

VENEZIA, GLI ASBURGO, LE CITTADINE DELL'ISTRIA E LA NAVIGAZIONE NELL'ADRIATICO NEL '700

ANTONIO MICULIAN
Centro di ricerche storiche
Rovigno

CDU: 94(450Venezia+497.4/5Istria)+262.3:656.6"17"
Sintesi
Gennaio 2003

Riassunto – L'autore presenta la situazione nella quale venne a trovarsi Venezia, la penisola istriana e l'Adriatico nel corso del XVII e XVIII secolo. Vengono messe in rilievo i continui conflitti con gli Asburgo e le incursioni dei Turchi nelle nostre regioni e in quelle confinanti nonché il tentativo effettuato dalla Serenissima nel difendere i suoi domini in Istria, in Dalmazia, nel Mediterraneo e nell'Egeo. Nella seconda parte del saggio, invece, vengono segnalati i motivi che portarono alla decadenza politico-militare, economica e commerciale di Venezia; le mutate relazioni fra Venezia e l'Austria con l'eventuale proclamazione della libera navigazione nell'Adriatico e la proclamazione dei porti franchi di Trieste e di Fiume. Infine, viene posto l'accento sull'atteggiamento assunto dalle cittadine marittime dell'Istria nel manifestare la loro fedeltà ed il loro attaccamento alla Repubblica di San Marco fino alla dissoluzione della Serenissima nel 1797.

Nel corso di tutto il XVI secolo, la penisola istriana, zona di frontiera tra due grandi potenze di allora, quali erano la Repubblica di San Marco e l'Austria, aveva notevolmente risentito dei rapporti tra esse e del loro variare, ragion per cui in due particolari momenti, all'inizio del Cinquecento e nel 1615-18, si era trovata coinvolta nelle loro guerre con drammatiche conseguenze anche sul piano politico, economico e sociale, ossia lo spopolamento delle campagne all'interno, con conseguente crisi demografica e la necessità per la Serenissima di istituire il “*Magistrato sopra i beni inculti*”¹ onde provvedere

¹ Cfr .C. DE FRANCESCHI, *L'Istria. Note storiche*, Bologna 1981, p. 332 – 371. Vedi pure M. BERTOŠA, *Istria. Doba Venecije, (XVI-XVIII stoljeću) /Istria. Epoca veneziana (XVI-XVIII secolo)/*, Pola, 1995, p. 82-137. Per quanto riguarda il “Magistrato dei beni inculti”, vedi pure U. MOZZI, *L'antico veneto Magistrato dei Beni Inculti*, Roma, 1921 e C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 332-371. Vedi pure G. CERVANI – E. DE FRANCESCHI, “Fattori di spopolamento nell'Istria veneta nei secoli XVI e XVII”, *Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno. (= ACRSR)*, Trieste.Rovigno, vol. IV (1973), p. 7-118. I. ERCEG, “Dva i pol stoljeća kretanja stanovništva Istre, 1554-1807” /Due secoli e mezzo del movimento della popolazione

al loro ripopolamento. D'altro canto l'Istria, come tutti gli stati europei di allora, era stata colpita da calamità naturali, in primo luogo da epidemie pestilenziali – peste bubbonica – che contribuirono a rendere ancora più precaria la situazione. Venezia si trovava, dunque, nella condizione di dover ripristinare questa zona di frontiera, minacciata non solo dall'Austria ma anche dalle mire espansionistiche dei Turchi che – a partire dalla prima metà del XIV secolo, dopo aver consolidato l'impero degli Osmanli ed istituito l'esercito dei gianizzeri, avevano dato inizio ad una vasta campagna di conquiste estendendo così la Signoria fino al Bosforo e conseguentemente si erano avvicinati sempre più verso il territorio europeo – partendo dai Balcani, senza trovare grandi resistenze, effettuarono scorrerie sull'Italia nord-orientale sfiorando l'Istria, arrivando fino al Friuli².

All'inizio del '600, si ripropone la medesima situazione, determinata dalle scorrerie degli Uscocchi. E qui mi sembra doveroso sottolineare un altro elemento di continuità con la storia istriana precedente, quello della presenza della pirateria nell'Adriatico – prima vi furono gli Illiri con i quali i Romani dovettero impegnarsi a lungo per sconfiggere gli Istri e il re Epulo ed espugnare Nesazio, Faveria e Mutila, a tutela dei loro interessi nell'Alto Adriatico³, poi, nel periodo altomedioevale, i Narentani del principe croato Domagoj⁴, contro

dell'Istria, 1554-1807). *Miscellanea Stephano Gunjača septuagenario dicata*, (a cura di I. ERCEG-A. HORVAT-I. MAŽURAN-M. SUIĆ), Zagabria, 1980, p. 229-250; E. IVETIC, *La popolazione dell'Istria nell'età moderna. Lineamenti evolutivi*, Trieste-Rovigno, 1997, (Collana degli Atti del Centro di ricerche storiche (= Collana ACRSR, n. 15); IDEM, *L'Istria moderna. Un'introduzione ai secoli XVI-XVIII*, Trieste-Rovigno, 1999 (Collana ACRSR), n. 17, p. 63-70.

² Cfr. G. LOSCHI, "Le incursioni dei Turchi nella Carniola e nell'Istria", *Archeografo Triestino* (=AT), Trieste, vol. XVIII (1892), p. 488; IDEM, "Le incursioni dei Turchi nelle parti vicine di Trieste", *L'Istria*, Trieste, an. II, agosto 1847, p. 50-51; IDEM, "Luoghi per li quali passarono già li Turchi partendosi dalla Bossina per la Patria del Friuli", *L'Istria*, cit. an. VI, 8 marzo 1851, n. 10; F. CUSIN, "Le vie d'incursione dei Turchi in Italia nel secolo XV", *AT*, vol. XLVII (1934), p. 143-156; Francesco LEVEC della Scuola Superiore di Lubiana stampò nella relazione annua di quell'Istituto (1890-91) un importante saggio storico nel quale vengono narrate le scorrerie dei turchi nella Carniola e nell'Istria fino alla morte dell'Imperatore Federico III (1493). Per quanto riguarda la conquista ottomana nei Balcani vedi Vj. KLAJČ, *Povijest Hrvata /Storia dei Croati /*, lib. IV, Zagabria, 1985, p. 7-87. Cfr. anche A. BATTISTELLA, *La Repubblica di Venezia ne' suoi undici secoli di storia*, Venezia, 1921, cap. XIII, p. 321-352; M. JAČOV, "Le guerre veneto turche del XVII secolo in Dalmazia", *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, (=AMSDP), Venezia, vol. XX (1991), p. 225-269.

³ Cfr. C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 30-37.

⁴ *IBIDEM*, p. 91-92: "Gli Slavi, Croati e Narentani continuarono le scorrerie, sotto il loro comune Bano Domagoj. Il doge Orso allestita un'armata nell'anno 864, obbligandolo a stipulare la pace, ma nell'876 postosi Domagoj nuovamente a infestare i mari, e le provincie litorane settentrionali del regno d'Italia, prese e saccheggiò con grande strage d'uomini Umago, Siparo, Cittanova, Rovigno e Muggia, preparandosi

cui Venezia era stata costretta ad impiegare le proprie flotte a soccorso delle località istriane minacciate.

A dire il vero, nel corso di tutto il medio evo e dell'età moderna, le cittadine costiere dell'Istria ma, in modo particolare le piccole comunità della Dalmazia, non riuscendo a soddisfare le proprie esigenze alimentari e, non potendo acquistare il grano necessario, erano state costrette a procurarselo ricorrendo alla pirateria. Approfittando del flusso di merci trasportato da navigli veneziani, specialmente i pirati di Almissa ed i narentani, che abitavano tra Spalato ed il fiume Narenta, avevano cercato, *more predonum*, di depredate le provviste di grano e di altri generi alimentari. Anche le stesse città dalmate, Ragusa, Spalato, Traù, Sebenico, Zara dovettero a lungo combattere per evitare le rappresaglie dei pirati⁵.

Le cittadine dalmate, essendo state sottoposte al governo veneziano, nella prima metà del XIII secolo avevano combattuto a fianco della Repubblica contro Federico II compiendo azioni di pirateria a danno dei mercanti del Regno. Verso la fine del 1240 molte passarono dalla parte del re siciliano senza però smettere la loro attività di predoni del mare a tal punto che lo stesso re aveva definito gli uomini della Dalmazia "*suoi fedeli*" difidendoli dall'esercitare la pirateria chiedendo di risarcire i danni causati. Egli si era dichiarato meravigliato che essi, presi sotto la sua protezione con la consegna di ostaggi, "*attaccino le navi del Regno issando la bandiera imperiale per ingannare i marinai suoi fedeli e derubarli.*"⁶

La dinastia angioina ed in modo particolare Carlo I, nel tentativo di debellare la pirateria dalmata, aveva applicato rappresaglie in maniera indiscriminata contro le principali città dalmate, che, spesso, furono costrette a ricorrere ai consoli veneziani per discolarsi dalle accuse. Così nel 1269 e nel 1271, per colpa dei pirati almisiani, erano state applicate reappresaglie contro i mercanti di Zara, Ragusa e delle altre città della Dalmazia. Il console veneziano

all'assalto di Trieste e Grado. Il doge Orso sopraggiunge colla sua squadra, incontra i nemici nelle acque di Umago, li sconfigge pienamente, e ritoglie la ricca preda ed i prigionieri. Inico figlio del Bano ed il quale scorreva devastando l'Istria, venne fatto prigioniero; Domagoj fu costretto a segnare la pace, ma contro i fieri Narentani da lui dipendenti si continuò la guerra, sinchè per allora furono domati. Non stettero però a lungo quieti, e datsi nuovamente al pirateggiare, il doge Pietro Candiano I nell'anno 887 imprese contr'essi due spedizioni, nell'ultima delle quali restò ucciso.". Vedi pure V. KLAJČ, *Povijest hrvata od najstarijih vremena do svršetka XIX stoljeća* /Storia dei Croati dai tempi più remoti fino alla fine del XIX secolo/, vol. I, Zagabria, 1985, p. 79-81.

⁵ Cfr. D. AQUILANO, "La pirateria nell'Adriatico svevo e angioino", *Pirati e corsari in Adriatico* (a cura di Sergio Anselmi), Milano, 1998, p. 37.

⁶ *IBIDEM*, p. 38.

in Puglia era riuscito ad ottenere la revoca dopo che era stata chiarita l'identità dei predoni e che la loro città, Almissa, era stata sottoposta al Regno di Ungheria e non alla Repubblica di San Marco.

La situazione precipitò nel 1274, quando il re aveva ordinato alle città di Bari e di Monopoli di armare quattro galere per la difesa della costa pugliese ed abruzzese dai pirati dando inizio a vere operazioni di guerra contro gli almisiani, finalizzate allo "*sterminio dei pirati (...) nemici di Dio e degli uomini e distruggere le loro terre in Dalmazia, spelonca di ladroni.*"⁷

La guerra non ebbe esito positivo in quanto Carlo I sembra, verso la fine del XIII secolo, aver desistito dal voler annientare i pirati di Almisia, limitandosi a far vigilare la costa durante i sei mesi della bella stagione e a far scortare i grossi carichi di grano. Sempre nel 1277 il re aveva disposto la fondazione di "*Mola e Villanova affinché qui i pirati non possano trovare ricettacolo per attaccare i nostri fedeli*". Si trattava di due centri portuali ben muniti di un sistema di difesa contro eventuali attacchi provenienti dal mare.

Verso la fine del Duecento e specialmente nel corso di tutto il XIV secolo la pirateria nell'Adriatico aveva destato grande preoccupazione sia per Venezia che per le stesse cittadine dalmate. A tale riguardo Venezia e Ragusa nel 1286 e nel 1294 avevano rinnovato il vecchio trattato di pace, che contemplava pure l'impegno nella lotta accanita contro almisiani e dulcignotti.

Venezia nel 1400 con il Doge Ferdinando Foscari, aveva dato inizio alla sua politica di espansione verso la terraferma per assicurarsi il controllo dei passi alpini in direzione del centro e nord Europa e per estendere i propri scambi nel retroterra padano. La Repubblica era allora una solida compagine con numerosi possessi d'oltremare: le appartenevano l'Istria costiera, gran parte della Dalmazia, le città di Scutari, Valona, Durazzo in Albania; le isole ionie, le città di Nauplia e Argo nella Morea; l'isola di Negroponte e di Candia nonché varie postazioni dell'arcipelago dell'Egeo. Si era rivolta pure all'espansione in terraferma proprio per il controllo diretto delle vie di comunicazione ai grossi mercati italiani ed europei, allo scopo di difendere il commercio marittimo dei possedimenti d'oltremare. A tale riguardo, nel 1404 si impossessava di Padova, Verona, Vicenza, Belluno e nel 1427, alleata con Firenze, aveva sconfitto il duca di Milano Gian Galeazzo Visconti conquistando Bergamo e Brescia.

Contemporaneamente a nord poteva contrastare la sua politica economica

⁷ *IBIDEM*, p. 41.

il Sacro Romano Impero germanico con le città baltiche di Amburgo, Brema e Lubeca, mentre erano riusciti ad estendere i loro domini sulle terre confinanti con la Marca austriaca, Stiria, Carinzia, Carniola, Tirolo, la città di Trieste nonché, dopo la morte dell'imperatore Sigismondo, ultimo dei Lussemburgo, vennero in possesso per diritto ereditario della Boemia e dell'Ungheria. Si giunse così al contatto fisico con i territori della Repubblica di Venezia e di quelli dell'Impero germanico anche sull'Adriatico con conseguente conflitto di interessi che assumeranno una nuova dimensione di sviluppo nei secoli XVI e XVII e culmineranno, come vedremo, nel secolo successivo.

Infine, in età moderna, nel momento in cui la Serenissima si trovava nel pieno vigore della sua potenza, non possiamo fare a meno di non menzionare il conflitto con gli Uscocchi nella cosiddetta guerra di Gradisca o guerra degli Uscocchi con conseguenze catastrofiche per l'economia delle cittadine venete istriane, provocate anche dal cosiddetto blocco navale del Quarnero istituito dalla Serenissima per bloccare e sconfiggere economicamente i pirati di Segna⁸.

L'Adriatico, dunque, "lungo stretto, pieno di isole, insenature e di centri urbani lungo la sponda italiana e dalmatica era stato per tutto il medioevo percorso d'ogni genere di merci africane (da Alessandria), asiatiche, nordiche, balcaniche"; Bisanzio e Venezia, in più riprese, l'avevano governato insieme intorno al Mille, per combattersi poi a vicenda, onde realizzarvi la propria egemonia, che vide Venezia vincente nel XIII secolo, anche se la vittoria andò difesa in Adriatico e nell'Egeo non solo da arabi, normanni, angioini, e narentani, ma soprattutto da turchi, e dagli uscocchi, che infestarono i mari del Mediterraneo, dalla battaglia di Lepanto, fino alla prima metà del XIX secolo, quando i francesi conquistarono l'Algeria., dove Algeri era stata la capitale della guerra piratesco-corsara, all'inizio dell'ultima fase coloniale europea del continente africano.

In effetti, le numerosissime "torri di guardia" che ancora oggi si possono vedere lungo le coste istriano-dalmate, testimoniano la preoccupazione della popolazione rivierasca "per una antica minaccia, vecchia quanto la storia della navigazione e degli insediamenti umani sui litorali: la minaccia che viene

⁸ Cfr. AA.VV. *Le genti del mare mediterraneo* (a cura di R. Ragosta), vol. 2, Napoli, 1981, p. 445-497. Secondo l'autore "gli Uscocchi derivano il loro nome dal verbo croato "uskočiti", che significa saltare oltre a qualche cosa, valicare; il termine serve quindi a designare uno che valica un confine, un fuoruscito, un profugo" (p. 449). Vedi pure M. BERTOŠA, *Mletačka Istra u XVI i XVII stoljeću*, cit.; IDEM, *Istra. Doba Venecije*, cit., p. 9-92. Cfr. M. MINUCCI, *Storia degli Uscocchi*, vol. 1, Fiume, 1871, p. 7-28

dal mare, di là del quale stanno genti sconosciute, popoli ostili, uomini feroci".⁹

Queste torri, in genere, appartengono alle età successive all'XI secolo; dai tempi delle Crociate al pieno Settecento. Ma ne costruirono anche i romani ed altri popoli affacciati lungo la costa mediterranea ed adriatica, punto d'incontro e, nello stesso tempo, di scontro di civiltà nate su tre continenti. Le fonti storiche ricordano quanto era accaduto nel Mediterraneo e nell'Adriatico pre-greco e pre-romano. Omero ricorda le imprese dei pirati; Cesare e Pompeo sono stati diretti protagonisti contro di essi. Più tardi arrivarono gli arabi, i normanni e numerosissimi altri pericoli a tal punto che quasi tutte le cronache mediterranee del basso Medioevo descrivono la presenza ricorrente di pirati, "predoni di navi ostili e di cacciatori di uomini da ridurre in schiavitù".

Venezia, a partire dalla seconda metà del XIV secolo, era riuscita a contrastare la pirateria nell'Adriatico e, da allora fino al secolo XVIII, era riuscita a controllare tutte le "sue acque" dalle Isole Joniche e del Canal d'Otranto nell'intero bacino. Per questo chiamò "golfo" quello che era sempre stato un mare. Infatti, "*il concetto di golfo implica la territorialità e quindi la signoria se non la sovranità. Non sempre, tuttavia, riuscì a imporre la propria disciplina.*"¹⁰

Questo motivo di continuità della storia istriana attraverso i secoli, il problema della pirateria e della minaccia a queste cittadine, ha condizionato in misura massiccia certe scelte diplomatiche e politiche d'esse, di per sè incapaci di far fronte da sole a tale pericolo, bisognose, pertanto di rivolgersi ad altri, nel caso particolare a Venezia. Il discorso della pirateria si ricollega alla storia, molto bene affrontata dalla storiografia francese, del Mediterraneo e dell'Adriatico caratterizzato, nel corso di tutto il medioevo e dell'età moderna,

⁹ Cfr. S. ANSELMINI, *Adriatico, Studi di storia, secoli XIV-XIX*, Ancona, 1991, p. 183-184; cfr. pure AA.VV. *Pirati e corsari in Adriatico* (a cura di Sergio Anselmi), Milano, 1998, p. 11-12: "Commercio e pirateria andavano di pari passo e le navi dei mercanti erano equipaggiate con armigeri e cannoni a dispetto di accordi, trattati, patenti di libera navigazione. Venezia, nel Cinquecento, adottò la tecnica dei convogli e mise in atto o favori un sistema di segnalazioni a vista (fumi e fuochi sui rilievi delle coste e sulle torri di guardia) per segnalare la presenza di fuste e galeazze corsare. L'esito della battaglia di Lepanto arrivò nell'alto Adriatico in ventiquattro ore, proprio per quel sistema di segnalazione."

¹⁰ *IBIDEM*, p. 11, 14-16: "(...) Nella recita del Rosario, le famiglie delle città del mare, oltre che "a furore, a bello, a peste-libera nos Domine", chiedevano a Dio di proteggerle dal "moro che sbarca alla marina" (...)." La pace di Utrecht siglò la fine della guerra di successione spagnola e, contemporaneamente, vietò la concessione delle "lettere di corsa", ma le cose andarono ancora avanti secondo il principio del *mare res nullius*, ove tutto poteva impunemente accadere. La "Libertà dei mari" fu stabilita nel 1856 dal congresso di Parigi, ma solo intorno al 1860 si poté finalmente dire che corsa e pirateria appartenevano ormai al passato".

dagli attacchi dei pirati; il Cinquecento è per eccellenza il secolo delle incursioni delle galere turche, del sorgere della complessa rete di fortificazioni e del rafforzarsi delle difese veneziane nell'Adriatico, specialmente in Dalmazia, ma non solo, per tenere una squadra navale sempre pronta a far fronte alle insidie dei pirati, agli attacchi degli ottomani o uscocchi che essi fossero¹¹.

Anche in questo contesto, dunque, la storia dell'Istria si inserisce direttamente in quella che è una tendenza generale della storia europea, ovvero, la minaccia costante che viene dal mare, quindi, la necessità di difendersi soprattutto dalla pirateria.

Quella dell'Istria, quindi, che ha problemi comuni a tutta l'area mediterranea, non è una storia ristretta delle zone costiere dell'Adriatico, bensì, rientra, invece, nella prospettiva di più ampio respiro di Venezia, volta al contenimento della minaccia prima di tutto ottomana¹².

L'Adriatico dunque è un mare antico, con una propria *koinè* peculiarissima, che media in grande equilibrio l'Occidente e il Levante: Venezia e Ragusa ne sono state l'esempio migliore. Esso toccò la sua fase più alta della sua storia tra il XIV e XVI secolo, quando una densa rete di traffici lo coprì in tutta la sua estensione, partendo a settentrione da Venezia, lungo le cittadine dell'Istria e della Dalmazia, con i porti della Puglia e quelli dell'Albania, di Dolcigno e di Corfù che collegavano la costa istro-dalmata e quella balcanica con la penisola italiana e specialmente con Ancona, modesta rivale della Repubblica di San Marco.

In Adriatico convergeva anche la linea commerciale tedesca che, tuttavia, aveva da sempre privilegiato Venezia, verso la quale affluirono merci dalla Polonia, Boemia, da Novgorod e da Levante. Venezia era l'effettiva padrona dell'Adriatico, che chiamava "*golfo*" per affermarvi la propria autorità, ma la massiccia presenza turca nel XV secolo, cresciuta a dismisura nella seconda metà del Cinquecento e per tutto il Seicento, l'aveva condizionata più delle altre economie adriatiche e costretta a difendere la sua posizione di dominante.

¹¹ Cfr. A. MICULIAN, "Le incursioni dei Turchi e le fortezze veneziane", *ACRSR*, vol. XXXI (2002), cit. p. 155-188; AA.VV., *Istria. Storia di una regione di frontiera*, cit. p. 93-94. Cfr. pure G. LOSCHI, *op. cit.*; AA.VV., *Pirati e corsari in Adriatico*, cit.; AA.VV., *Pirati*, cit. p. 23-36; *IDEM*, p. 37-46.

¹² Cfr. G. LOSCHI, *op. cit.*, p. 488. Cfr. pure G. G. CORBANESE, *Il Friuli, Trieste e l'Istria nel periodo veneziano. Grande atlante storico-cronologico comparativo*, vol. 2, Bologna, 1987, p. 51-72; F. SALIMBENI, "I Turchi in terraferma", *Venezia e i Turchi. Scontri e confronti di due civiltà*, Milano, 1985, p. 232-233; P. MARCHESI, *Fortezze veneziane 1508-1797*, Milano, 1984, p. 25-36. Vedi pure E. CONCINA, *La macchina territoriale, la progerrazione della difesa nel Cinquecento veneto*, Bari, 1983. A. MICULIAN, *op. cit.*, p. 155-188; M. JACOV, *op. cit.*, p. 225-269.

Da tener presente che, nella prima metà del '500, sia per Venezia che per l'Austria il problema della libertà di navigazione nell'Adriatico aveva assunto sempre più connotati economici, in quanto la contrazione del traffico attraverso la via adriatica, conseguenza della mutata situazione politica, continentale e marittima d'Oriente e Occidente, aveva fatto perdere importanza a tale braccio di mare, causando notevole disagio per le cittadine rivierasche, mentre si stavano sempre più intensificando i traffici via terra.

Venezia, nel corso di tutto il XVI secolo, continuò ad imporsi come dominatrice del mare Adriatico a dispetto dei trattati precedenti, quali quelli di Worms, di Venezia e di Bologna, ponendo severi ostacoli alla navigazione nel golfo. A tale riguardo considerava valido il principio desunto dalla giurisprudenza romana che il mare fosse "*res communis omnium*", però giustificava la legittimità dell'esercizio giurisdizionale sul mare, paragonandolo a quello esercitato sulla terraferma, sostituendo al *praescribere* l'idea di un privilegio nascente da consuetudine. Venezia, dunque, riconosceva il possesso per antichissima consuetudine di un proprio distinto mare – *mare clausum* –, sostituito da acque territoriali sul quale, in base proprio a quel titolo consuetudinario, poteva esercitare la giurisdizione prevalendo gabelle e confiscando merci ai navigatori. Pertanto, navi fiumane e triestine vennero, in più riprese, aggredite e catturate nel porto di Grignano e condotte a Venezia per essere assoggettate a balzelli¹³.

Da tener presente che la supremazia veneziana della navigazione nell'Adriatico, sin dal X secolo era dipeso naturalmente dall'evoluzione dei rapporti tra la Serenissima e le città costiere dell'Istria e della Dalmazia. È noto che dal 1145 con la pace di Rialto e i patti di Capodistria e Pola erano iniziate le vere relazioni di protettorato di Venezia sulle cittadine della sponda opposta. Da allora in poi, tutte le cittadine costiere dell'Istria erano diventate *fideles* di Venezia, processo che si era concluso con la caduta del Patriarcato di Aquileia

¹³ Cfr. D. MOSCARDA, "L'area Alto Adriatica tra sovranità imperiale e autonomia locale", *Fonti e studi per la storia della Venezia Giulia*, Trieste, vol. VIII, (2002), p. 185-186, 191. Per quanto riguarda le ritorsioni veneziane nei confronti delle navi imperiali, vedi p. 204 e nota 41. Dopo le scoperte geografiche, la navigazione atlantica aveva imposto all'Impero e al Papato il problema del riconoscimento giuridico del dominio sul mare alle nazioni – Spagna e Portogallo – che avevano contribuito al loro rinvenimento con le proprie navi e propri navigatori. Le varie bolle pontificie tra il 1455, Bolla *Romanus Pontifex* di Nicolò V, e il 1493, Bolla *Dudum si quidem* di Alessandro VI Borgia, avevano attribuito alle due nazioni menzionate il dominio delle terre conquistate e dei mari circostanti ad esse. Il problema quindi *mare clausum* e *mare liberum* alla fine del XV secolo divenne un fatto di grande attualità in Europa, contribuendo al risveglio politico anche sulla questione del golfo veneziano, ritornato in auge con nuove motivazioni. A tale riguardo Cfr. E. SPAGNESI, "Il nuovo mondo, la Raya, il mare libero", *Ai confini degli imperi: nuove linee, nuove frontiere*, Padova, 1998, p. 10-11.

nel 1420 e con l'estensione del suo governo fino ad Albona e Fianona. Tale giuramento di *fidelitas*, che doveva rinnovarsi ad ogni nuovo avvento di Doge, si era posto accanto al vincolo di sudditanza verso l'Impero e al marchese d'Istria cui le città costiere erano sottoposte.

D'altro canto la Serenissima, nella sua configurazione di potenza dominante in Adriatico, costituiva l'esempio da imitare nella legislazione delle terre costiere del Sacro Impero germanico; infatti ancora nella seconda metà del '400 le questioni marittime a Trieste e nel Litorale austriaco venivano risolte sulla base delle disposizioni veneziane, dato che gli imperatori Massimiliano I e Carlo V non avevano innovato normative della navigazione e del commercio marittimo. Bisognerà arrivare all'epoca dell'arciduca Ferdinando I quando gli Asburgo introdurranno i primi atti legislativi e commerciali nelle città austriache che, tuttavia, non costituirono per tutto il 1500 un serio ostacolo sul mare per Venezia, anzi i territori adriatici austriaci continuarono ad orbitare attorno al diritto marittimo veneziano¹⁴.

Per comprendere questo problema di politica militare veneziano bisognerebbe allargare l'indagine a tutta la strategia della Serenissima, considerando anche quello che avvenne nella penisola istriana, perché ad un certo momento Venezia, in un'epoca in cui non esistono questioni di nazionalità come, purtroppo, le concepiamo noi oggi, aveva deciso di introdurre in Istria – onde colmare il calo demografico provocato, oltre che dai numerosi conflitti contro gli asburgo anche da numerose calamità naturali¹⁵, nuove popolazioni non autoctone che, volenti o nolenti, ebbero un'influenza diretta anche su quella che era stata per secoli la configurazione sociale e demografica della penisola.

I nuovi arrivati accettarono volentieri di trovare sistemazione nell'agro istriano, impegnandosi, in cambio della protezione, a difendere le nuove frontiere e a svolgere il servizio di cernida. Del resto, le milizie più fidate e più sicure di Venezia, quelle che sarebbero capitolate quanto già la Serenissima si era resa a Napoleone, appartenevano ai reggimenti degli "Schiavoni", il cui stesso nome ne indica la provenienza¹⁶.

¹⁴ D. MOSCARDA, *op. cit.*, p. 197-198. Cfr. P. KANDLER, "Materiali per la storia della navigazione nell'Adriatico", *L' Istria*, cit., 1975, parte V, II/53-54, II/55, II/56-57, p. V-8 – V-23.

¹⁵ A tale riguardo vedi B. SCHIAVUZZI, "Le epidemie di peste bubbonica in Istria", *AMSI*, vol. VI, f. 3-4 (1888), p. 423-447; IDEM, "La malaria in Istria. Ricerche sulle cause che l'hanno prodotta e che la mantengono", *AMSI*, vol. V, f. 3-4 (1889), p. 319-472; G. CERVANI - C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*; M. BERTOŠA, *Mletačka Istra*, cit., p. 13-56; L. PARENTIN, "Cenni sulla peste in Istria e sulla difesa sanitaria", *AT*, s. IV, vol. XXXIV (1974), p. 7-18.

¹⁶ Cfr. AA.VV., *Istria, una regione di frontiera*, (a cura di F. Salimbeni), Brescia, 1994.

In questo modo sono poste tutte le premesse di una dialettica molto più tesa che esploderà nell'Ottocento non solamente in Istria ma anche in Dalmazia, quando, affermandosi le rispettive coscienze nazionali, subentrerà il problema del confronto di ormai definite identità nazionali, ma i precedenti di ciò si trovano proprio in quel momento di scelta di una certa politica di Venezia, che aveva, tra l'altro, intrapreso l'unica via necessaria per ripopolare la penisola istriana¹⁷.

Venezia, dopo aver condotto per tutto il XVI secolo una politica vigile, attenta e di neutralità sia nei riguardi delle potenze occidentali che degli Stati italiani, era stata consapevole che la pace firmata con l'Impero ottomano prima o poi sarebbe destinata a protrarsi e che la sua neutralità, che era scaturita dall'amara esperienza del passato, non le avrebbe permesso di continuare la sua politica di felice convivenza nei domini d'oltremare e di quelli di terraferma che, nel corso di tutto il '400 e '500 le aveva portato ricchezza e splendore, nonostante l'affacciarsi del pericolo turco e quella scaturita dalla lega di Cambrai¹⁸.

Tuttavia, nonostante la sua politica vigilante, attenta e di neutralità, nata dall'amara esperienza del passato, non le aveva permesso di non essere presente a Lepanto, nel tentativo di colpire ed arginare la potenza ottomana. Il suo apporto nel conflitto era stato decisivo sebbene i frutti della vittoria non le avevano permesso di perseguire i frutti di questa, perciò non le rimaneva altro che rimediare le ferite inferte dal conflitto. Venezia dovette rassegnarsi alla perdita di preziosi possedimenti nell'Adriatico e nel Mediterraneo che non aveva saputo difendere: quella del regno di Cipro, di Antivari, di Dulcigno e degli altri luoghi occupati dai Turchi; alla rinuncia delle effimere conquiste greche di Sopoto e Margariti, all'aggravio di onerose indennità e di maggiori tributi, se voleva salvare l'isola di Candia, le basi ioniche, quelle dalmate e quelle albanesi, e preservare ancora la superstite residua attività di traffico mediterraneo, che alimentava il mercato reattivo. Tale fu la pace del 7 marzo 1573.

Per oltre un secolo la Repubblica sarà costretta a combattere avversari

¹⁷ *IBIDEM*, p. 109-117; vedi pure G. CERVANI, *Il Litorale Austriaco dal Settecento alla "Costituzione di dicembre" del 1867*, Udine, 1979; *La Venezia Giulia e la Dalmazia nella rivoluzione nazionale del 1848-1849*, Studi e Documenti, a cura del Comitato triestino per le celebrazioni del centenario, Udine 1949, vol. 3; A. MICULIAN, *op. cit.*; cfr. anche C. De FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 272-283 e 348-371.

¹⁸ Cfr. P. F. PALUMBO, "Tre studi veneziani: Venezia e il sistema politico del Settecento", *Quaderni di Storia e Civiltà*, Bari, vol. 6, (1988), p. 120; cfr. pure G. LOSCHI, *op. cit.*, p. 50-51; *IDEM*, "Luoghi per i quali passarono già li Turchi partendosi dalla Bossina per la Patria del Friuli", VI, 10, 8 marzo 1851.

ugualmente temibili quali le pretese giurisdizionalistiche della Chiesa cattolica romana, culminate nell'interdetto di Paolo V, la lotta contro gli Usocchi, sostenuti militarmente, finanziariamente ed economicamente dagli Asburgo nella cosiddetta guerra di Gradisca o degli Usocchi del 1615-17¹⁹ con conseguenze drammatiche soprattutto per le cittadine istriane della costa sotto il governo veneto, l'insidia politica della Spagna e la congiura del suo ambasciatore, marchese di Bedmar del 1619.

Nonostante tutte queste difficoltà la Repubblica di San Marco era rimasta attiva negoziatrice nelle vicende diplomatiche europee per tutto il XVII secolo intervenendo nei maggiori congressi, come in quello di Westfalia, per non rimanere estranea alla vicenda generale, anche se il suo maggiore interesse era stato rivolto soprattutto alle contese di Valtellina, alle guerre di successione di Mantova, di Monferrato, senza mai però dimenticare l'Egeo, all'isola di Candia, sino alla sua perdita definitiva nel 1669, compensata però dal riacquisto della Morea, già ceduta intorno agli anni quaranta del XVI secolo.

Il Settecento appare per la Serenissima un secolo assai complesso che, per la vastità e la ricchezza delle sue manifestazioni, la vide direttamente coinvolta non solamente nella diplomazia europea, scaturita dagli accordi di Carlowitz 1699, e quelli di Passarowitz 1718, ma anche nelle vicende politico militari che fermarono l'ultima grande avanzata ottomana verso Occidente – Vienna venne salvata agli inizi di settembre del 1683. Sostenuta da Innocenzo XI, la Serenissima iniziava la conquista della Dalmazia e della penisola ellenistica in un lungo conflitto che la impegnerà per otto anni circa sotto la guida di Francesco Morosini, prima come capitano generale “*de mar*”, quindi come doge veneto.

La pace di Carlowitz, dopo che i Turchi furono sconfitti nel 1697 da parte dell'esercito del principe Eugenio di Savoia nella battaglia di Zenta, aveva sanzionato la vittoria della Lega Santa, la decadenza dell'impero ottomano ma anche l'espansione asburgica sui territori ungheresi e sulla Transilvania. Comunque, la guerra di successione spagnola aveva indotto gli asburgo a riconci-

¹⁹ ARCHIVIO DI STATO DI VENEZIA (=ASV), Fondo Senato Secreta – Dispacci Rettori d'Istria, filza 2-23. Vedi pure “Relazioni di Provveditori venuti in Istria al tempo della Guerra di Gradisca”, *AMSI*, Parenzo, vol. II (1887), p. 33-125; cfr. C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 296-331; M. BERTOŠA, *Istria: Doba Venecije*, cit., p. 304-407; IDEM, *Mletačka Istra*, vol I; D. VENTURINI, *La guerra di Gradisca. Pagine di storia patria del XVII secolo*, Capodistria, 1905; Vedi pure G. G. CORBANESE, *op. cit.*, vol. 2, p. 112-116-217; R. CESSI, *La Repubblica di Venezia ed il problema adriatico*, Napoli, 1953; S. GIGANTE, “Venezia e gli Usocchi”, *Rivista della Società di Studi Fiumani*, Fiume, VIII, (1931), p. 3-87; B. BENUSSI, *L'Istria nei suoi due millenni di storia*, Trieste, 1924, p. 313-328.

gliarsi con i Turchi; il trattato di pace riconosceva all'Austria il protettorato su l'Ungheria, ad eccezione del banato di Temišvar, alla Polonia, dell'Ucraina e della Podolia; alla Serenissima, invece, il protettorato della Dalmazia e della Morea, però non le aveva permesso quanto sperato, ossia di ottenere quei risultati che le avrebbero potuto assicurare il predominio nei commerci e i domini di Levante.

La complessa situazione in Europa, scaturita dalla guerra di successione spagnola e sancita dai trattati di Utrecht del 1713 e di Rastadt del 1714, aveva nuovamente spinto il sultano a rivolgersi contro Venezia, incitando i greci della Morea a ribellarsi facilitandone la conquista, mentre nelle isole Jonie, la difesa si concentrava in Corfù. Ancora una volta sarà la Repubblica Marciana a subirne le conseguenze; infatti, l'alleanza austro veneziana, dopo una serie di vittorie, come quella di Petrovarazdin, conseguite dal principe Eugenio, portarono alla firma del trattato di Passarowitz – luglio 1718 – in base al quale l'Austria aveva allargato i suoi possedimenti nei Balcani; Venezia, invece, era stata costretta a rinunciare alla Morea pur mantenendo il controllo delle isole jonie e alcune postazioni strategiche lungo il litorale albanese. In tal modo, nel 1721 i confini tra la Dalmazia veneziana e l'Impero Asburgico furono nuovamente modificati in base alla cosiddetta "*Linea Morosini*"²⁰.

Il nuovo sistema politico, delineatosi nel Settecento con le risoluzioni scaturite dai trattati di Carlowitz e di Passarowitz, non aveva permesso a Venezia di essere presente nelle vicende politiche e diplomatiche europee che avevano direttamente coinvolto la penisola italiana, perciò, dopo i trattati di Utrecht e Rastadt, l'affermazione rinnovata del principio dell'equilibrio europeo aveva praticamente portato, il sostituirsi al predominio spagnolo, che durava dal 1559, quello asburgico, esteso soprattutto nella penisola italiana ma anche nell'Adriatico e nell'Europa orientale dopo le vittorie del principe Eugenio²¹.

Nemmeno nei conflitti successivi, che a partire dagli anni 30 del XVIII secolo si protrassero fino alla pace di Aquisgrana, ovvero la guerra dei sette anni e la guerra di successione austriaca, per non parlare poi della situazione internazionale venutasi a creare in Europa con le tre spartizioni della Polonia²²,

²⁰ Cfr. G. PRAGA, *Storia di Dalmazia*, Padova, 1954.

²¹ R. CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia*, Firenze, 1981; cfr il capitolo VI "La triplice congiura", p. 571-602; capitolo VII "Un secolo di dura lotta", p. 603-658.

²² Cfr. R. CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia*, cit., cap. VIII "l'agonia crepuscolare.", p. 659-726.

avevano direttamente coinvolto la Repubblica di San Marco. La sua neutralità, mentre nuovi imperi – Inghilterra e poi la Russia – si affacciarono direttamente nel Mediterraneo, non le permetterà di continuare a mantener la sua posizione e di svolgere la sua funzione di “*Signora del mare*”, ruolo che per molti secoli aveva condotto e mantenuto.

A dire il vero, Venezia nel corso di tutto il XVII secolo aveva sempre provveduto che sull'Adriatico fossero rispettate tutte le misure che essa aveva imposto alla navigazione del Golfo, in modo particolare dal momento in cui i Triestini avevano cercato da Carlo V la “*libera navigazione dell'Adriatico*” per poter essere sempre più congiunti con le provincie italiane del governo spagnolo. A tale riguardo, la Serenissima aveva cercato sempre di impedire ai triestini persino lo sfruttamento delle saline di Zaule in quanto sosteneva “*il mare essere suo dominio e quindi anche tutto ciò che dal mare ne derivava*”²³.

Quindi, tutte le navi che uscivano dal porto di Trieste dovevano obbligatoriamente sostare a Capodistria e, subito una minuziosa visita, prendere il mandato di transito, in quanto i navigli trovati privi del mandato, venivano condotti nel porto più vicino “*ove le merci venivano sequestrate a vantaggio del fisco, il naviglio incendiato, e le ciurme potevano dirsi fortunate se non erano condannate alla galera.*” Tali leggi ristrette monopolistiche venete avevano paralizzato il commercio marittimo e a Trieste non rimaneva altro che il commercio terrestre con le regioni asburgiche della Carsia e della Carniola anche se, i carnioli stessi preferivano il mercato di Capodistria a quello di Trieste.

Agli inizi del XVIII secolo, l'Austria con l'acquisto del Belgio era venuta a contatto con una popolazione che con l'industria e il commercio si era creata ricche fonti di prosperità e di benessere. Quando l'Austria con il trattato di Utrecht ebbe assicurata la signoria su Napoli e sulla Sicilia, la nuova politica marittima dovette rivolgersi con maggiore intensità ai porti sull'Adriatico, e perciò nel 1715 a Graz fu deliberata la creazione di un Consiglio commerciale per promuovere il commercio delle città marittime e, nello stesso tempo, procurare per le provincie dell'interno nuove fonti di ricchezza e di guadagno.

Tale politica asburgica, facilitata dalla stessa situazione nella quale venne a trovarsi la Serenissima agli inizi del '700; sconfitta dai Turchi e perduto il Peloponneso, venne completata il 2 giugno 1717 con la proclamazione della

²³ Cfr. B. BENUSSI, *op. cit.* p. 369-388

“libera navigazione dell'Adriatico”²⁴, assicurando la protezione imperiale contro qualunque violenza fosse stata arrecata a danno dei navigli che avrebbero trafficato nei porti soggetti al governo asburgico, in modo particolare i porti di Trieste e di Fiume.

Iniziava così con Carlo VI l'era delle leggi commerciali con la patente di libera navigazione del 2 giugno 1717, proclamata la libera navigazione nell'Adriatico a dispetto della Repubblica di San Marco. D'altro canto non era svanito il concetto secolare che il mare fosse, al pari della terra, oggetto diretto di dominio e la famosa bolla del papa Alessandro IV, che aveva diviso il mondo tra Portogallo e Spagna, era vantata come titolo di diritto dall'Inghilterra che pretendeva il dominio sui quattro mari che la cingevano e pure da Venezia, la quale, con la sua flotta era riuscita nel corso di tutto il medio evo a rendere sicuro l'Adriatico dai corsari non avendo avuto rivali nei commerci nel Mediterraneo. Non a caso l'Adriatico aveva avuto il nome di “*Golfo di Venezia*”, senza il permesso della quale “*non v'erano tollerate, non pur navi da guerra, ma nemmeno bastimenti mercantili d'altre nazioni*”, tuttavia, agli inizi del '700 era ancora necessaria “*la bolletta di navigazione*” che si poteva acquistare con “*fortissimi dazi e gli incrociatori veneti confiscavano senza remissione i bastimenti che ne'erano trovati privi.*”²⁵

Da parte di Venezia non c'era stata una reazione concreta alle indicazioni del Manifesto imperiale del 2 giugno, in quanto, la Repubblica era impegnata nella guerra di Morea e proprio per questo “*tanto meno capace di mantenere la sua posizione d'autorità*” non aveva potuto quindi reagire al fatto compiuto e si era rassegnata a sopportare che il commercio austriaco si effettuasse

²⁴ Cfr. I. IACCHIA, “I primordi di Trieste moderna all'epoca di Carlo VI (Da documenti inediti degli archivi viennesi)”, *AT*, v. XXXVI della raccolta, Trieste (1919), p. 78-81: “ (...) L'editto del 1717 però, se non segnò addirittura un ricolgimento nella navigazione adriatica, fu una data importante nella storia del diritto del mare e allo stesso tempo un'affermazione politica da parte dell'Austria. Vedi pure V. SCUSSA, *Storia cronografica di Trieste – Dalle sue origini sino all'anno 1695, cogli anni dal 1695 al 1848 del procuratore civico cav. Pietro dott. Kandler*, Trieste 1968: “Imperatore Carlo VI proclama la libertà dell'Adriatico, e promuove i commerci di terra e di mare dei suoi stati a suggerimento del principe Eugenio di Savoia. Chiede relazione al comune di Trieste sul miglior luogo ove aprire porto franco. Trieste invia a Graz ed a Vienna il barone Gabriele Mrenzi.”, p. 150. Cfr. R. CESSI, “Introduzione sulla politica adriatica di Venezia”, in *Il dominio del mare Adriatico*, Padova, 1945.

²⁵ R. CESSI, *Introduzione*, cit., p. 78-78: “La patente del 1717 venne a dar veste di diritto, a quello ch'era ormai lo stato delle cose. Questa legge non fu, come si disse, un atto di grande ardire, perché la Repubblica di S.Marco, contro la quale essa era diretta, ormai non contava più fra le potenze e non avrebbe potuto opporvisi seriamente. Il momento politico era scelto bene perché la Francia e l'Inghilterra protestavano anch'esse contro l'umiliante visita cui i veneziani assoggettavano le loro navi, e s'erano associate all'imperatore per far valere la libertà del mare”. Cfr. P. KANDLER, “Avviamento della navigazione e del commercio nell'Austria interiore”, *L'Istria*, 1846-1852, parte V, I/72-73, Trieste, 1975, p. 5-8.

liberamente collegando Trieste e Fiume al regno di Napoli e, attraverso il Po, alla Lombardia.

Nell'agosto del 1717 all'Occidente era apparso che i veneziani volessero interrompere le loro ostilità belliche contro i Turchi per opporsi, formalmente, al principio della libera navigazione in Adriatico, tuttavia, tale decisione non aveva avuto modo di concretarsi per la diversa posizione assunta in proposito non solamente dall'Austria ma anche dalla Francia e dell'Inghilterra.

Il 21 luglio 1718, Eugenio di Savoia aveva sconfitto i Turchi nei Balcani ratificando le nuove conquiste con la pace di Passarowitz. A questa aveva fatto seguito un "*Trattato di commercio*" fra l'Imperatore e la Porta, in cui si assicurava ai sudditi d'ambidue le parti reciproca libertà di commercio per via terrestre, sui mari e per via fluviale. In tal modo, dopo la proclamazione della libera navigazione e dopo l'avvio del riordinamento delle comunicazioni terrestri, era parsa urgente per l'Impero l'istituzione in Adriatico, sulla costa austriaca, di uno o più porti franchi²⁶.

Già nel 1709 la città di Trieste aveva fatto richiesta all'Imperatore affinché la dichiarasse porto franco e, l'8 agosto la domanda era stata direttamente trasmessa alla municipalità di Fiume, la quale aveva dato parere favorevole a patto che "*d'ugual beneficio fosse fatto partecipe anche il porto di Fiume*"²⁷.

Carlo VI, il 2 giugno 1717, aveva dichiarato a tutta la popolazione dell'Impero che per promuovere il commercio nei suoi Stati ereditari – Austria interiore e nei suoi porti di mare – considerava conveniente provvedere alla libera navigazione per l'Adriatico assicurando con la propria "sovrana protezione" "*tutti coloro che volessero stabilirsi nel litorale e darsi liberamente alla navigazione e al commercio e "accordava a quelli che per attivare il commercio e la navigazione salperanno... dai porti dell'Austria interiore... l'uso della sua imperiale e arciducalica bandiera concedendo le occorrenti lettere patenti che a richiesta verranno rilasciate dalla sua Cancelleria aulica segreta, e*

²⁶ A. TAMARO, *Storia di Trieste*, vol. II, Trieste, 1976, p. 140. Cfr. anche M. DASSOVICH, "L'Impero e il Golfo. I territori degli Asburgo sull'Adriatico negli anni 1717-1814", *Civiltà del Risorgimento* (Collana di saggi, testi e studi del comitato di Trieste e Gorizia dell'Istituto per la storia del risorgimento italiano a cura di Giulio Cervani), Verona, vol. 67, (2002), p. 25. Cfr. pure I. IACCHIA, *cit.*: " (...) il trattato si dimostrò quasi dannoso. Nel 1735 ci furono molti lamenti contro il trattato commerciale di Passarowitz. S. M. aveva creduto di averne gran profitto; al contrario si dimostrò che i Turchi estesero bensì i loro commerci fino a Vienna e persino nell'Impero, per l'agevolezza del dazio unico del 3%; ma che ai paesi ereditari ne venne più che altro un danno. Molte relazioni furono redatte intorno all'argomento. Si concluse che se rimedio non era possibile, meglio valeva rinunciarvi affatto." Nota 1, p. 80.

²⁷ S. GIGANTE, *Storia del comune di Fiume*, Firenze, 1928, p. 72.

assicurandoli di difendere le loro persone, i navigli e i carichi contro chiunque li arrestasse o pregiudicasse"²⁸.

L'Austria, sostenuta dalle potenze occidentali, soprattutto dalla Francia e dall'Inghilterra, aveva tolto alla Repubblica Marciana il governo esercitato per oltre cinque secoli sull'Adriatico, e Carlo VI, seguendo il consiglio di Eugenio di Savoia, con la patente commerciale pubblicata il 18 marzo del 1719, aveva dichiarato "porti franchi" i porti di Trieste e di Fiume²⁹.

In merito alla decisione di istituire uno o più porti franchi sulla costa asburgica dell'Adriatico, la I. R. Reggenza e la Camera Aulica dell'Austria Inferiore, avrebbe provveduto ad informare Carlo VI dei vari pareri contrastanti che erano stati espressi sull'argomento. L'amministratore di Gorizia, barone De Fin ed il capitano cesareo conte de Strassoldo nonché i Giudici Rettori di Trieste, avevano proposto Trieste. A tale riguardo, invece, i Giudici Rettori di Fiume avevano sottolineato che da San Giovanni di Duino fino a Carlopago su tutto il litorale non c'era alcun porto all'infuori di quello di Fiume: "Fiume aveva già una fabbrica di panni e di cera, ottima acqua potabile."

Il consigliere commerciale dell'Austria Interiore e il capitano provinciale della Carniola Principe Alfonso de Porcia aveva proposto di dichiarare "ambedue le città porti franchi, perché così si sarebbe posto fine alle rivalità e alla completa rovina della città esclusa".

Infine, il Consiglio segreto dell'Austria Interiore, il 18 febbraio 1718, aveva scritto: "Siccome tutte le autorità interpellate sono del parere che Fiume s'abbia da prescegliere invece di Trieste, si propone che ambedue le città godano i medesimi privilegi: Fiume potrà essere la porta verso l'Oriente se S.M. vorrà fare delle nuove conquiste. Gli abitanti di Fiume sono molto più versati nelle questioni commercxiali che i triestini (Fiume contava allora appena quattromila anime mentre Trieste ne aveva seimila."³⁰

²⁸ G. KOBLER, *Memorie per la Storia della liburnica città di Fiume*, vol. II, Fiume, 1898, p. 79-80.

²⁹ Cfr. anche M. DESPOT, "Historijat trgovačkih putova između Rijeke i zaleda u XVIII i XIX stoljeću"/La storia delle vie di comunicazione tra Fiume e il circondario nel XVIII e XIX secolo/, *Rijeka – Zbornik - , geografija, etnologija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura*, /Fiume – miscellanea, geografia, etnologia, economia, traffici, storia, cultura/, Zagabria, 1953, p. 123-132. I. ŽIC, *Kratka povijest grada Rijeke, /Breve storia della città di Fiume/*, Fiume, 1999, p.43-48. Vedi AA.VV., *Povijest Rijeke, /Storia di Fiume/*, Fiume, 1988, p. 133-160. Vedi pure P. KANDLER, *Emporio e porto franco di Trieste*, Trieste, 1864, p. 110-112.

³⁰ Cfr. G. DAINELLI, *op. cit.*, p. 34-35.

Un'altra patente inerente ai porti franchi di Trieste e di Fiume fu emanata il 19 dicembre 1725; conteneva le concessioni delle precedenti con alcune aggiunte che riducevano i dazi di un terzo alle merci *"per via terra oltre alla franchigia assoluta per via mare"*. Inoltre, sottolineava nuovamente, che gli stranieri sarebbero stati ospiti e liberi di ogni aggravio personale; accennava che *"furono migliorate ed ampliate le strade principali, e fabbricati in Trieste e Fiume i lazzaretti e gli occorrenti magazzini per lo spurgo delle merci, non che i magazzini per volontario deposito di mercanzie, salvo manente ai mercanti di preferire magazzini privati, e che fu provveduto, onde nel transito dai porti all'interno o viceversa si paghi di gabella un terzo meno di prima"*.

Particolarmente significativa e d'importanza maggiore di queste dichiarazioni generiche era stata *"l'Istruzione"* data ai comandanti e impiegati portuali di Trieste e Fiume con la quale Carlo VI aveva precisato *"in qual modo li suoi Comandanti, et Officianti d'ambi li suoi Porti Franchi marittimi dell'Austria Interiore Trieste e Fiume in umilissima esecuzione dell'emanate sue graziosissime Patenti in un, et altro avessero a contenersi verso li Trafficanti, Negozianti, Manifattori, Artisti, e cadaun'altra Persona."*³¹.

L'Istruzione, annessa alla legge del 19 dicembre 1725, era divisa in 45 capitoli molti dei quali si basavano su dettagli di secondaria importanza; comunque, mentre le Patenti formavano le leggi generali, l'Istruzione rappresentava *"il primo passo sul terreno dell'amministrazione e della pratica"*³².

Carlo VI sognava di diventare un potente sovrano *"d'uno stato marittimo e commerciale"* perciò, l'istituzione del porto franco a Trieste e a Fiume, la stipulazione delle convenzioni commerciali con i cantoni barbareschi e l'ulteriore privilegio accordato nel 1722 alla compagnia di Ostenda per i viaggi delle Indie con scalo a Trieste e nei porti della Puglia, avevano sintetizzato il programma asburgico di isolare in modo assoluto la Serenissima Repubblica di San Marco dall'intera area adriatica.

³¹ I. IACCHIA, *op. cit.*, p. 83. Cfr. pure G. KOBLER, *op. cit.*, vol. II, p. 81-82.

³² *"È questa la costituzione dell'Emporio. I magistrati superiori sono funzionari governativi: gli esattori delle tasse dirigono quel piccolo mondo commerciale. La libertà di traffico è concessa a tutti, senza riguardo a nazione né a religione (dichiarazione esplicita questa volta). Sono regolati esattamente i dazi e le tariffe di deposito per le merci; agli esattori ed agli altri officianti vengono date le istruzioni più dettagliate. A mezzo di ispezioni e di formalità amministrative si cerca di garantire la sicurezza delle merci nei magazzini. La sorveglianza sull'Emporio e su tutti gli officianti spetta al Capitano imperiale, sui si devono sottoporre relazioni mensili. La giurisdizione delle cause più importanti è affidata al neo-eretto Tribunale mercantile."* G. KOBLER, *op. cit.*, p. 83. Per quanto riguarda gli articoli XXVI, XXVII, XXVIII, XXIX dell'Istruzione, vedi M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 44-45.

Tuttavia, al grandioso programma di Carlo VI, Venezia aveva cercato di opporsi, in quanto non aveva potuto accettare l'abusivo esercizio di una presunta libertà di navigazione che, in effetti, rappresentava una sfida diretta alle antiche tradizioni e agli stessi sentimenti veneziani.

Giovanni Augusto von Berger nella “*Succincta commentatio de impero maris Adriatici*”, era stato assertore di concrete rivendicazioni che abbracciavano il destino del problema continentale, di quello marittimo, di terraferma e del mare dell'Adriatico. La sua dialettica non aveva potuto far altro che affermare i diritti dell'Impero “sopra la terra e sopra il mare”, e confutato i capisaldi della “teorica sarpiana senza recare nuovo contributo di dottrina”. A questa minaccia il governo veneziano aveva opposto una condotta politica, che fu tacciata di viltà e di debolezza, ma sicuramente era servita a procrastinare il fatale destino della Repubblica: pace duratura in oriente con il Turco, per garantire la tranquillità del mare e, neutralità in occidente per arginare la pressione continentale³³.

L'Austria, per incrementare ulteriormente il commercio marittimo, con la patente 27 maggio 1719, aveva creato “*l'Imperiale privilegiata compagnia orientale*” con lo scopo di incrementare il commercio con il Levante, specialmente con la Turchia. La sede venne istituita a Vienna e, a tale riguardo, aveva invitato i cittadini “danarosi” a sottoscrivere le azioni della nuova Società. Il capitale d'impianto ammontava ad un milione di talleri e l'Imperatore si considerava “*summus protector*” e principale azionista. L'attività della compagnia si svolgeva a Trieste, Fiume, Buccari e Portorè. A Fiume, una filiale era stata assegnata alla direzione dei negozianti Orlando e Regensfeld che, dall'Ungheria, dalla Moldavia e dall'Austria importavano miele, cera, olio, metalli, minerali, tela ed altre merci, che venivano poi venduti in Portogallo con grande vantaggio economico per la locale fabbrica di candele di cera³⁴.

Volta ai traffici d'oltremare, la Compagnia aveva avuto bisogno di un porto navale proprio a Trieste oppure a Fiume. Nel 1720 fu deciso per Trieste. La prima nave varata nel 1719 per conto della Compagnia fu il “*Primogenito*” mentre, tre anni dopo, furono concessi nuovi privilegi alla Compagnia riguardanti la costruzione di navi “di più di 60 piedi di lunghezza” con tutti gli

³³ Cfr. R. CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia*, cit., p. 667-668.

³⁴ G. KOBLER, *op. cit.*, vol. II, p. 84: “Essa durò poco, avendo incontrata la gelosia delle potenze marittime nel suo movimento orientale, dovette rinunciare a questa direzione e limitarsi a poca estensione di affari; ma in questa più non prosperava, sicché già nel 1736 abbandonò la cereria di Fiume. Venne poi a cessare, per lenta consumazione, verso l'anno 1742. Vedi pure M. DESPOT, *op. cit.*, p. 123-125.

attrezzi necessari alla navigazione. Nel 1723 la S. Leopoldo, S. Francesco Saverio e la Primogenito furono vendute in Portogallo. La Compagnia, era rimasta in vigore fino al 25 aprile 1731³⁵.

Intenzione di Carlo VI era di creare a Trieste non solo il porto commerciale dell'Austria, ma anche il principale porto militare, la cui flotta di guerra avrebbe dovuto proteggere le navi mercantili asburgiche. A tale riguardo nel 1721 aveva fatto costruire i cantieri e l'arsenale. Tale tentativo, purtroppo fallì. D'altro canto a Trieste non esistevano le condizioni per creare con il suo porto un grande emporio commerciale, in primo luogo perché la città non possedeva un retroterra adeguato; alle sue spalle si ergeva il ciglione dell'altopiano carsico che continuava per una 40.ina di km prima di arrivare alle principali arterie commerciali europee.

Per questi motivi Venezia aveva tratto un sospiro di sollievo quando l'ambasciatore Donato, nel 1722, aveva scritto da Vienna che *“le enormi spese fatte per le strade che menavano ai porti erano state pressochè inutili perché avevano preceduta la raccolta delle manifatture e dei prodotti che si volevano far transitare per queste vie”* non pensando che un giorno questa raccolta avrebbe potuto essere effettuata.

Per risanare le casse dello stato i commercianti triestini, non avendo capitali per investire in azioni della Compagnia, optarono per istituire a Trieste una *“fiera franca”*, già esistente negli anni passati che, tuttavia, rappresentava una tradizione della città, e da cui la città sentiva il bisogno e poteva trarre notevoli vantaggi anche per i commercianti locali. Il progetto elaborato dalla Commissione aulica del commercio veniva concretizzato con la patente del 31 agosto 1729 che istituiva un'annua fiera franca detta *“fiera di S. Lorenzo.”*³⁶

Tuttavia, agli inizi degli anni 40 del XVIII secolo, fuori dalle mure cittadine era sorto un borgo detto *“Delle saline”*, mentre un secondo si andava formando dal lato opposto con il nome di *“Borgo del SS. Martiri”*, cosicché, accanto alla città si era andata formando la *“città nuova”*, detta anche *“Città*

³⁵ G. KOBLER, *op. cit.*, p. 84. Vedi pure I. IACCHIA, *op. cit.*, p. 88-89. Cfr. V. SCUSSA, *op. cit.*, p. 151: *“Nuovi privilegi concessuti alla compagnia orientale per la costruzione di navigli della lunghezza di oltre sessanta piedi, fabbricazione di gomene, catrame, ancore, cannoni, vele, bandiere ed attrazzi, per vent'anni; pel commercio col Portogallo e Ponente, per dodici anni; per una raffineria di zucchero, questo per vent'anni. La compagnia costruisce a Trieste due navi, il san Carlo ed il san Michele e vanno in Portogallo, sopracarico il Raginfeld. Si aprono relazioni in Italia. La compagnia orientale vende il suo navale all'imperatore che vi forma regio arsenale. Girolamo Davanzo è assunto come regio costruttore di navi in Trieste; e fu il secondo”*.

³⁶ V. SCUSSA, *op. cit.*, p. 152.

teresiana", governata da un capitano imperiale, destinato ad accogliere la classe mercantile³⁷.

Maria Teresa, dopo la contrastata e sofferta guerra di successione austriaca, aveva promosso con energia l'incremento del commercio considerando Trieste e Fiume non solo come città da governare, ma attribuendo al Litorale una funzione particolare onde realizzare un organismo che fosse anche uno strumento di espansione sul piano politico e commerciale. Trattandosi ancora di scegliere un porto per farvi un emporio della monarchia, la città di Fiume aveva avanzato all'Austria una rimostranza nella quale si specificava che nessuno dei porti austriaci presentava tanti vantaggi per il commercio quanti Fiume, essendovi qui: "*aria salubre, abbondanza d'acqua potabile, vantaggiosa posizione geografica, sicurezza di navigazione, abbondanza e buoni prezzi di vettovalie, inclinazione al traffico; sosteneva che la bocca grande fra Cherso e l'Istria era sicura e possedeva parecchi porti di ricovero.*"

Da tener presente che fino alla metà del '700 le coste adriatiche austriache possedevano modestissimi centri marittimi, tesi a sviluppare, ognuno per conto proprio, un'interazione commerciale con un *Hinterland* frantumato da impedimenti doganali che rendevano estremamente difficile e povero l'interscambio anche entro gli stessi domini ereditari asburgici. A tale riguardo, nel 1748 veniva creata la "*Provincia mercantile del Litorale*" comprendente i porti di Aquileia, Trieste, Fiume, Buccari, Portorè, Segna e Carlobago. Il dicastero aveva il nome "*I. R. Suprema Intendenza Commerciale*" con residenza a Trieste³⁸.

³⁷ A tale riguardo Cfr. B. BENUSSI, *op. cit.*, p. 369-390. Vedi pure V. SCUSSA, *op. cit.*, p. 157: "Imperatrice Maria Teresa cede al comune di Trieste il così detto borgo delle saline (...). La nuova città prende il nome di *Teresiana*. Trieste medesima è sottoposta al supremo direttorio del commercio, del quale è capo il conte Rodolfo de Cotteck".

³⁸ G. KOBLER, *op. cit.*, vol. II, p. 85. Vedi pure M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 87-92. G. CERVANI, "Maria Teresa e Trieste. Il Litorale austriaco come provincia storica", *Quaderni Giuliani di storia*, a.I, Trieste, 1980, n. 2, p. 41, 43: "Maria Teresa considerò Trieste e Fiume (...) non solo come un organismo amministrativo da governare, attribuendo invece al Litorale una funzione alla quale (...) solo esso poteva essere chiamato (nella convinzione che – per le terre della monarchia – si doveva fare dell'idea portofranchista del padre un'idea politica da perseguire con sistematicità e in particolare di dover realizzare (...) con il Litorale un organismo che fosse anche uno strumento di espansione sul piano politico e commerciale." Cfr. I. ERCEG, "Pomorsko-trgovačke veze jadranskih i mediteranskih luka sa Trstom (1771)" / I contatti marittimi e commerciali dei porti adriatici e mediterranei con Trieste (1771) /, *Starine Jugoslavenske Akademije Znanosti i Umjetnosti (= Starine JAZU) / Antichità dell'Accademia Jugoslava delle Scienze e delle Arti (= Antichità JAZU) /*, vol. 56 (1975), p. 109-151. Cfr. anche F. GESTRIN, "Pomorski promet mest slovenskega primorja v 15. in 16. stoljetu" / Il traffico marittimo nel Litorale sloveno nel XV e XVI secolo /, *Zgodovinski Časopis / Rivista storica /*, 30 (1976), p. 255-276. F. GESTRIN-D. MIHELIC, *Tržaški pomorski promet 1759/1760, Al traffico marittimo di Trieste 1759/1760*, Lubiana, 1990.

Nel 1750 Maria Teresa, cedendo alle istanze del consiglio cittadino di Trieste, aveva fatto estendere la giurisdizione del comune su tutto il distretto camerale; con l'abbattimento delle mura cittadine la città e il porto franco formarono una sola unità politica ed amministrativa, inoltre aveva proclamato la libertà del commercio, esteso alla città e al territorio circostante le immunità doganali fino ad ora limitate al porto, abolito i dazi ad eccezione per quello del vino, concedendo ai Greci ed agli Ebrei piena libertà di culto; con tali riforme aveva favorito lo sviluppo del commercio e della marina mercantile che, con l'istituzione della "*Borsa commerciale*" nel 1755 e l'emanazione della Legge austriaca per la marina mercantile, poi rifatta con "*l'Editto politico di navigazione*" e l'apertura della "*Scuola nautica teorico pratica*" (1754) aveva fatto di Trieste fra i migliori porti del Mediterraneo.

Tali innovazioni centralistiche continuate da Giuseppe II non ebbero però lunga durata, in quanto Leopoldo II, che lo seguì nelle provincie austriache e sul trono di Germania, aveva ristabilito le cose com'erano al tempo di Carlo VI.

Da tener presente che durante un trentennio dal 1750 al 1780, da Maria Teresa a Giuseppe II, era stata pure accresciuta l'irritazione francese e, nello stesso tempo, era stato inasprito lo squilibrio austro-veneto a danno della Repubblica di San Marco. L'assedio economico era stato iniziato da Trieste e da Fiume con l'incremento di linee marittime attraverso l'Adriatico, con la congiunzione dei due porti al retroterra e all'Europa centrale per mezzo di arterie, che in altro tempo sarebbero sembrate inconcepibili, con una politica di favori e privilegi economici e fiscali.

Venezia aveva seguito attentamente l'evolversi della situazione nell'Adriatico convinta però che quei metodi che nel passato avevano costituito fattori di potenza, costituivano ora la principale causa del suo deperimento commerciale.

La crisi e la minaccia economica, che da più di un secolo aveva afflitto l'economia mercantile e industriale, agli inizi del XVIII secolo aveva raggiunto notevoli proporzioni a tal punto che, nel 1733 i Cinque Savi alla mercanzia in più riprese, si erano lamentati che "*molti porti del Mediterraneo continuavano a daneggiare il nostro commercio*"; A Genova e a Livorno facevano capo le merci da Ponente e da Levante dirette alla Lombardia alta e bassa e alla Germania, che un tempo passavano traverso il mercato realtino. "*Ancona ci ruba ancor, oltre il residuo, che ci restava, le merci provenienti pur dal Levante e dal Ponente, quelle dell'Albania e delle altre provincie turche; Trieste quasi tutte le altre, che ci derivano dalla Germania per la via del*

fondaco dei Tedeschi. Nulla vi resta di piu per il nostro porto, se non quanto abbisogna per il nostro consumo, e non per il consumo di tutto lo stato, ma poco piu che quello per la sola Dominante, provvedendosi le città particolarmente oltre il Mincio, compresavi anche Verona, da Genova e da Livorno."³⁹

Per la "Provincia mercantile del Litorale", la guerra dei sette anni fu solamente un periodo privo di particolari avvenimenti. Secondo A. Tamaro⁴⁰, "la guerra dei sette anni fu un tracollo per Trieste, giacché tutti i traffici delle regioni danubiane e dell'Adriatico rimasero penalizzate e s'aggiunse una fuga generale di mercanti e di cittadini (...)."

Per quanto riguarda, invece, la situazione economica di Fiume, G. Viezzoli⁴¹ ci fornisce utili indicazioni: "Nell'Austria oinferiore in traffico tra la capitale e la provincia era ostacolato dalle gabelle e dai dazi statali, provinciali e privati. La mancanza di buone comunicazioni rendeva difficile il movimento tra le varie regioni, i progetti di nuove strade c'erano, ma mancavano mezzi.(...), Durante il lungo regno di Maria Teresa e di Giuseppe II non troviamo grandi industrie a Fiume. Nell'anno 1752, venne ordinato l'escavo del porto e il Direttorio commerciale venne invitato a presentare i progetti per la prolungazione delle due rive, progetto approvato appena nel 1576, nonché un progetto per la costruzione di un fortino all'estremità del porto perché quello esistente non poteva difendere l'entrata in porto. Appena nella seconda metà del secolo XVIII la gente di mare fu posta sotto il controllo dell'autorità marittima ch'era allora il Capitano di Porto e in virtù della risoluzione sovrana del 22 settembre 1758, ogni capitano marittimo munito della Patente e dello scontrino di navigazione doveva insinuare l'equipaggio presso l'Ufficio di Porto. Le vie di comunicazione da Fiume verso l'interno dell'Istria, cominciate sotto il regno di Carlo VI, furono ben presto abbandonate, ma nel 1762, si delibera la costruzione di una strada da Fiume per Castelnuovo sino a Trieste."

L'impulso dello Stato austriaco al progresso economico e dell'industria, dopo l'anno 1763, aveva fatto convergere il traffico marittimo verso Trieste⁴²; anche Fiume, tuttavia, del periodo qui in esame, venne a beneficiare della già menzionata patente doganale di Maria Teresa dell'ottobre 1766 e del successi-

³⁹ R. CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia*, cit., p. 661-666.

⁴⁰ A. TAMARO, *Storia di Trieste*, vol. II, Trieste, 1976, p.161-162.

⁴¹ G. VIEZZOLI, "Contributi alla storia di Fiume nel Settecento", *Fiume*, Fiume, a. X, 1932, p. 29-86.

⁴² Cfr. M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 116-121, 129.

vo provvedimento del 27 aprile 1769. A tale riguardo i marinai immatricolati a Fiume nell'anno 1762 erano stati: 190 di Fiume, 202 del dominio di Buccari, 215 di Segna, 108 del dominio di Castua, 132 di Laurana ed Ika⁴³.

La Patente o "*Editto politico di navigazione mercantile*" del 25 aprile 1774 emanata da Maria Teresa avrebbe dovuto risolvere definitivamente la questione della creazione di una marina mercantile di bandiera austriaca, tuttavia, due anni dopo, la soppressione della "*Suprema Intendenza del Litorale Austriaco*" che aveva sostituito il "*Consiglio per il Commercio*", ebbe notevoli ripercussioni sulla stessa esistenza del Litorale Austriaco⁴⁴.

Trieste rientrava cose nella condizione politica precedente all'abdicazione del 1749, mentre la situazione della città e del porto di Fiume "sembrava andasse migliorando; infatti, il 20 ottobre 1776 erano convenuti a Fiume il consigliere del governo di Trieste barone Ricci ed il governatore Majlath; i giudici rettori di Fiume presentarono al governatore un esposto ben preciso per chiedere che l'antica autonomia provinciale venisse rispettata e fossero confermati gli Statuti e i privilegi della città. Il governatore assieme al consigliere Skerlec, allo scopo di organizzare i territori avuti in consegna, aveva costituito una commissione che avrebbe preso il nome di "ungaro-croata o fiumana"⁴⁵. Inoltre la commissione fiumana presentò alla menzionata commissione una relazione nella quale veniva precisata la posizione che doveva essere assicurata alla città di Fiume nell'ambito dei paesi della Corona ungarica. Quanto alla città di Fiume il governatore non riteneva che la posizione prevista dalle leggi per le città libere regie potesse essere corrispondente alla posizione finora goduta dalla città e invocò provvedimenti sovrani a questo proposito; si voleva creare per Fiume una situazione speciale, quella di città commerciale, non prevista dalle leggi ungheresi, con diritti superiori a quelli delle città libere,

⁴³ M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 121-128: "In base alla sovrana patente del 15 ottobre 1766 cessava quel porto franco fittizio dei magazzini erariali e privati, e si ammetteva d'intrudurre tutte le merci senza pagamento di dogana in tutta la città entro le mura, sicché il consumo in città più non era soggetto alla imposta di dogana. Questo vantaggio fu esteso con un'altra patente del 27 aprile 1769 a tutto il territorio, salva rimanendo la sorveglianza, che dalla città non si portasse nel territorio quantità maggiore di quella che si giudicava occorrere pel consumo degli abitanti."

⁴⁴ Le trasformazioni subentrate comprendevano: "Il distretto di Aquileia venne unito alla contea di Gorizia e Gradisca; Fiume viene data in governo dapprima al Consiglio Regio di Croazia e più tardi venne immediatamente sottoposta al governo ungarico; Altre città e cioè Buccari, Portorè, Segna, Carlopago, pur conservando le proprie condizioni di Comuni e di porti mercantili., vennero assegnate al settore di Carlstadt, poi Karlovac, del territorio dei Confini Militari; Trieste sotto il profilo amministrativo divenne un circolo con particolari caratteristiche." Cfr. M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 133-139.

⁴⁵ Cfr. A. DEPOLI, *op. cit.*, p. 107-112.

rendendola indipendente non soltanto dalle autorità politiche e amministrative del “comitatus”, entro i limiti geografici dei quali quelle formavano degli “enclaves”, ma anche dalle autorità giudiziarie a cui i cittadini, delle città libere erano soggetti.

Le proposte del governatore in materia giudiziaria furono subito accolte da Maria Teresa con rescritto del 29 agosto 1777 mentre, quelle relative all'escorpazione di Buccari, dall'amministrazione del Confini militari e dalla loro subordinazione al governatore di Fiume, con un rescritto del 5 settembre 1777. D'altro canto la commissione aveva ritenuto opportuno che la città di Fiume con il suo distretto fosse trattata come un “corpo separato” annesso alla sacra corona d'Ungheria. Tali proposte vennero approvate da Maria Teresa il 23 aprile 1779⁴⁶.

Giuseppe II, aveva completato le riforme effettuate dalla madre; da un lato aveva cercato di “far pesare la presenza austriaca nell'impero germanico, di partecipare a tutte le manovre politiche nel centro Europa che Federico II di Prussia andava sviluppando, di inseguire incalzando la ritirata turca nei Balcani e di tenere un occhio privilegiato verso oriente, dall'altro, continuando con le riforme iniziate dalla madre, aveva affrontato in maniera più completa la questione dello sviluppo dei porti adriatici della monarchia asburgica”⁴⁷.

In tal modo, nel corso del XVIII e XIX secolo, Trieste e Fiume “furono gli unici veri empori marittimi dell'Impero; le principali porte di entrata delle materie prime che dovevano alimentare le giovani industrie della Monarchia,

⁴⁶ *IBIDEM*, p. 114-116. Vedi pure M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 147-151.: “Maria Teresa aveva deciso di fare di Fiume un luogo e città libera commerciale e di ornarla di tutte le istituzioni di cui conviene che una città commerciale sia provvista, approvando quindi che la città commerciale di Fiume di San Vito col suo distretto sia anche in avvenire porro quoque un corpo separato annesso alla sacra corona del regno di Ungheria, e sia in tutte le cose trattata come tale e non sia commista un nessun modo coll'altro distretto Buccarano spettante fin da antichi tempi al regno di Croazia.(...). Nell'anno seguente, 13 maggio 1778 la città di Buccari fu dichiarata porto franco e le fu assegnata la giurisdizione di Tersatto (e ottenne un'amministrazione simile a quella di Fiume mentre col Diploma del 23 aprile 1779 avrebbe beneficiato dell'estensione a suo vantaggio delle indicazioni dello Statuto fiumano.”

⁴⁷ Per quanto riguarda la città e il porto di Trieste vedi F. BABUDIERI, *Industrie, commerci e navigazione a Trieste e nella regione Giulia dall'inizio del Settecento ai primi anni del Novecento*, Trieste-Milano, 1982; G. CERVANI, “Maria Teresa e Trieste”, *Quaderni giuliani di storia*, cit.; U. COVA, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Trieste-Udine, 1992; A. STELLA, “Il Comune di Trieste”, *I Ducati padani, Trento e Trieste*, vol. XVII della Storia d'Italia, UTET, Torino 1979. Per quanto riguarda, invece, il porto di Fiume cfr. G. CERVANI, “Riformismo settecentesco nella provincia mercantile del Litorale (Trieste e Fiume)”, *Fiume*, a. IX (serie romana), 1961, n. 3-4; A. DEPOLI, “L'unione di Fiume alla Corona ungarica ed il suo ‘iter’ legislativo”, *Fiume*, a. X (serie romana), 1963, n. 3-4; G. KOBLER, *op. cit.*; L. KARPOWICZ, *Riječki corpus separatium 1868-1924*, dissertazione di dottorato, Università E. Kardelj, Lubiana, Facoltà di sociologia, scienze politiche e giornalismo, Fiume, 1986.

e d'uscita dei prodotti industriali finiti e di prodotti minerali." Tuttavia, nella circoscrizione del Litorale, l'autonomia triestina venne notevolmente ridotta, mentre le due contee di Gorizia e Gradisca, dopo una breve incorporazione alla Carniola, nel 1783 furono unite alla provincia di Trieste. Fiume, dal 1779 aggregata direttamente alla corona d'Ungheria come "*corpus separatum*", nel 1787 venne tolta ecclesiasticamente dalla diocesi di Pola e annessa a quella di Segna e Modrussa. La posizione dell'Istria austriaca, già soggetta alla Carniola venne precisata con la sua aggregazione al circolo di Postumia.

Leopoldo II, invece, decise perseguire una politica più conservatrice di quella adottata dal suo predecessore, pur senza abolire le riforme del fratello. In politica estera, con la convenzione di Reichenbach (27 luglio 1790) si avvicinò alla Prussia che gli facilitò sia l'incoronazione che il temporaneo recupero del Belgio⁴⁸; con la pace di Sistova, 4 agosto 1791, portò a conclusione la guerra contro i Turchi, mentre con la sua adesione, assieme al re di Prussia Federico Guglielmo II, al manifesto di Pillnitz del 27 agosto 1791, prospettò "in forma quanto mai vaga la possibilità di intervenire in futuro in favore di Luigi XVI, e quindi contro i moti rivoluzionari francesi"⁴⁹.

Il governo assolutistico di Francesco II vide l'Austria impegnata in continui conflitti, "o intenta a curarsi le ferite ricevute nelle precedenti campagne o a prepararsi alle successive. Quest'ultime provocarono nei territori della monarchia ripetuti e importanti cambiamenti, nonché alterazioni nel suo status in rapporto alla Germania."⁵⁰

A Giuseppe II successe suo fratello Leopoldo II nel febbraio 1790, un "costituzionalista convinto", abile diplomatico, deciso a perseguire una politica più conservatrice di quella adottata da Giuseppe II pur senza abolire le riforme del fratello. Sia Trieste che Fiume furono beneficiate di un ritorno ad alcune tradizionali prerogative. A Trieste, non più unita a Gorizia e Gradisca, venne ripristinato il Capitano civile e Governatore ma continuò a sussistere il "Circolo" abbinato alla Direzione di polizia; il Magistrato ottenne più ampie funzioni, il Consiglio dei Patruzi ottenne il diritto di provvedere alla nomina di due assessori e di metà dei Consiglieri del Tribunale, venne ripristinata la sede vescovile e revocata l'imposizione di usare nei tribunali, in sostituzione dell'italiano, la lingua tedesca.

⁴⁸ Cfr. C.A. MACARTNEY, *L'impero degli Asburgo 1790-1918*, Milano, 1976, p. 161-175.

⁴⁹ Cfr. M. DASSOVICH, *L'impero e il golfo*, cit., p. 175-176.

⁵⁰ C.A. MACARTNEY, *op. cit.*, p. 183-184.

Anche a Fiume, alla morte di Giuseppe II, gran parte delle riforme e dei cambiamenti politici che durante quel breve regno erano stati adottati, furono aboliti e nel marzo 1790 il governatore rimise l'amministrazione nello stato in cui si trovava alla morte di Maria Teresa. Formalmente rimaneva però aperto il problema della condizione politica di Fiume. Leopoldo II, per calmare gli animi della nobiltà ungherese esasperata contro Giuseppe II, che aveva tentato di formare dell'Ungheria una provincia austriaca, il 6 giugno 1790 convocò la Dieta ungherese con l'intento di constatare, con un articolo di legge valido per tutti i paesi della Corona ungarica, la restituzione di Fiume⁵¹.

I deputati della congregazione "croato-slavone volevano l'annessione di Fiume alla Croazia e mediante questa all'Ungheria, quelli della congregazione ungherese, l'annessione diretta all'Ungheria". La risoluzione sovrana del 13 gennaio 1791 aveva demandato alla futura Dieta il compito di risolvere la questione, soprattutto per la pretesa avanzata dalla rappresentanza provinciale della Carniola per una restituzione di Fiume, "*col cenno che questa città apparteneva al nesso degli stati componenti l'Impero romano-germanico*"⁵².

Comunque, dopo la morte di Leopoldo II, l'Austria verrà a trovarsi direttamente coinvolta in conflitti che provocheranno nei territori della monarchia importanti cambiamenti ed alterazioni, in primo luogo, nel suo status in rapporto alla Germania.

Francesco II, invece, nonostante l'eccezionalità della situazione generale di quel periodo, venne a trovarsi in una situazione diplomaticamente assai complessa riuscendo però a raggiungere, senza eccessive volontà, un accordo con gli stati di tutti i suoi domini, compresa l'Ungheria; infatti, il 6 giugno, cioè nel giorno della cerimonia dell'incoronazione, furono accolte alcune richieste degli ungheresi: "l'abolizione della cancelleria di corte illirica", il "riconoscimento di un diritto di precedenza a favore dei sudditi ungheresi" nelle nomine relative alle cariche di comandante o ufficiale effettivo "nei reggimenti ungheresi o della Frontiera militare", l'adozione dell'istruzione obbligatoria nella lingua magiara "nei ginnasi dell'Ungheria interna" e dell'istruzione facoltativa del magiara "*nelle partes adnexae*"⁵³.

D'altro canto, il Senato veneto, per incrementare la produzione e ritrovare in essa quella fonte di ricchezza che avevano assicurato alla Serenissima per

⁵¹ G; KOBLEK, *op. cit.*, vol. III, p. 7.

⁵² M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 180 e nota 126.

⁵³ *IBIDEM*, p. 183. Vedi pure C.A. MACARTNEY, *op. cit.*, p. 182-183.

secoli il primato del commercio in Europa, aveva stilato un vasto programma di riforme che, tuttavia, non avevano contribuito a risolvere il precario equilibrio finanziario dello stato. Questa vasta opera di riforme a distanza di tempo, nel corso della prima metà del XVIII secolo, si era reciprocamente integrata dando origine all'istituzione della “*Deputazione al commercio*” per lo studio e la risoluzione dei problemi concernenti la vita economica; della “*Deputazione all'agricoltura*”, per promuovere una vigorosa riforma dei metodi di cultura, quali organi consultivi dei problemi economici a fianco dei rispettivi corpi tecnici, all'istituzione dei “*Cinque savi alla mercanzia*” a cui spettava la pubblica sorveglianza sulla sicurezza marittima e dei “*Provveditori sopra beni inculti*.”

Tutte queste magistrature, aveva giustamente constatato il Tron, non avevano prodotto “*un effetto corrispondente agli oggetti della loro istituzione*” e tutte le iniziative intraprese nel tentativo di restaurare l'attività economica, mercantile e marittima con l'equiparazione del capitale e del mercante straniero a quelli indigeni, e con il riconoscimento della libertà di esercizio, a più riprese proposto, approvato ed infine abolito, non avevano raggiunto lo scopo previsto⁵⁴.

Il litorale istriano era stato dal XIII secolo fino al 1797 particolarmente salvaguardato da Venezia sia per la sua favorevole posizione geografica che per gli introiti che la Serenissima incamerava dalle più diversificate attività produttive; infatti, la parte settentrionale della penisola era contraddistinta dalla stabilità economica soprattutto nelle città del sale cioè Capodistria, Muggia, Pirano, alle quali si affiancava pure Isola.

La parte occidentale, invece, dotata di centri rilevanti come Umago, Cittanova, Parenzo e Rovigno, era stata contraddistinta, invece, da due fasi contrapposte, quella della stagnazione (1520-1680) e del rilancio (1680-1780); il lato orientale della penisola, da Albona a Castua e Fiume fino alle isole di Cherso e Veglia costituiva un'area a sé, caratterizzato da piccole economie volte al sostentamento fino al Settecento, ovvero fino al momento in cui il porto di Fiume, con i rispettivi porti di Buccari e Porto Rè non avevano creato “*una ventata di vivacità negli scambi anche nel Quarnero*.”⁵⁵

⁵⁴ G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 681: “Questa situazione venne sfruttata dagli speculatori che avevano saputo trarre cospicui vantaggi, ma non era stata avvantaggiata l'economia della nazione e le poche case, che avevano realizzato forti guadagni, avevano avuto la cautela di trasferire i loro capitali in altre piazze per sottrarsi al disappunto di un sistema economico e fiscale sostanzialmente sfavorevole.”

⁵⁵ Cfr. E. IVETIC, *op. cit.*, p. 86-87: “Attorno all'industria salifera ha gravitato l'intera società piranese; circa il 35-40% delle forze lavoro erano salinari, un'attività che coinvolgeva pure le donne e i bambini mentre dal 40-70% dei capitali che possedevano i locali notabili era derivato dalla proprietà dei

Il litorale istriano veneto, da Muggia fino a Fianona, era stato da sempre considerato dalla Repubblica come la “*porta dell'Istria*” e, dal punto di vista economico, la base della sua più complessa struttura economica. Basta pensare alla fortuna del sale che aveva fatto di Capodistria, Isola, Pirano e la valle di Sicciole, località costiere benestanti rispetto alle cittadine dell' Istria settentrionale. Gli enormi esiti della produzione del sale vennero però destinati al monopolio della Repubblica anche se l'estrazione era stata condizionata da una prestabilita limitazione in base all'accordo tra le comunità come produttori ed i “*Provveditori al Sal*”, come acquirenti. Il cosiddetto *partito de' sali* precisava il prezzo al moggio di sale come pure l'entità che lo Stato avrebbe acquistato per il suo monopolio. Solamente Capodistria e Muggia avevano ottenuto dalla Serenissima una certa libertà commerciale per cui quanto producevano potevano vendere liberamente ai compratori, mentre alla Dominante si doveva versare un'imposta su quanto prodotto e smerciato nell'apposita “*cassa de' sali*” controllata direttamente dal podestà e dal capitano. Tale attività aveva fatto di Capodistria, fino alla proclamazione del porto franco di Trieste nel 1719, la città economicamente più prestigiosa e più ricca di tutta la penisola istriana⁵⁶.

La parte occidentale dell'Istria, invece, è stata nel corso dell'età moderna aperta direttamente ai traffici di piccolo cabotaggio. Rovigno, tuttavia, località di pescatori per eccellenza e piccoli trasportatori di legname da costruzione sul mercato veneziano, per non parlare dei tagliapietra rovignesi, sembrava aver ereditato tutta quella antica vitalità andata persa a Parenzo e Pola.

Il commercio marittimo dell'Istria era rimasto, come nei secoli precedenti, legato alle sorti della Dominante. Tale settore economico, come del resto tutte le più diversificate attività legate alla produzione dell'olio, del vino, del sale, del pesce salato, della legna, della pietra da costruzione, prodotti che costituivano la base principale del benessere economico della penisola, continuò ad essere legato alla Serenissima Repubblica di Venezia e, di conseguenza, costretto dalle severe leggi venete a rimanere paralizzata qualsiasi iniziativa ed attività autonoma di produzione di tali prodotti.

Le rendite del governo consistevano pure nel ricavato dei dazi d'esportazione della provincia, e d'importazione a Venezia, dove il commercio era obbligato ad approdare, e nel prodotto delle saline, di cui dapprima il governo

cavedini, le vasche per la cristallizzazione del sale.” Cfr. J. C. HOCQUET, *Le sel et la fortune de Venise*, vol. 1, Lille, 1978.

⁵⁶ *IBIDEM*, p. 89-90.

ritraeva una determinata quota, mentre più tardi il sale divenne monopolio dello Stato, che lo acquistava dai produttori in una quantità prestabilita. Pochissimo conosciute erano invece le imposte fondiaria e il casatico. Le rendite dei municipi, invece, derivavano o da affittanze di terreni e peschiere comunali, oppure da dazi civici che erano molteplici. Importantissima istituzione erano i fondachi o fontici; *“Si acquistavano le biade, rivendendole con piccolo aumento di prezzo, o in natura, per seminarle, o ridotte in farina, onde il povero popolo non cada nelle unghie d'ingordi mercanti e di usurai. Altra istituzione di rilievo erano i Monti di Pietà, che davano denari verso pegno mobile.”*⁵⁷

Gli Asburgo, con la loro politica di sovrani assolutistici, avevano incrementato l'attività commerciale nell'Adriatico a danno di Venezia mentre, lo sviluppo del porto di Trieste ebbe per le cittadine istriane una duplice conseguenza: era cessata la duplice discesa dei Carniolici al mercato di Capodistria, Muggia e Pirano e aveva dato origine a uno straordinario sviluppo del contrabbando marittimo.

Da tener presente che le cause che produssero il lento deperimento di Venezia, influirono direttamente anche sulle condizioni economiche delle stesse cittadine istriane. Nel corso del XVII secolo il commercio di Capodistria e delle località circostanti era stato attivissimo con le località austriache in modo *“che ogni dì affluivano da 200, 300 cavalli a Capodistria, ed in un anno quasi 50 mille, la maggior parte carichi di grani, formaggi, lane, tele, legnami lavorati, carnaggi ed animali diversi, e riportavano sale, olio, vino, pesce salato ed altri prodotti meridionali.(...)”*⁵⁸.

Con lo sviluppo del porto di Trieste agli inizi del XVIII secolo, l'emporio giuliano aveva assunto quel ruolo marittimo che in precedenza veniva svolto, in modo particolare, dai porti di Capodistria e di Pirano nei confronti dei territori asburgici circumvicini. Il capitano e podestà di Capodistria Andrea Capello, nella sua relazione dell'8 ottobre 1732, tra l'altro, affermava: *“Dacchè principiò in Trieste il traffico, all'Istria ha cessato quel poco che le portava*

⁵⁷ C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 462. L'economia regionale era pesantemente condizionata dalla difficoltà che aveva l'agricoltura a produrre il fabbisogno minimo per la sussistenza della popolazione. La scarsità di grani era diventata una costante durante tutta l'età moderna. Cfr. E. APIH, “Contributo alla storia dell'agricoltura istriana (1750-1830)”, *ACRSR*, vol. IV (1973), p. 119-129.

⁵⁸ C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 463-464. Per quanto riguarda l'agricoltura, la pesca, le saline, le foreste, i commerci marittimi, ecc. nonché la politica economica di Venezia in Istria alla fine del Settecento e agli inizi dell'Ottocento, cfr. A. APOLLONIO, *L'Istria veneta dal 1797 al 1813*, Gorizia, 1998, p. 51-65.

qualche sorta di vantaggio. L'abbondanza di merci nell'estera confinante città chiamò tutto il concorso, ed il supposto Porto Franco fa che gli Bastimenti che una volta approdavano alle Venete Rive, colà si conducono. A ciò si aggiunge che i Cesarei rigorosi divieti hanno intieramente levato il commercio che a particolari produceva considerabili soccorsi. Capitavano gli Austriaci a provvedere sali, vini ed ogli particolarmente a Capodistria, ma corrono molti anni che più non si vedono, atterriti dalle pene comminate, ed in più incontri eseguite contro gl'inobbedienti."⁵⁹

Tuttavia, fino a che Venezia era stata il principale centro del commercio e dell'industria nell'Adriatico superiore, le città istriane avevano trovato colà occasione di acquistare e smerciare i loro prodotti, ma quando la situazione si capovolsse per l'avanzamento dei Turchi nei paesi del Levante e per lo spostamento del centro commerciale dai porti del Mediterraneo a quelli dell'Adriatico, Venezia aveva cessato di essere il grande emporio dei secoli precedenti "le poche mercanzie condotte nella città non ebbero più prontezza di compratori per essersi le nazioni che le davano esito volte con i suoi negozi altrove", ed infine quando i porti di Trieste, Fiume ed Ancona apersero i loro porti alla libertà di commercio, le città costiere dell'Istria, per togliersi ai vincoli stretti per i quali erano legati alla decadenza e alla rovina di Venezia, ricorsero al contrabbando, considerandolo "come una pura, benchè più raffinata industria di traffico". Vi si distinsero Rovigno e Pirano⁶⁰.

Il fenomeno del contrabbando nella parte veneta della penisola è documentato a partire dalla prima metà del Seicento, quando le autorità venete ne presero atto definendolo fenomeno ormai endemico. A dire il vero, il Senato veneziano aveva considerato di contrabbando tutti i carichi dei navigli che, da qualunque parte essi provenissero, trasgredivano all'obbligo di transitare per Venezia e di essere sottoposti ai dazi prefissati, i quali costituivano per la Repubblica una precipua fonte di ricchezza, e lo stesso avveniva per le merci

⁵⁹ C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 464.

⁶⁰ Cfr. a tale riguardo M. BUDICIN, "Lo sviluppo dell'abitato di Rovigno oltre il canale sulla terraferma (secoli XVII e XVIII)", *ACRSR*, vol. XXII (1992), p. 107-145; B. BENUSSI, *Storia documentata di Rovigno*, Trieste, 1962, in modo particolare vedi il capitolo Industria e commercio; G. RADOSSI, "Un estremo tentativo di riforma della pubblica amministrazione nella terra di Rovigno nel 1766", *ACRSR*, vol. XXXI (1991), p. 189-213 e nota 17, p. 195: "Il volume del pesce azzurro pescato era tale da poter parlare di una vera e propria industria domiciliare nella preparazione del pesce salato che coinvolgeva buona parte dei nuclei famigliari roviginesi, al punto che la cittadina si fece conoscere come uno dei più grossi produttori di pesce azzurro salato di tutto l'Adriatico; il prodotto veniva prevalentemente contrabbandato (navi di passaggio, foci del Tagliamento e del Po, Marche, retroterra veneto, ecc.)"; L. MORTEANI, *Notizie storiche della città di Pirano*, Trieste, 1886, p. 111-130.

di cui Venezia per vari motivi aveva vietato il commercio. Non a caso, addirittura nella seconda metà del XIII, il Senato veneto aveva istituito il “*Capitanato del Golfo*”, carica affidata ad un nobile, mentre la “*Guardia del Golfo*”, con una squadra di galere, doveva difendere e rendere sicura sia la navigazione che, in genere, le acque dell'Adriatico ma anche reprimere il contrabbando, intercettando e, quando era possibile, conducendo a Venezia le navi sospette che incrociavano il mare Adriatico.

Nel 1550, divenuto il contrabbando sempre più frequente, specialmente nel Quarnero, la Serenissima aveva istituito, accanto alla forza navale del Golfo, la “*Guardia del Quarnaro*” affidata ai “*Provveditori sopra i dazi*” che, non vietava la navigazione ai navigli stranieri e nemmeno imponeva le sue norme di polizia navale, pretendeva però l'osservanza delle disposizioni sul contrabbando – pagamento di dazi doganali – anche se la Repubblica nei rapporti internazionali relativi alla navigazione, si rimetteva, quando le conveniva, proprio a quel diritto comune che aveva escluso dalla sua gerarchia delle fonti⁶¹.

Non si trattava solamente di salvaguardare l'Adriatico dal contrabbando, dall'attività criminale di chi era condannato al bando o si organizzava in gruppo, bensì di porre fine anche alla violenza tra la popolazione autoctona romanza e quella immigrata, come pure tra gli stessi immigrati. Il fenomeno aveva raggiunto la sua massima escandescenza verso la fine del 1660 e si protrasse fino alla fine degli anni venti del XVIII secolo⁶².

Agli inizi del mese di dicembre 1721, il Podestà e Capitano di Capodistria, nel suo dispaccio al governo veneto, aveva segnalato che i contrabbandieri di tabacco seguivano le stesse rotte marittime lungo le quali si erano mossi i contrabbandieri del sale. Quest'ultimi, oltre al tabacco, vendevano il pesce nelle località dell'Istria occidentale, ma tentavano anche di farlo pervenire a Trieste, aggirando le guardie della polizia marittima veneta attorno a “Punta Grossa” non lontano da Muggia, all'entrata del Golfo di Trieste. Tuttavia, nonostante le autorità locali di Capodistria e Muggia avessero cercato di

⁶¹ D. MOSCARDA, “L'area Alto Adriatica tra sovranità imperiale e autonomia locale”, *Fonti e studi per la storia della Venezia Giulia*, Serie seconda: *STUDI*, Trieste, vol. VIII (2002), p. 99-200.

⁶² M. BERTOŠA, “Neki podaci o krijumčarenju i uzgoju duhana u Istri u XVIII stoljeću” /Alcuni dati sul contrabbando e la coltivazione del tabacco in Istria nel XVIII secolo/, *Problemi Sjevernog Jadrana*, /Problemi dell'Alto Adriatico/, vol. VI (1988), p. 83-108; IDEM, “Sudditi di natura grava. Banditismo nel Parentino nel Seicento e nei primi decenni del Settecento”, *ACRSR*, vol. XVI (1985-86), p. 263-302; IDEM, *Mletačka Istra*, cit.; IDEM, *Istra: Doba Venecije*, cit.; cfr. anche F. BIANCO, “Ribellismi, rivolte antifiscali e repressione della criminalità nell'Istria del '700”, *Acta Histriae*, Capodistria, III (1994), p. 149-164.

controllare e seguire adeguatamente il movimento delle navi contrabbandiere nell'Adriatico settentrionale, agli inizi del secolo XVIII, il contrabbando per via mare aveva continuato ad essere praticato, a tal punto che ai Cinque Savj alla mercanzia spettava il controllo anche dell'importazione e della produzione stessa del tabacco nell'Istria veneta, riuscendo in tal modo ad incamerare nelle casse dello Stato ingenti quantità di denaro⁶³.

L'imperatrice Maria Teresa, a più riprese aveva richiamato a responsabilità alcuni suoi dicasteri affinché evitassero che nel Litorale Austriaco fossero male comprese o male applicate determinate leggi con specifico riguardo ai privilegi di immunità personale per crimini, di immunità reale per debiti altrove contratti, per accoglimento di malfattori, di falliti, di vagabondi, di uomini senza patria e senza tetto. Il 14 novembre 1757 l'imperatrice così si era così espressa: "(...) *abbiamo dovuto non senza intimo Nostro dispiacere intendere che nel Nostro Litorale Adriatico, cioè in Trieste, Fiume, Segna e Carlobago, siansi intruse molte persone pericolose e sospette, e vi si intrattengono sulla erronea e falsa prevenzione, che la libertà di commercio, e franchigia di Porto dichiarate a favore delle due prime città, induca una piena protezione, e sicuro soggiorno a tutti i malfattori.*"⁶⁴

Il contrabbando in Istria aveva assunto tali dimensioni che il podestà e capitano di Capodistria Antonio Magno, nella sua relazione 10 aprile 1740, aveva descritto Orsera "*essere ricovero di Banditi, un perfetto nido di contrabbandi, che s'introducono per la via di mare, e si spargono poi opportunamente nell'Istria, nel Friuli e nella stessa Dominante.*"⁶⁵; mentre, nel 1766 Giuseppe Michiel, podestà e capitano di Capodistria, aveva sottolineato che "*i rovignesi facevano arditamente in tempi burrascosi contrabbandi di olio a Fiume, Trieste ed altri luoghi*"⁶⁶. A tale riguardo, per quanto riguarda Rovigno, non

⁶³ Cfr. M. BERTOŠA, "Leta od morije, leta od kareštije" /Anni di morie e di carestie/, e "Uskočki rat i slom istarskoga gospodarstva" /La guerra uscocca e la rovina dell'economia istriana/, in *Istarsko vrijeme prošlo /Il passato dell'Istria*, Pola, 1978, p. 143-152; vedi pure IDEM, "Tra piaceri e guadagni: 'Erba Santa' dall'uso all'abuso. Contributi alla storia del tabacco nell'Istria del Settecento", *ACRSR*, vol. XXXI (2002), p. 9-32.

⁶⁴ Cfr. M. DASSOVICH, *L'Impero e il Golfo*, cit., p. 107-108. Tuttavia, per la salvaguardia del commercio nell'Adriatico, utili sarebbero state pure le dispositive dell'Ordinanza di Commercio del 1758 e il Nuovo regolamento di commercio e de' falliti del 19 gennaio 1758 e rispettivamente l'Ordinanza di giurisdizione e procedura pure del 19 gennaio 1758.

⁶⁵ C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 464. Per quanto riguarda il contrabbando, vedi pure A. APOLLONIO, *op. cit.*, p. 65-85.

⁶⁶ IDEM, p. 464.

dobbiamo trascurare la sanguinosa rivolta del 1780⁶⁷. Quattro anni dopo, il podestà-capitano Marcello aveva scritto al doge: “ *Da che nati le sono vicini con aperta franchigia li porti di Trieste, Fiume ed Ancona, pun dirsi francamente che la piazza di Venezia, le Arti e Vostra Serenità abbia quasi perduta del tutto questa provincia d'Istria.*”

La città istriana che maggiormente ne risente fu Rovigno, con una popolazione che superava le 10.000 anime e della quale più della metà era impiegata nella marineria o dal mare ne ricavava i mezzi di sussistenza. A proposito dei pescatori roviginesi, nel 1749, il capitano-podestà Michiel aveva scritto al Senato che la popolazione “ *coll'impiego d'una fiorita marinerezza ed ingegno di traffico cercava di mantenersi ed aumentare i propri vantaggi.*” La Serenissima dalla lavorazione del pesce salato ricavava a titolo di dazio più di 30.000 ducati⁶⁸.

Per tali ragioni non solo la cittadina di Rovigno, ma anche Parenzo ed in genere tutte le città costiere dell'Istria, da Muggia a Fianona e Albona, in più riprese, avevano direttamente manifestato e chiesto al governo veneto che le venisse concessa la libertà di navigazione e di traffico: “ *Se fosse possibile con le medesime maniere di facilità fosse aperto un qualche porto nella Provincia dell'Istria, lontano questo cento in circa miglia e poco distante nell'ingresso del Golfo, non solo farebbe contrapunto ma atterrebbe affatto quel commercio di Trieste, poiché il comodo dell'approdo più facile e più breve, di minor spesa e pericolo a bastimenti e sollecito l'esito delle merci ne cagionerebbero a quella parte il loro fermo e necessiterebbe li medesimi Austriaci a cercar in esso porto e l'esito et il provvedimento.*”⁶⁹

Non solamente l'industria e il commercio, ma anche la navigazione ne fu duramente colpita. Il naviglio istriano era stato nel corso di tutto il Seicento e Settecento numericamente numeroso, ma la sua attività era rimasta da sempre ristretta al piccolo cabotaggio e limitata ai piccoli porti dell'Adriatico. In primo

⁶⁷ Per quanto riguarda la rivolta, cfr. B. BENUSSI, *Storia documentata*, cit. p. 98-105.

⁶⁸ Cfr. E. IVETIC, “Caratteri generali e problemi dell'economia dell'Istria veneta nel Settecento”, *ACRSR*, vol. XXIV, (1994), p. 75-137; AA.VV., *Mercanti e vita economica nella Repubblica veneta (secoli XIII-XVIII)*, (a cura di G. BORELLI), Verona 1985; D. SELLA, *Commerci ed industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma, 1961; L. MORTEANI, *Condizioni economiche di Trieste ed Istria nel secolo XVIII studiate dalle relazioni dei podestà-capitani di Capodistria*, Trieste 1888.

⁶⁹ Vedi B. ZILLOTTO, “Aspetti di vita politica ed economica nell'Istria del Settecento”, *Pagine Istriane (=PI)*, Trieste 1965, vol. 14, p. 7-59; A. APIH, *La società triestina nel secolo XVIII*, Torino, 1965; F. GESTRIN, “Trgovina slovenskih dežel z talijanskimi ob koncu srednjega veka in v XVI stoletju” /Il commercio tra le terre slovene e quelle italiane tra la fine del medioevo ed il XVI secolo/, *Zgodovinski časopis /Rivista storica/*, vol. 29, Lubiana (1975), p. 89-108.

luogo al porto di Venezia, quindi a quelli di Trieste, Fiume e ai porti della Dalmazia. Pocchissimi erano stati i navigli di maggiore portata. Verso la fine del 700 le cittadine istriane possedevano 8 imbarcazioni di grande cabotaggio, ovvero 2 navi, 2 brigantini, 3 polacche, ed 1 pielego patentato; 349 imbarcazioni di piccolo cabotaggio, ossia 46 pieleghi, 2 trabaccoli, 30 tartanoni, 256 brazzere e 15 traghetti e 260 barche pescherecce, con complessivamente 2758 persone di equipaggio⁷⁰.

Alle richieste delle cittadine istriane, il Senato era rimasto indifferente e tale passività, aveva dimostrato pubblicamente a tutto l'Occidente che ormai la Repubblica di San Marco aveva perso il suo primato. Signora dell'Adriatico per secoli, era ormai entrata nella fase finale della sua grande potenza marittima, economica e commerciale. Padrona dell'Adriatico e del Mediterraneo già dall'XI-XII secolo, avvertiva ormai il declino non avendo più la forza di salvaguardare i propri interessi e la sua posizione a tutto vantaggio dell'Austria, allorché nuovi imperi, prima l'Inghilterra e poi la Russia, l'avevano sostituita mentre l'Adriatico e il Mediterraneo si erano direttamente aperti alle loro flotte mercantili⁷¹.

Gli Asburgo, verso la fine del secolo, in occasione del rinnovamento del patto austro-russo, avevano riproposto lo smembramento del territorio della repubblica. Nel marzo 1796, il comando dell'armata francese d'Italia, era stato assunto da un giovane generale, Napoleone Bonaparte. Nel maggio successivo i francesi erano riusciti a raggiungere i confini dello stato veneto. Molto impegnativa fu la ripresa delle operazioni militari degli austriaci e dei francesi nel mese di novembre e fu contrassegnata da numerosi successi delle forze di Napoleone in Lombardia, nel Veneto e in Friuli.

Nella seconda metà del mese di marzo del 1797 i Francesi occuparono Codroipo, Palmanova, Gradisca e Gorizia, mentre una colonna di truppe

⁷⁰ Per quanto riguarda le imbarcazioni della Provincia dell'Istria nel 1746 vedi E. IVETIC, "Caratteri generali", *cit.*, p. 105-108

⁷¹ Cfr. D. MOSCARDA, *op. cit.*, p. 230-234. "L'inizio del suo declino può essere documentato dal memoriale presentato dai capi di piazza ai Cinque Savi alla Mercanzia nel marzo 1704, proprio in seguito ad una proposta del Senato, di tassare i mezzani sulla quantità dei titoli assicurativi da loro sottoscritti. I capi di piazza in questo memoriale mettevano in evidenza il fatto che, tradizionalmente, il mercante veneziano prima di concludere un contratto di trasporto si informava del costo delle relative assicurazioni marittime, considerate vera e propria radice del commercio, per rinunciare al negozio quando il premio di assicurazione non apparisse conveniente. Pertanto, continuava il memoriale, se "in avvenire dovesse correr l'aggravio tanto più difficilmente le intraprenderà, considerando l'obbligo di render conto al Magistrato della polizza ed il pericolo di dover una volta o l'altra incorrer in revision o spese ed in altre vessazioni, molestissime al mercante."

francesi arrivò a Trieste il 23 marzo 1797. In tal modo il settentrione italiano veniva così conquistato da Bonaparte che, con i preliminari di pace di Leoben del 18 aprile, la Francia avrebbe dovuto ottenere i Paesi Bassi austriaci (Belgio), mentre l'Austria sarebbe stata compensata con la Dalmazia, l'Istria e gran parte della Terraferma veneta, la Lombardia *“con il pezzo lombardo dello stato veneto, si sarebbe costituita in repubblica indipendente, la Repubblica di Venezia, mutilata ma sopravvissuta, avrebbe avuto a compenso la Romagna, Ferrara e Bologna.”*⁷²

L'esercito francese entrò a Venezia il 15 maggio; il giorno dopo, secondo Alvise Zorzi, Bonaparte aveva suggerito agli Austriaci di occupare l'Istria e la Dalmazia. All'intervento austriaco in Istria, la municipalità veneziana era intervenuta direttamente, *“ma il disaccordo tra chi voleva rimanere fedele, chi desiderava il distacco e l'autonomia di governo, e chi invece (...) propugnava l'annessione all'Austria, diede pretesto a quest'ultima di intervenire militarmente (per prevenire, come dicevano i proclami del commissario imperiale conte Raimondo della Torre, una rivoluzione ai confini dell'impero e per ripristinare l'ordine).”* I movimenti popolari in Istria cominciarono con l'arrivo, da Venezia, della notizia della caduta dell'oligarchia e della nascita della Municipalità. Nel corso di una giornata, in tutta la parte veneta della penisola, il nuovo regime rappresentava una rivincita delle forze locali che ebbero effetto accelerante sull'intervento militare asburgico⁷³.

Il trattato di Campoformido, stipulato tra la Francia nella persona di Bonaparte e l'Austria, il 17-18 ottobre 1797, aveva decretato la cessione formale dell'indipendenza della Repubblica di San Marco e, nello stesso

⁷² Cfr. M. DASSOVICH, *op. cit.*, p. 186-189.

⁷³ Cfr. A. ZORZI, *La Repubblica del Leone. Storia di Venezia*, Milano, 1979, p. 548. In Dalmazia l'occupazione austriaca venne giustificata e, nello stesso tempo, facilitata da disordini popolari contro i “presunti partigiani della democrazia”. Il 1 luglio 1797, l'esercito austriaco si presentava alle porte di Zara e prendeva possesso della città. “Dopo il tremendo dolore del dodice, la Signoria di Venezia continuò in Dalmazia per alcun tempo la sua vita, a Zara le insegne marciante vennero abbassate appena il 1° luglio; ultimo commovente saluto fu dato il 23 agosto dalla piccola Perasto, dove il comandante della guardia, interpretando l'animo di tutti i dalmati, nel consegnare ai sacerdoti il gonfalone perché fosse sotterrato sotto l'altare, lo salutò con un discorso solenne: “ (...) Per trecentosettantasette anni le nostre sostanze, el nostro sangue, le nostre vite le xe stae sempre per Ti, o San Marco; e fedelissimi sempre se avemo reputà. Ti con nu, nu con Ti; e sempre con Ti sul mar nu semo stai illustri e vittoriosi. Nissun con Ti ne ha visto scampar, nissun con Ti ne ha visto vinti e spaurosi! (...) Ma za che altro no ne resta da far per Ti, el nostro cor sia l'onoratissima to tomba, e el più puro e el più grande to elogio le nostre lagreme!” Cfr. G. PRAGA, *Storia di Dalmazia*, Varese, 1981, p. 218-219.

tempo, sanzionato lo spostamento verso l'Austria del predominio nell'Adriatico⁷⁴.

In Istria il nuovo regime era immaginato come una rivincita delle forze locali, autonomistiche, e come la fine del monopolio patrizio del potere. La vittoria definitiva del partito popolare era stata dunque assicurata e le sue pretese storiche potevano prendere forma concreta.

Da tener presente che la situazione in Istria era rimasta tranquilla fino agli inizi del mese di maggio quando, con la caduta dell'aristocrazia veneziana (12 maggio 1797) la situazione in tutta la provincia incominciò ad alterarsi e tutto il sistema tradizionale del potere venne posto in discussione. Il malcontento della popolazione coadiuvato da disordini aveva assunto notevoli proporzioni a Capodistria Pirano, Rovigno, Parenzo, Orsera e Pola⁷⁵, mentre il comportamento degli ultimi podestà veneti in Istria durante la crisi del '97 è stato conforme alle leggi vigenti. Non ci sono pervenute notizie di violenze nei loro confronti, salvo a Canfanaro, dove il podestà era un capodistriano.

A Parenzo si distinse il podestà Barozzi per l'adesione immediata alla "democrazia". Il podestà di Pirano, Telemaco Corner, "*funse da piacere tra i gruppi e fu ripagato con la benevolenza dell'intera cittadinanza*", tanto che rimase in funzione per parecchi anni. Continuarono a svolgere le loro funzioni i Podestà e i Cancellieri di diverse altre località, impiegati dal governo austriaco in Istria negli anni successivi, Antonio e Giovanni Cicogna, Andrea Da Mosto, Zuanne Minio, Gaetano Badoer, Marc'Antonio Contarini, Giovanni Antonio Maria Corner ed altri⁷⁶.

⁷⁴ U. COVA, *Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915*, Udine, 1992, p. 72-73.

⁷⁵ Cfr. A. APOLLONIO, *L'Istria veneta*, cit., p. 119-126.

⁷⁶ *IBIDEM*, p. 126. "Antonio Cicogna divenne Pretore poi Direttore Politico di Pola nel 1801; Giovanni Cicogna, fu nominato Assessore al Tribunale di Pirano e passò successivamente al Giudizio Sommario di Umago. Andrea Da Mosto, già Podestà di Valle, venne impiegato negli uffici dell'amministrazione centrale a Capodistria e nel 1805 venne incaricato della Direzione Politica di Albona. Zuanne Minio fu Giudice Sommario a Cittanova dal 1800 al 1805. Gaetano Badoer fu Giudice Sommario a Isola dal 1800 al 1803. Marc'Antonio Contarini fu Pretore a Pola a partire dal 1801. Giovanni Antonio Maria Corner fu supplente della Direzione Politica di Parenzo. Vettor e Giovanni Zugni, originari di Feltre, occuparono importanti cariche durante tutto il periodo austriaco; lo stesso dicasi di Giovanni Contucci. Hanno svolto compiti contabili il Macrì e Andrea Bragadin, quest'ultimo già impiegato presso il Capitanato di Raspo. Ma il maggior responsabile amministrativo e contabile per l'Istria dal 1797 al 1804 fu il Solveni, 'ragionato' veneto che veniva dalla precedente amministrazione. Silvestro Maria Venier, occupato presso la Camera Fiscale di Capodistria, fece brillantissima carriera con gli austriaci, fino a divenire Preside della Direzione Politica e del Tribunale di Prima Istanza di Capodistria nel 1802, conservando l'incarico e lo stipendio di Tesoriere della Camera Fiscale. Fu Intendente di Finanza sotto il Regno italico e amministratore delle Saline e dei Boschi Italici negli anni delle Province Illiriche." Cfr pure le note 62, 63, 64, p. 131-132.

L'occupazione dell'Istria e della Dalmazia da parte delle truppe asburgiche fu estremamente lenta; venne preferita la via terrestre, anche per evitare incontri con le navi militari francesi incrocianti nel golfo. In mancanza di adeguate vie di comunicazione terrestre, l'esercito austriaco aveva impiegato ben sette giorni per arrivare a Rovigno ed a Pola senza riscontrare resistenza alcuna da parte della popolazione locale.

L'Austria instaurò in Istria ex veneta un governo provvisorio con a capo il barone Filippo de Roth. La regione venne divisa in sette dipartimenti, con tribunali provvisori ed "i. r. direzioni politico-economiche", ossia Capodistria (sede di un tribunale d'appello civile e criminale), Pinguente, Pirano, Parenzo, Rovigno, Albona e Pola. J.G. Wiedemann, famoso letterato tedesco, visitò l'Istria litoranea e ne descrisse la regione agli inizi del XIX secolo. Tra l'altro, scrisse: "*Capodistria e quasi tutte le città dell'Istria, hanno come Venezia un aspetto tetro, perché in nessun luogo s'imbiancano (!) le pietre quadrate con cui sono fabbricate le case (...). Ora intiero ed ora mezzo si vede il leone alato, inciso sulla pietra, esposto da per tutto con profusione. L'amore per questo palladio dello Stato distrutto è smisurato. Vidi dei fanciulli appoggiarsi al suo dorso, accarezzargli la giubba, ed esclamare pieni di compassione: "oh povero s. Marco!" (...). Se giungono dei forestieri nelle villeggiature istriane, essi vengono accolti con grande ospitalità, e si trattano assai bene; ma per lo più la conversazione versa sui pregi degl'italiani in confronto delle altre nazioni.(...).*"⁷⁷

Con la caduta della Repubblica, finiva pure l'attività marittimo-navale della Serenissima; la dominatrice del Mediterraneo per circa dieci secoli, aveva continuato la sua attività basandosi esclusivamente alle attività legate al traffico di piccolo cabotaggio, quasi esclusivamente adriatico-veneto, nell'area che allora era chiamata Golfo di Venezia.

L'Austria cedette definitivamente il Belgio alla Francia e si impegnò ad appoggiare la cessione alla stessa della maggior parte del territorio tedesco a occidente del Reno; non solo, ma costretta a riconoscere la neo-repubblica cisalpina, estendendosi ad oriente fino all'Adige, perdeva anche il Milanese. D'altra parte acquistò la Terraferma di Venezia a oriente dell'Adige, con il marchesato d'Istria, la Dalmazia e le Bocche di Cattaro. Toccarono pure all'Austria, in seguito al successivo riassetto della Germania, i territori vescovili di Trento e Bressanone ma la sua influenza in Germania risultò notevol-

⁷⁷ Cfr. C. DE FRANCESCHI, *op. cit.*, p. 457-458 e nota 2.

mente diminuita in seguito al potenziamento degli stati protestanti a danno degli stati cattolici, suoi tradizionali sostenitori⁷⁸.

Tuttavia, gli Asburgo riconoscendo l'indipendenza della repubblica cisalpina, costituita dal Bonaparte dopo i preliminari di Leoben in Lombardia cui furono aggregate le terre ex venete ad occidente dell'Adige, Mantova, Peschiera, Modena, Massa Carrara e le Legazioni, le isole Ionie (da Corfu a Zante a Cefalonia a San Maura a Cerigo) e ed i possedimenti veneziani dell'Albania (da Butrinto a Vonizza), passarono sotto la sovranità francese, aveva perduto a favore dei francesi la propria posizione di potenza dominante nella penisola italiana, con l'insediamento di quella nel Piemonte, in Liguria ed in Lombardia.

L'interesse per Venezia da parte dei francesi venne confermata dallo stesso Napoleone che, in occasione della sua visita alla città lagunare nel dicembre 1808, ebbe a dire *“Venezia è la città ed il porto di commercio il più bene situato di tutti. Tutte le mercanzie di Costantinopoli e del Levante vi giungono direttamente per il cammino più corto, che è l'Adriatico. Di colà si diramano a Torino per il Po, ed in tutta la Germania, salendo l'Adige a Norimberga. Venezia, posta sopra le bocche del Po e dell'Adige, è il porto di questi due fiumi. D'altra parte comunica per via di canali con Bologna, di maniera che tutte le produzioni della vasta pianura d'Italia si sfogano da Venezia, la quale è anche il porto più prossimo di Monaco. La natura fece di Venezia l'interposto del traffico del Levante, dell'Italia, della Germania meridionale.”* A tale riguardo un gruppo di tecnici francesi avevano effettuato alcune visite esplorative a Venezia e lungo le coste adriatiche onde migliorare l'utilizzazione delle specifiche qualità del porto⁷⁹.

Significativo risulta il quadro emerso in un esposto camerale al Commissario austriaco per l'Alto Adriatico nel maggio del 1811. Tra l'altro stava scritto: *“L'attività della piccola navigazione, costituendo nelle attuali circostanze pressoché tutto il nostro commercio marittimo, che ci elevò in altri tempi a tanto splendore e potenza, mi duole di rappresentarli, sig. commissario, il*

⁷⁸ Cfr. C.A. MACARTNEY, *op. cit.*, p. 184-185. Per quanto riguarda la situazione in Dalmazia, vedi G. PRAGA, *op. cit.*, p. 220-233. Cfr. C.A. MACARTNEY, *op. cit.*, p. 184.

⁷⁹ A tale riguardo cfr. A. COSULICH, *Venezia nell'800. Vita, economia, costume. Dalla caduta della Repubblica di Venezia all'inizio del '900*, Venezia, 1988, p. 125-128. I lavori effettuati dalla commissione guidata dall'ingegnere Sganzi e Prony - durante il soggiorno di Napoleone a Venezia - quest'ultimo "ispettore generale e direttore dell'Ecole aux Ponts et Chaussées en vue de la création d'un nouveau port, lavori effettivamente eseguiti in Arsenale sotto la direzione di ingegneri idraulici francesi e la richiesta del Ministro dell'Interno di poter disporre di altri tecnici: tutto questo tra il 1806 e il 1807.

*solito mensile rapporto che il numero dei legni sia stato sensibilmente inferiore che in quelli che lo ha preceduto. I legni arrivati dai differenti scali dell'Adriatico furono 259: i carichi sono stati rispettivamente di granoturco, pesce salato, vino, formaggi, mele, pignoli, legna da fuoco, agrumi, frumento, riso olio, vino, contarie, ferramenta, cera, berrette di lana, carta, libri stampati, carte impresse in rame, tele, piombo, cuoi bulgari, legname, formaggio piacentino, ecc. (...). Il mare è il patrimonio di Venezia. La tipica costituzione, il bisogno, l'abitudine, l'obbligheranno sempre di ricorrere a questo campo, ma la messe sarà più o meno scarsa secondo gli ostacoli e gli incoreaggiamenti. Ella sa che nel commercio tutto è legato e che le scelte di una macchina dissestata e i contraccolpi possono rendersi sensibili alle vicende più lontane.(...)*⁸⁰.

La pace di Campoformido non fece altro che sanzionare la tendenza già da tempo manifestatasi nello spostamento verso l'Austria del predominio sull'Adriatico. In tal modo le attività emporiali di Trieste entrarono in una nuova fase di espansione raggiungendo, in breve tempo, un livello di floridezza mai precedentemente conosciuto ereditando, nello stesso tempo, quella funzione adriatica che per tanti secoli era stata monopolio della Repubblica di San Marco⁸¹.

Il 18 gennaio 1798 gli occupanti francesi abbandonarono la città lagunare mentre il 1° Corpo d'Armata austriaco vi faceva ingresso a sua volta, accolto da *“un silenzio pesante, fatto di vergogna, di stanchezza, di disperazione.”*⁸²

Venezia era stata da secoli per tutti la capitale, e a Venezia, o meglio a Padova, si dovevano recare i giovani che volessero dare ai loro studi quel salto di qualità che Capodistria, Zara o Spalato non potevano assicurare. Caduta la Repubblica, anche il ruolo e la funzione di Venezia decadde nella sua unicità, anche se, ancora nel corso nell'Ottocento essa costituirà *“uno dei riferimenti per i molti che*

⁸⁰ *IBIDEM*, p. 128-130.

⁸¹ Cfr. AA.VV., *L'area alto-adriatica dal riformismo veneziano all'età napoleonica*, (a cura di Filiberto Agostini), Venezia, 1998: “ Nel volgere di pochi decenni, Trieste e il suo distretto marittimo divengono un importante centro di traffici e di smistamento fra i paesi asburgici, i paesi europei continentali e il Levante, un emporio dinamico e cosmopolita che porta la città ad essere eletta a capitale del Litorale sull'onda di un processo espansivo non alimentato da una tradizione storica, ma frutto artificiale della volontà dell'amministrazione centrale viennese di realizzare uno sbocco al mare per il commercio interno e di ottenere, insieme con maggiori profitti fiscali ed economici, il riconoscimento di nuova potenza marittima (in un vigoroso processo di cambiamento, quindi, che esalta Trieste insieme con Fiume, città quest'ultima avviata anch'essa per volontà imperiale al decollo emporiale con la creazione del porto franco, ad essere mercato dei prodotti dell'entroterra orientale, alternativamente legata all'Austria o all'Ungheria.”, p. XXVII-XXVIII.

⁸² Cfr. A. BAILLY, *La Serenissima Repubblica di Venezia*, Varese, 1978, p. 389.

avrebbero trovato soffocante l'orizzonte culturale d'origine"; ma altri ruoli vennero a meno in questo distacco tra le due sponde dell'Adriatico, in primis quello marittimo e commerciale, e venne a meno anche il ruolo politico e giuridico di Venezia capitale, "eppure rimase forte come modello di richiamo"⁸³.

La Repubblica, stando alle parole del Tentori, "perì vittima sfortunata ed innocente della sua lealtà, della generosa ospitalità sua, e di quella imputabile ed imparziale amicizia, con cui riguardò ed accolse nel seno suo ospiti sconosciuti ed ingrati, amici sleali, scellerati e perversi."⁸⁴

Con questa pace finiva la Serenissima Repubblica veneta. Nessun altro popolo però, scrisse A. Battistella, "dopo il romano, ha lasciato così profonda l'impronta della propria civiltà, né ha più contribuito a diffondere su tutti i paesi adriatici e via via lungo tutti i lidi del Levante le virtù assimilatrici ed educatrici della gente latina: nessun altro, politicamente, o sopravvissuto a se stesso in un più affettuoso e durevole rimpianto."

L'Istria dal 1797 in poi vivrà un'altra storia, trovandosi a gravitare non più verso la Serenissima repubblica di San Marco, bensì verso Trieste che, libera dalla sua secolare rivale, ne ereditò tutte le sue funzioni economiche, politiche e culturali, incluso il linguaggio, continuando però a mantenere saldi rapporti, specialmente sul piano culturale e letterario, con la vecchia Capitale.

⁸³ M.P. GHEZZO, "I dalmati all'Università di Padova dagli Atti dei gradi accademici 1601-1800", *Atti e Memorie della Società Dalmata di Storia Patria*, Padova, vol. XXI (1992), p. 3-210; per gli anni 1801-1947 vedi il volume XXII (1993), p. 3-247. Vedi pure S. OBAD, "Studenti dalmati all'università di Padova", *ACRSR*, vol. XXXI, 2001, p. 469-478. Cfr. AA.VV., *Istria. Storia di una regione*, cit. p. 103-104; M. GOTTARDI, "Echi veneziani della perdita dell'Istria e Dalmazia, 1797-1809", *L'area alto-adriatica*, cit., p. 499-500.

⁸⁴ G. GATTERI, *La storia veneta, illustrata da G. Gatteri, 1438-1797* (Ultimi istanti della Repubblica. Soppressione del tumulto allora accaduto, 12 maggio 1797).

SAŽETAK: *VENECIJA, HABZBURGOVCI, ISTARSKI GRADIĆI I PLOVIDBA JADRANOM U XVIII. STOLJEĆU* – Autor prikazuje pomorsku, vojnu i političku situaciju u Veneciji, na istarskom poluotoku i na Jadranu tijekom XVII. i XVIII. stoljeću. Naglašava neprestane sukobe sa Habzburgovcima, prodore Turaka u naše i pogranične krajeve, kao i pokušaj Serenissime da sačuva svoje posjede u Istri, Dalmaciji, na području Sredozemlja i Egejskog mora. U drugom dijelu ogleđa, međutim, navodi razloge koji su uzrokovali političko-vojni, ekonomski i trgovački slom Venecije: izmijenjeni odnosi između Venecije i Austrije s mogućim proglašenjem slobodne plovidbe Jadranom i proglašavanjem Trsta i Rijeke slobodnim lukama. Na kraju, ističe stav istarskih pomorskih gradića, koji su iskazivali vjernost i privrženost Republici Sv. Marka sve do pada “Serenissime” 1797. godine.

POVZETEK: *BENETKE, HABSBUŽANI, ISTRSKA MESTECA IN PLOVBA V JADRANU V XVIII. STOLETJU* – Avtor predstavlja razmere, ki so bile značilne za Benetke, istrski polotok in Jadran v XVII. in XVIII. stoletju. Zaustavlja se pri stalnih konfliktih s Habsburžani, pri turških vdorih v naše in obmejne dežele in pri poskusu Beneške republike, da bi se razširila na Istro, Dalmacijo, Sredozemlje in Egejsko morje. V drugem delu eseja so prikazani vzroki, ki so privedli do politično-vojaškega, gospodarskega in trgoveškega propada Benetk, spremenjeni odnosi med Benetkami in Avstrijo s proglasitvijo proste plovbe v Jadranu in prostocarinskih luk v Trstu in na Reki. Naposled se poudarja stališče, ki so ga zavzela obmorska istrska mesteca, ko so izkazala svojo vdanost in navezanost Republici Sv. Marka do razkroja Beneške republike leta 1797.