove aveva passato la notte presso i confratelli osservanti³⁰.

- Un'interessante annotazione che per molti versi ricorda quella dell'anno precedente. Il 18 ottobre 1697 il provinciale Santo Ricci era partito da Pola e aveva poi trascorso la notte in un porticciolo presso Promontore. Siccome il tempo non accennava a placarsi, si era nuovamente rivolto al parroco Mihovilović, che in più luoghi è menzionato come amico e benefattore dei nostri confratelli, presso il quale aveva passato due notti e aveva celebrato le sante messe nella chiesa del paese. In seguito il provinciale e il suo segretario si erano recati a piedi a Pola per acquistare le provviste necessarie alla prosecuzione del viaggio. Era salpato verso Ossero il 22 ottobre da Pomer, dove la cimba lo aspettava alla fonda, per arrivare nella località chersina a notte fonda. (Per un orientamento più completo: da Promontore a Pola ci sono 10 km, mentre Pomer si trova circa a metà strada da entrambe)³¹.

³⁰ “Inventa opositione venti ac temporis perniciosi necesse remansit in portu dictu Medulin et Permontore tremens contrarium ventum et illa et secunda nocte ac secundam diem mansit apud D: Mattheum Milocovich (Micovilovich!). Die vero, favente Deo, 20, orto jam sole, discessit et hora vespertina venit civitatem Auxeri sed ibi non pernoctavit: postulavit vero habitationem patribus conventus de Neresina et ibi noctavit apud illos fratres de observantia”, IX, 197r.

³¹ “Ad portum Pormentorij et per totam noctem ibi stetit, in mane autem Pormentorium pedestes se transtulit cum secretario, in ecclesia maiori sacrum celebravit ac ad prandium maxima caritate fuit receptus a rev. presbytero Mattheo

- A Pola il ministro provinciale Giovanni Antonio Petris aveva terminato la visitazione il 16 giugno 1704 e il giorno seguente era partito alla volta di Cherso. Durante il viaggio verso Ossero, causa le cattive condizioni del tempo, si era fermato a Veruda dai confratelli osservanti che come di costume lo avevano cordialmente accolto e ospitato (*a quibus benigne fuit acceptus*). Il giorno dopo, 19 giugno, aveva celebrato la messa nella loro chiesa e per il maltempo era rimasto sull'isola gran parte del giorno, per poi ripartire, doppiare Punta Promontore e giungere a Punta Nera presso Valmazzinghi³². Visto che nel frattempo si era alzato un vento favorevole (*flante vento secundo*), era partito alle prime luci dell'alba ed era arrivato verso sera a Cherso, dove aveva trascorso la notte nel porto di Grabrovizza (*pervenit ad portum Grabrovizza*), per arrivare entro mezzogiorno del giorno successivo a Cherso città.
- Il 12 giugno 1705 il provinciale Giovanni Antonio Petris, con il vento favorevole (*vento prospero flante*), era arrivato a tarda sera a Pola. Il giorno dopo, a causa della festa di San'Antonio da Padova, non aveva svolto alcuna attività e aveva soltanto partecipato alla cerimonia solenne in onore del santo³³. Aveva fatto visita al provveditore e al vescovo Bottari. Il 16 giugno aveva ripreso il viaggio, ma a mezzanotte per il maltempo si era dovuto fermare e pernottare a Promontore.
- A Fasana il ministro provinciale Giovanni Antonio Petris si era riposato un po' e poi aveva proseguito fino a Veruda, dove si era ristorato dai confratelli osservanti ed era ripartito verso Punta Promontore per approdare nell'insenatura di Porto Rosso (*ad portum vulgo dictum Rosso*), nella quale aveva trascorso la notte in seguito al cattivo tempo. Anche il giorno dopo, 17 maggio, era rimasto lì per la persistenza del maltempo, cosicché si era recato nel paese di Promontore, dove il parroco l'aveva accolto a braccia aperte³⁴, aveva celebrato la messa nella locale chiesa parrocchiale, era stato indistospitato dal parroco nella sua casa e infine era ritornato a bordo della cimba per ristorarsi. Pure il giorno seguente le condizioni meteorologiche lo avevano costretto a rimanere nella baia, ma per non turbare nuovamente il parroco di Promontore si era recato nella vicina Medolino e vi aveva passato la notte. La cimba era salpata il giorno dopo, ma non verso Cherso, bensì si era rifugiata nella vicina Pomer (*ad Pomer applicuit*) perché il tempo rimaneva instabile. Da questo luogo il provinciale si era diretto a Pola, dove il 20 maggio aveva annunciato la visitazione e si era recato dal vescovo Bottari, che poi gli aveva restituito la visita e lo aveva invitato a pranzo. Visto che si era levato un

Micovilovich atque in domo eiusdem pernoctavit et duas noctes cur non posset ob ventum contrarium prosequi iter. Die 21 pedester cum secretario Polam redivit causa faciendi provisione panis et die 22 denuo redivit ad portum Pomer, ubi erat cymba et in illa ingressus remigando accepit iter Auxerum versus, quo appulit hora circiter 23", IX, 184.
³² "Ibique per totam illam diem ob contrarietatem temporis remansit, die sequenti in nocte ordinavit iter et remigando in mane pervenit ad portum prope Puntamnigram", IX, 277-277r.

³³ "Nihil operavit sed solum solemnizavit dictam festivitatem magnamque pompam cum assistentibus ad solemnem processionem ivit"... "Ad portum prope Parmentorium (!) pervenit, quo stetit per illam noctem", IX, 292r.

³⁴ "Ad portum vulgo dictum Rosso...ob contrarietatem temporis...ob ventum contrarium non potuit ulterius progredi"... "Ab illo rev. plebano maxima bonitate fuit acceptus", X, 1r.

vento favorevole, aveva interrotto la visitazione e il 22 maggio era arrivato a cavallo (*equitando*) a Pomer, dove si era intrattenuto a pranzo presso il locale parroco, per salpare quindi verso Ossero. Dopo un'ora sola di riposo, approfittando del vento favorevole, avevano continuato il viaggio verso San Pietro ai Nembi. (X, 1r).

- Il ministro provinciale Francesco Antonio Tiepolo era partito da Pola il 20 agosto 1741, ma in seguito al vento contrario era giunto a fatica a Veruda, dov'era stato tradizionalmente ben accolto dal guardiano dei confratelli osservanti, presso i quali era rimasto fino al giorno dopo. Era partito verso Cherso ma era stato colto da una bora minacciosa, cosicché aveva trovato rifugio nel porto di Vignole³⁵.

- Il provinciale Giovanni Girolamo Agapito era partito la mattina presto del 28 maggio 1755 da Cherso a bordo della cimba diretto alla sua Capodistria, ma siccome il vento aveva cambiato direzione, durante la notte si era dovuto fermare a Porto Rosso presso Promontore (*in portu vulgo dicto Rosso prope Palmentore !!*). Il giorno seguente aveva servito messa a Veruda dai confratelli osservanti ed era ripartito subito per approfittare del vento favorevole (*flante propitio vento*), giungendo a Parenzo dopo la mezzanotte del 29 maggio (*pulsata 29.a*). Qui aveva sostato soltanto alcune ore, perché si era nuovamente levato un vento propizio che lo aveva fatto arrivare a Capodistria la sera stessa, accolto con grande gioia dai confratelli e dai notabili³⁶.

- Da Pola il ministro provinciale Francesco Antonio Nicolini era salpato il 3 luglio 1774 verso Albona, ma il mare agitato aveva rallentato il suo viaggio, costringendolo ad avanzare lentamente da valle a valle, tanto che era arrivato ad Albona, passando per Porto Albona, appena l'8 luglio. Attraverso Cherso si era diretto poi a Veglia, ma anche qui lo aveva ostacolato e rallentato la sua marcia una forte burrasca, cosicché era arrivato a Veglia soltanto il 13 luglio³⁷.

- Il provinciale Francesco Maria Zambelli verso la fine di giugno del 1799 era ritornato da Dignano a Pola, aspettando che il vento si calmasse per proseguire il viaggio. Quando ciò era avvenuto si era messo in moto, ma per arrivare soltanto fino a Promontore, poiché più avanti non si poteva andare né a vela né a remi. In seguito al peggioramento del tempo era ritornato allo Scoglio dei Frati e aveva passato la notte nel convento dei confratelli osservanti. Il giorno dopo, con un vento alquanto favorevole, era salpato di buon mattino ed era giunto felicemente a Cherso poco dopo mezzogiorno. Entrando nel Golfo di Cherso non era riuscito ad evitare alcuni pericoli (non sono descritti nei dettagli)³⁸.

³⁵ “Impetuosa insidiosa borea summo timore in portum vulgo dictum Vignole in tutum se posuit”, XI, 204r.

³⁶ “Magna fratrum et omnium nobilium laetitia exceptus fuit”, XI, 286r.

³⁷ “Ob contrarium ventum divertere opus fuit de portu in portu”... “Nubilum tamen atque tempestuosum tempus prohibuit”, XII, 138.

³⁸ “Vulgo Punta di Promontore dicitur, velis remisque superari non potuerit, oportuit regredi”... “Subiit tamen aliquid periculi in portus ingressu”, XII, 305.

8 – Ospitalità generosa

Scorrendo le relazioni ci si rende facilmente conto che l'ospitalità ha giocato un ruolo importante nella preparazione e nell'esecuzione degli itinerari di viaggio, nei quali non mancavano rischi e pericoli. Vale la pena ricordare ancora una volta che nei bei tempi passati non esistevano linee telefoniche e tantomeno comunicazioni elettroniche, quindi il provinciale e la sua scorta dovevano spesso ricorrere a visite senza preavviso, non soltanto ai confratelli coinvolti nella visitazione, ma anche ad altri ordini monastici, sacerdoti e persino vescovi, per cercare la sicurezza sotto il loro tetto, talvolta pure un pasto caldo e una comodità maggiore di quella offerta dalla loro barca sotto il cielo aperto. Probabilmente anche i monaci della Provincia dalmata di San Girolamo dei minoriti conventuali avranno ospitato i confratelli di altri ordini religiosi e i sacerdoti, ma in merito purtroppo non disponiamo di informazioni.

Cercheremo di ricostruire quest'ospitalità che è stata offerta ai numerosi provinciali nel corso dei secoli durante i loro faticosi viaggi, all'epoca quando non esistevano alberghi e quando soltanto qualche rara locanda nelle città più grandi offriva ai viandanti la possibilità di ristoro. Abbiamo chiamato "abbondanza" il capitolo, perché effettivamente non si trattava di un'ospitalità formale, quindi queste testimonianze fanno onore a quelli che la davano, e non erano pochi. Di questo cercherà di convincerci questo lungo capitolo che getta una luce luminosa sui difficili momenti delle visitazioni e dei viaggi compiuti per realizzarle.

- All'inizio di aprile del 1692, ritornando da Albona, il commissario generale MP Giovanni Giacomo Petris si era fermato, causa il maltempo, a Fianona dai paolini, presso i quali era rimasto per due giorni. Da Fianona aveva poi proseguito a remi fino a Cherso, dov'era rimasto per un periodo più lungo (IX, 175).

- In viaggio verso la Dalmazia, lasciata Pola il 15 ottobre 1696, il provinciale Santo Ricci aveva dovuto trascorrere diversi giorni a causa del maltempo dai confratelli osservanti a Veruda, che del resto offrivano spesso ospitalità ai monaci conventuali in viaggio dall'Istria verso il Quarnero o la Dalmazia. Da loro aveva celebrato messa ed era ripartito, ma il tempo inclemente lo aveva costretto a ritornare allo Scoglio dei Frati, cosicché aveva potuto proseguire appena il 17 ottobre. Durante il seguito del viaggio, il provinciale e la sua scorta furono più volte ospitati dai monaci osservanti, dapprima a Neresine e poi a Zara, dove sedettero al loro desco e pernottarono. Nelle relazioni è spesso messa in risalto la loro ottima accoglienza³⁹.

³⁹ "Die igitur 15 mensis octobris discedit civitatem Polae et pervenit ad portum dictum Veruda in quo remansit una nocte, accepto benigne a patre guardiano illius conventus ordinis minorum observantiae. Facta die celebrataque missa abijt animo sequendi itinerem. Sec opposito vento et malo tempore in idem portum rediit. Ubi iterum aliam noctem

- Durante il viaggio da Parenzo verso Pola il visitatore generale e ministro provinciale Giovanni Giacomo Petris aveva dormito il 17 aprile 1698 presso i confratelli osservanti, mentre il 24 maggio era stato costretto dal forte vento e dalla pioggia (*ob magnum ventum, et pluviam cum aliquo periculo naufragandi*) a cercare rifugio dagli stessi confratelli a Selve, dai quali aveva passato la notte assieme all'equipaggio (*cum nautis*). Il giorno dopo, verso sera, era arrivato a porto S. Paolo (Galevac sull'isola di Ugliano), nel convento dei frati del Terzo ordine che li avevano accolti cordialmente e offerto loro ospitalità per la notte⁴⁰.

- Il 10 ottobre 1699 il provinciale Domenico Bettoni e la sua scorta avevano felicemente doppiato l'estremità meridionale dell'Istria ed erano approdati a Veruda, dove erano stati accolti con l'usuale generosità e cordialità, passando la notte nel convento⁴¹.

- In viaggio verso Ossero il provinciale Giovanni Antonio Petris il 18 giugno 1704 aveva nuovamente fatto sosta sullo Scoglio dei Frati presso i confratelli osservanti, dai quali fu ben accetto (*a quibus benigne fuit acceptus*). Il giorno dopo aveva celebrato la messa nella loro chiesa ed era rimasto nel loro convento fino la notte seguente per il tempo inclemente, dopo di che erano partiti a remi, arrivando felicemente a Punta Nera presso Valmazzinghi⁴². Durante lo stesso viaggio il 27 giugno il provinciale Petris aveva superato Ossero diretto a San Pietro ai Nembi. Visto che il vento era favorevole (*flante vento prospero*), aveva proseguito verso sud, per approdare dopo la mezzanotte in un porticciolo vicino al convento dei confratelli del Terzo ordine che lo avevano accolto con grande benevolenza e presso i quali aveva passato la notte. Era poi rimasto da loro anche tutto il giorno seguente in seguito al cattivo tempo (*ob temporis contrarietatem*). Non è chiaro di quale convento del Terzo ordine si tratti, sicuramente uno tra Asinello e Zara, forse quello a Ugliano.

- Il ministro provinciale Giovanni Antonio Petris si era riposato a Fasana il 16 maggio 1706 ed era poi proseguito fino a Veruda, dove si era ristorato, fraternamente ospitato dal guardiano del convento dei confratelli osservanti⁴³.

- Numerose effusioni di generosità: Il provinciale Antonio Bonaccorsi si era diretto nell'Istria meridionale, aveva visitato Parenzo e il 2 settembre 1707 era stato ospitato dai

et toto die 16 moravit. Die 17 iterum discessit animo sequendi viam.”... “Die vero, favente Deo, 20, orto jam sole, discessit et hora vespertina venit civitatem Auxeri sed ibi non pernoctavit: postulavit vero habitationem patribus conventus de Neresina et ibi noctavit apud illos fratres de observantia”... “Moravit atque acceptus benigne a rr. pp. Fratibus de Observantiae in cenobio refeciatus fuit” IX, 197-198.

⁴⁰ “Venit in portum scopuli S. Pauli, in quo adest conventus pp.um Tertij ordinis, a quibus fuit benigne receptus, dererunt... cenam locumque ad dormiendum”, IX, 210.

⁴¹ “Et in conventum patrum observantiae maxima benignitate et cordialitate fuit acceptus, ibique pro illa nocte quievit”, IX, 236r.

⁴² “Ibique per totam illam diem ob contrarietatem temporis remansit, die sequenti in nocte ordinavit iter et remigando in mane pervenit ad portum prope Puntamnigram”, IX, 277r.

⁴³ “Ac ab illo patre guardiano minorum observantium maxima benignitate fuit acceptus”, X, 1r.

frati osservanti a Rovigno, presso i quali aveva desinato, ma poi il maltempo lo aveva costretto a ritornare a Rovigno, dove aveva dormito nella cimba. Attraverso Fasana era giunto a Veruda ed era stato nuovamente accolto dai confratelli osservanti, presso i quali aveva passato due giorni a causa del cattivo tempo. Erano ripartiti, ma in seguito alla forte bora erano riusciti ad arrivare soltanto fino a Promontore, dove avevano dovuto attendere due giorni pieni che il tempo si placasse. Poi, con un vento molto favorevole, il 6 settembre avevano issato le vele per dirigersi a Zara, nella quale erano approdati l'8 settembre e avevano servito messa dai fratelli domenicani.

- Il ministro provinciale Antonio Bonaccorsi era partito per la visitazione da Muggia, fermandosi a Capodistria, Pirano e Parenzo, dove era arrivato il 1. maggio 1708. Approfitando del tempo favorevole era ripartito immediatamente, ma nei pressi di Rovigno il vento era diventato contrario, cosicché si era recato dagli osservanti sull'isola di Sant'Andrea che lo avevano prontamente ospitato assieme alla sua scorta ed era rimasto da loro fino la sera dopo, ripartendo poi verso Pola, da dove si era recato a cavallo (*equitando*) a Dignano per eseguire la visitazione e ritornare il giorno seguente. Il 7 maggio aveva ripreso il viaggio. Grazie al tempo benigno era ben presto giunto a Lussingrande (Lussinij Magni).

- Il ministro provinciale Silvestro Apollonio era partito il 10 giugno 1711 da Cherso per ritornare in Istria, veleggiando fino a Pola e fermandosi a Veruda dai confratelli osservanti che avevano manifestato la loro tradizionale ospitalità nei suoi confronti e della sua scorta⁴⁴. A Pola aveva terminato la consultazione dei libri amministrativi e per la festa di Sant'Antonio, il 13 giugno, aveva pronunciato un apprezzato panegirico. Lo stesso pomeriggio era partito con la sua scorta a Fasana, dov'era stato ricevuto dal vescovo Bottari.

- Visto il vento propizio, il provinciale Silvestro Apollonio aveva interrotto il 22 giugno la sua visita a Pola ed era partito verso Cherso, sostando sullo Scoglio dei Frati, dov'era stato accolto dagli osservanti⁴⁵ ed era rimasto da loro tutto il giorno seguente a causa del peggioramento delle condizioni meteorologiche.

- Il provinciale Felice Bartoli si era intrattenuto a Veglia per due giorni ed era salpato l'11 luglio 1730 al pomeriggio, ma le onde lo avevano sospinto fino a Glavotok, cosicché si era recato dai confratelli del terzo ordine che l'avevano cordialmente invitato e ospitato⁴⁶. La sera tardi, dopo che il vento si era calmato, era ripartito e con l'aiuto dei remi, dopo l'intera notte e la mattinata, era giunto a San Martino (*hora prandij in portu Sancti Martini pervenit*), da dove sarebbe ripartito alla sera verso Pola (*Veruda*

⁴⁴ "Ubi stetit usquequo se refecit ac ab illo patre guardiano minorum observantium maxima benignitate fuit acceptus", X, 100r.

⁴⁵ "Ad patres observantes se recepit hora 20, a quibus peramanter exceptus est", X, 112.

⁴⁶ "Ad Sanctam Mariam, vulgo de Capo dictam, compulsus est aliquanto quiescere"... "In conventu patrum Tertii Ordinis refectioe, ipsis patribus benigne et amorose insistentibus recipere", XI, 100r.

appulit) per arrivare, grazie al vento benevolo, il 13 luglio intorno a mezzogiorno sull'isola di Sant'Andrea presso Rovigno. Nella chiesa dei fratelli osservanti aveva servito messa e dopo aver desinato, col vento in poppa era partito verso Parenzo (XI, 100r).

- Il provinciale Felice Bartoli aveva trascorso due giorni di visitazione a Pola e il 3 agosto 1731 era partito per la Dalmazia. A causa del vento contrario si era fermato a Veruda, restandovi anche il giorno seguente, grazie alla generosa ospitalità dei locali confratelli osservanti, il cui padre guardiano lo aveva cortesemente convinto a rimanere da loro e ad aspettare che il vento si calmasse⁴⁷.

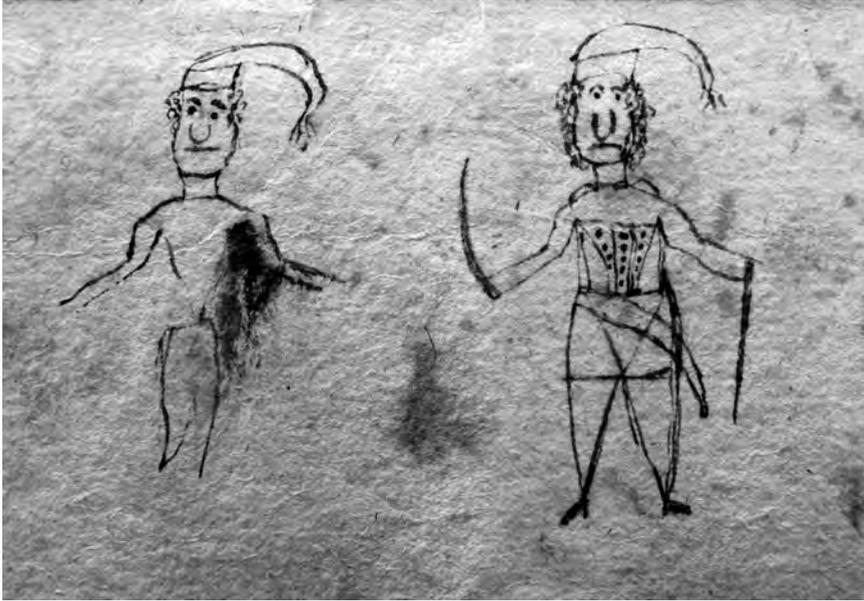
- Il ministro provinciale Francesco M. Zambelli agli inizi di giugno del 1799 era ritornato a Pola dalla visita a Dignano e aspettava il tempo buono per ripartire. Dopo che il vento era scemato, si era messo in viaggio ma era arrivato soltanto fino a Promontore, perché più avanti non si poteva andare (*vulgo Punta di Promontore dicitur, velis remisque superari non potuerit, oportuit regredi*), cosicché era ritornato a Veruda e pernottato nel convento degli osservanti. Il giorno seguente era ripartito al mattino presto e con un vento abbastanza buono era giunto a Cherso nel primo pomeriggio (XII, 305).

9 - Le spese di viaggio

Le visitazioni, con le spese di viaggio da sostenere, rappresentavano a quei tempi una grande sfida economica. Possiamo soddisfare in parte la nostra curiosità riguardo ai costi sfogliando e annotando le voci di spesa di ogni singolo provinciale che regolarmente, alla fine del suo mandato quadriennale, le presentava pubblicamente in forma scritta al capitolo, relazionando sulle entrate e uscite durante il periodo della sua missione. Grazie alla documentazione conservata nell'Archivio provinciale di Zagabria, la nostra curiosità può essere appagata. In due fascicoli, in relazioni scritte e firmate di proprio pugno, è riportata la descrizione molto dettagliata delle *Spese e introiti* ai tempi di ciascun provinciale. Questi atti, scritti quasi esclusivamente in lingua italiana, comprendono il periodo dal 1632 al 1827, quindi quasi due secoli.

L'unità monetaria fondamentale riportata nelle relazioni è la lira (libra) veneziana che era usata per tutti i pagamenti correnti. Oggi è difficile stimare il valore di una lira veneziana, però abbiamo trovato alcuni dati che potrebbero tornare utili. Così, ad esempio, il compenso giornaliero al sacerdote per la celebrazione della messa in tutto questo periodo era di 0,6 lire pari a 12 soldi (oggi in Europa il compenso è intorno ai 10 euro, da noi in Croazia è di 50 kune). In questo capitolo nel quale sono trattate le spese di viaggio dei ministri provinciali durante le visitazioni, incontreremo

⁴⁷ "Vere humanitati ac urbanitati rp. Guardiani fratrum de Observantia obsistere valens... apud quem ... cibum sumere... vero nocte quiescere adhuc adversantibus ventis adstrictus fuit", XI, 109.



4. - *Disegno di due corsari di fra Francesco Ruzzier di Nicolao, dal vol. Vite de Santi, t. II, Venezia, 1787 (Biblioteca del Convento di San Francesco, Pirano, sig. I-525).*

ancora qualche indicazione sul valore del denaro, quindi sarà più facile avere delle risposte aiutandoci con dei paragoni. I ministri per le loro spese di viaggio durante le visitazioni ricevevano in tutto circa 90 lire (alcuni conventi davano 8 lire per visita, altri soltanto 4 lire, mentre l'ospizio la metà di questa cifra, XV,10), con ciò che le spese annue che ogni monastero doveva sostenere per mantenere il provinciale, il suo segretario, il socio e i costi della curia generale dell'ordine a Roma (escluse le citate spese di viaggio), si aggiravano di solito intorno alle 1000 lire (la maggioranza dei conventi contribuiva con 65 lire, mentre gli ospizi con la metà di questo importo).

Va infine rilevato che è difficile ricostruire il valore monetario di allora e ricalcolarlo alla situazione odierna. Tuttavia, per comprendere meglio la gestione finanziaria, può tornar utile il contributo di Luciano Pezzolo sulla finanza pubblica veneziana in età moderna, dalla metà del Cinquecento fino agli inizi del Settecento, quindi proprio nel periodo che c'interessa⁴⁸. Forse non sarà chiaro del tutto, però come

⁴⁸ L. PEZZOLO, *La finanza pubblica veneziana in età moderna*, Università Ca' Foscari di Venezia, 2003: "Nei documenti finanziari l'unità monetaria era generalmente il ducato di conto (o ducato corrente), che apparve come moneta di conto nel 1517, suddiviso in 24 grossi di 32 piccoli ciascuno. Il ducato di conto equivaleva a lire 6 e soldi 4 di piccoli. Una lira di piccoli era costituita da 20 soldi di 12 denari ciascuno. Impiegata in misura minore e per lo più

punto d'orientamento generale basti dire che uno stipendio mensile medio di un lavoratore portuale a Venezia era di 12 lire.

1636 - MP Matthaëus Sussich de Chersio: Possono essere interessanti le spese per la barca con la quale i frati di Pirano hanno trasportato il commissario generale p. Zane da Venezia fino a Barbana presso Aquileia e poi fino a Cherso e ritorno. Per questo viaggio era stato pagato qualcosa in più di 200 lire (f. 11v).

1644 - MP Franciscus Sussich de Cherso: Interessante annotazione sul nolo di due barche di padron Francesco Pagliara, dopo la rottura di una delle due a San Pietro ai Nembi, che assieme alle spese di viaggio del commissario generale da Capodistria a Sebenico erano venuti a costare 279 lire⁴⁹. È riportata anche la spesa di 325 lire per il nolo delle barche necessarie a compiere la visitazione, che i conventi pagano ogni anno al provinciale⁵⁰. Talvolta è menzionato anche il proprietario della barca usata dal provinciale. In questo caso è paron Francesco Pagliaro, che per il trasporto da Cherso ad Albona e ritorno aveva ricevuto due scudi, cioè poco più di 18 lire⁵¹. In questa stessa occasione il provinciale, subito dopo la congregazione tenutasi nel 1646, aveva pagato 18 lire per il cavallo (*per una cavalcata*) da Albona a Pola, dove doveva recarsi urgentemente (XIV, 31).

1657 - MP Gasparus Manzoni de Albona: spese di viaggio di andata e ritorno a Ravenna per incontrare il ministro generale: 120 lire, pagate di tasca propria (XIV, 45).

1670 - MP Hieronymus Drasa a Chersio: Spese di viaggio e cibo (104 lire), da Pirano a Cherso, per il presidente del capitolo e gli altri religiosi, in base al rapporto stabilito per la Custodia istriana⁵², mentre per il ritorno del presidente del capitolo e di undici capitolari da Cherso a Venezia, come pure per le spese di viaggio: 130 lire.

1679 - Il provinciale Jo: Jacobus Petris menziona più volte di aver fatto il viaggio "con barca a posta" (a differenza della "barca a nolo"), pagando questo servizio in occasione di un viaggio da Cherso a Porto Albona tre lire⁵³.

1683 - commissario generale della Provincia MP Jo: Jacobus Petris: Per la barca

nella contabilità privata e nella dichiarazione fiscale, una lira di grossi corrispondeva a dieci ducati di conto" (p. 2).

⁴⁹ "Per il nolo di barche due, essendosi rotta la prima di padron Francesco Pagliaro, per fortuna nel scoglio di San Piero di Nembi, marinari e spese per comune e ricondurre il p. Commissario da Capodistria a Sebenico=279 lire", XIV, 29.

⁵⁰ "Ho speso in nolo di barche, marinari, per fare la prima visita, et altre spese necessarie per l'uso mio - lire trecento venticinque, che la Provincia paga ogni anno al provinciale", XI, 30.

⁵¹ "A Paron Francesco, che mi condusse colla sua barca in Albona, col pmo Simone ed altri vocali e ricondusse li medesimi a Cherso: scudi due=18,2 lire", XIV, 30r.

⁵² "Per pagar la barca e altre spese cibarie...", XIV, 53.

⁵³ "Mi son portato con barca a posta sotto Albona", XIV, 61.

noleggiata a Lussino, fino ad Ancona, con tutte le spese accessorie, pagato 90 lire. Da Ancona a Roma e poi al ritorno fino a Venezia, per sé e la propria scorta a cavallo, pagate 694 lire (XIV, 65).

1694 - MP Sanctes Rizzi de Mugla: Per le spese di viaggio e soggiorno al capitolo a Roma, a lui, al custode e al socio 800 lire, per il vitto 300 lire. Per due visite da Muggia a Pingente (a cavallo) versate a sé e all'accompagnatore 28 lire.

1698 - MP Dominicus Bettoni de Justinopoli: Le sue relazioni contengono dettagli molto interessanti. Tra le spese di viaggio è menzionato anche il proprietario della barca Giuseppe Carpatio ("paron della barca", XIV, 81). Nel 1699 per il viaggio da Spalato a Capodistria, dopo lunga malattia, il provinciale aveva rinunciato al trasporto in proprio e aveva noleggiato una barca, per la quale aveva pagato 54 lire, incluso il vitto e altre spese⁵⁴.

1702 - MP Jo: Antonius Petris de Cherso: al ritorno da Capodistria a Cherso, assieme agli altri rappresentanti della Custodia di Arbe, si era servito di una barca a nolo (paron Scampazza), pagata 31 lire (XIV, 98).

1718 - MP Franciscus Antonius Peracha de Justinopoli: per il viaggio al capitolo generale, assieme al custode MP Giacomo Fermapace e al socio p. Robba di Muggia (867 lire), spese sostenute a Roma (326 lire), mentre per la "barca presa apposta" da Capodistria ad Albona e ritorno, con molti membri a bordo per la riunione della congregazione (100 lire, XIV, 118).

1726 - MP Jo: Camillus Lupi de Spalato: Ci sono diversi dati interessanti, tra i quali ad esempio che per custodire la barca del provinciale Andreis a Porto Albona sono state pagate 36 lire, per il cavallo da Porto Albona ad Albona pagate 3 lire, la mancia ai marinai era stata di 5 lire⁵⁵.

1730 - MP Felix Bartoli de Parentio: per le spese di ritorno dal capitolo (barca, marinai, cibo) per sette frati fino ad Arbe, poi a Venezia (153 lire); spese di un viaggio urgente da Veglia ad Albona e a Pola per risolvere alcune tensioni nei conventi, assieme al segretario e a quattro marinai, quando ha dovuto a lungo vagare (in tutto 19 giorni) di porto in porto (soprattutto "porti deserti") in seguito al cattivo tempo, fino a Veruda, da dove era giunto a piedi fino al convento (100 lire); spese di viaggio e partecipazione al capitolo generale insieme al socio (769 lire, XV, 6v).

1798 - MP Franciscus Zambelli de Sebenico: Per il trasporto in barca da Pirano a Cherso e ritorno ("barca posta") al giorno 10 lire, senza le altre spese, per tredici giorni pagate in tutto 260 lire (XV, 102).

⁵⁴ "Havendo per cagione della mia infermità rinuntata la mia barca, lire cinquanta quattro, quali s'impiegarono in nolo di barca, in carne, pane, vino et altre spese", XIV, 86r.

⁵⁵ "Per mancia alli marinari della barca", XIV, 135.

Per una visione più approfondita della gestione economica della Provincia dalmata di San Girolamo, bisogna aggiungere che le spese per il mantenimento dell'amministrazione provinciale venivano coperte anche dalla decima al momento della morte dei singoli monaci (il cosiddetto *spolium*, allorché il provinciale ripartiva il lascito, soprattutto se si trattava di un'eredità in denaro, il che poteva essere importante in caso di decesso dei maestri dell'Ordine, perché loro erano dei privilegiati sotto l'aspetto economico, soprattutto come insegnanti e predicatori). Gli oratori durante il periodo di Quaresima e di Avvento potevano ricevere cospicui premi in denaro che rimanevano di loro proprietà fino la morte, dopo di che venivano equamente suddivisi tra il convento di affiliazione del defunto, la Provincia di appartenenza e talvolta anche i famigliari.

Considerazioni conclusive

Da quanto esposto nel presente contributo risulta evidente che le visitazioni canoniche e i viaggi attraverso la penisola istriana erano dei momenti faticosi, ma anche delle occasioni emozionanti per i ministri della Provincia dalmata di San Girolamo dei minori conventuali. Inoltre, i viaggi richiedevano anche determinate spese finanziarie, mentre nell'insieme si può concludere che le entrate della Provincia fossero alquanto modeste, che alcuni conventi riuscivano a malapena a sopravvivere e che pochi erano quelli che si potevano permettere interventi economici di maggiore portata. Ci sono diverse annotazioni che lo confermano vividamente. Alla fine citiamo due esempi che parlano da soli. Il provinciale Giovanni Matteo Sussich era giunto a Pago il 21 novembre 1636, approdando nel porticciolo di Košljun. Si era avviato verso il convento a piedi, a notte inoltrata, quando di solito le porte della città erano ormai chiuse, ma in quest'occasione erano rimaste aperte per benevola disposizione del rettore. Il provinciale era rimasto tre giorni a Pago per la visitazione e aveva riscontrato una grande povertà, tanto che l'anziano monaco fra Francesco Belotich non aveva nemmeno la cintura francescana né il breviario, cosicché il provinciale gli aveva regalato i propri⁵⁶. Alcuni anni più tardi a Parenzo il ministro provinciale Zaccaria de Zacharijs durante la visitazione del 1641 aveva riscontrato una situazione materiale molto misera: nel monastero c'erano stanze senza alcun mobilio, persino sprovviste di porte e finestre, mentre in cucina le condizioni non erano per nulla migliori, tanto che non aveva ricevuto "né un sorso di vino, né una briciola di pane", quindi andandosene aveva pronunciato le preghiere e spiritosamente annotato nella sua relazione

⁵⁶ "Sexagenarium sine breviario et sine cingulo reperijt", VI,140.

che in futuro il Signore doni all'amministratore, cioè al guardiano, una mente sana⁵⁷.

I motivi dell'alquanto precaria situazione economica erano sicuramente le frequenti pestilenze che imperversavano nella regione, come pure la costante minaccia turca, non solo relativamente ai conventi nelle loro vicinanze (Cattaro, Spalato, Traù, Sebenico), ma lungo tutto il litorale e soprattutto in mare aperto. Anche se l'Istria in tal senso era al di fuori della zona in cui i corsari turchi operavano le loro incursioni, la paura dilagava. Inoltre, nemmeno la miseria risparmiava le popolazioni istriane, principalmente durante e dopo le varie epidemie di malattie infettive e pestilenze. Il popolo viveva poveramente e poveramente vivevano anche i suoi frati, il che in ultima analisi è la sola cosa giusta.

SAŽETAK: PUTOVANJA PROVINCIJALNIH MINISTARA FRANJEVACA KONVENTUALACA KROZ ISTRU (1559-1827) - Pri obradi Povijesnog arhiva Hrvatske provincije sv. Jeronima franjevac konventualaca autor je pronašao mnogo vrijednih podataka i materijala koji se odnose na službene vizitacije provincijalnih ministara u obrađenom razdoblju (1559-1827.), koje se podosta poklapa s vremenom mletačke uprave u Istri. Iz prikazanog priloga vidi se da su kanonske vizitacije i putovanja istarskim poluotokom predstavljale naporene trenutke, ali i uzbudljive prigode provincijalnim ministrima Dalmatinske provincije sv. Jeronima franjevac konventualaca. Uza sve to putovanja su iziskivala i određena novčana izdvajanja, a ukupno saževši, može se zaključiti da je Dalmatinska provincija sv. Jeronima franjevac konventualaca imala dosta skromne prihode, neki su samostani doista jedva preživljavali, a rijetki su samostani bili u mogućnosti ulaziti u veće zahvate.

Posebno su zanimljivi i vrijedni opisi prometovanja, koji su gotovo isključivo imali pomorsko obilježje. U tu svrhu koristila se provincijalova lađica na vesla i jedra. Bilo je dakako mnogo uzbudljivih trenutaka, olujnih iznenađenja, gusarskih prepada, ali i dokaza gostoljubivosti. O tome i mnogim drugim stvarima pripovijeda ova uzbudljiva priča.

POVZETEK: POTOVANJA PROVINCIALNEGA MINISTRA REDA MANJŠIH BRATOV KONVENTUALOV PO ISTRU. (1559-1827) – Med preučevanjem zgodovinskega arhiva hrvaške province sv. Hieronima reda manjših bratov konventualov je avtor odkril številne pomembne podatke in gradivo v zvezi z uradnimi obiski provincialnih ministrov v obravnavnem obdobju (1559-1827), ki v veliki meri sovпада z obdobjem beneške oblasti v Istri. Iz navedenega v prispevku izhaja, da so bili kanonske vizitacije in potovanja po istrskem polotoku zelo naporni, hkrati pa so predstavljali dobre priložnosti za ministre dalmatinske

⁵⁷ "Necquidem unum timplum vini nec micam panis potuit a conventu habere"... "ut administratori sanam in posterum mentem praestaret", VII, 22.

province svetega Hieronima reda manjših bratov konventualov. S temi potovanji so bili povezani tudi določeni stroški, na splošno pa lahko sklepamo, da je imela dalmatinska provinca svetega Hieronima precej skromne dohodke: nekateri samostani so se komaj preživljali, zelo malo pa je bilo takih, ki so si lahko privoščili pomembnejše posege.

Še posebej zanimivi in koristni so opisi potovanj, ki so potekala skoraj izključno po morju. V ta namen je služil čoln na jadra in na vesla, ki je bil v lasti province. Seveda je bilo veliko razburljivih trenutkov, nenadnih neviht, gusarskih napadov, pa tudi gostoljubnosti. O tem in številnih drugih stvareh pripoveduje ta navdušujoča zgodba.