

I PORTI ISTRIANI E I RIFORNIMENTI DI CEREALI A VENEZIA NELL'ANNO 1528

MIROSLAV BERTOŠA

Zadov za povijesne i društvene
znanosti JAZU Rijeka - Fiume
Radna jedinica Pula - Pola

CDU: 949.713Istria:387«1528»
Saggio scientifico originale

Tutta l'economia e specialmente la produzione agricola delle società europee preindustriali risentì fortemente delle conseguenze catastrofiche dei mutamenti climatici, degli scontri politici e dei turbamenti dell'equilibrio pedologico. Coloro che hanno effettuato ricerche negli archivi tra le serie storico-economiche dei dati riguardanti le annate piovose e fredde, le grandi siccità, le mietiture e le vendemmie svoltesi con ritardo, hanno potuto rilevare che la curva dei raccolti andati a male segnò una rapida flessione negli anni 1527, 1528 e 1529. Contemporaneamente si accentuò pure la curva della mancanza generale dei principali prodotti agricoli (in primo luogo dei cereali), nonché quella dei prezzi, della fame e delle morti.¹

In quegli anni anche Venezia, assieme alla sua terraferma e ai vicini Friuli e Istria, fu colpita da una grave penuria di granaglie; perciò i suoi organi amministrativi adottarono misure adeguate per il loro acquisto nelle lontane regioni produttrici. I documenti dell'anno 1528 riportano dati inerenti al ruolo svolto dai porti di transito istriani nel rifornimento cerealicolo di Venezia.

Venezia — la metropoli commerciale su Rialto — nei primi decenni del XVI secolo era per numero di abitanti la quinta città del mondo di allora. Come le grandi metropoli — Costantinopoli, Parigi, Londra e Napoli — pure la città della laguna dovette affrontare il problema dell'approvvigionamento della propria popolazione, nonché dei mercanti, dei viaggiatori, dei passeggeri, dei marinai, degli equipaggi militari, ecc., in essa provvisoriamente residenti.

Il delicato problema dell'alimentazione della popolazione (il con-

¹ Cfr. EMANUEL LE ROY LADURIE, *Times of Feast, Times of Famine. A History of climate since the year 1000*, Londra 1972. Confronta la traduzione italiana *Tempo di festa, tempo di carestia. Storia del clima dell'anno mille*, Torino 1982, 68-69, 369 e passim. Per il periodo dei secoli XVII e XVIII vedi JEAN MEUVRET, *Le problème des subsistances à l'époque Louis XIV. La production des céréales dans la France du XVII^e et du XVIII^e siècle I-II*, Parigi-L'Aia 1977.

sumo annuale medio di cereali ammonta a circa 500.000 staia), a Venezia, più che in qualsiasi altro stato, era strettamente connesso con i suoi rapporti marittimi e di politica estera.

Nei primi due decenni del Cinquecento la mariniera e la politica estera veneziane attraversarono un periodo di crisi profonda.

Due storici italiani — Alberto Tenenti e Corrado Vivanti — hanno pubblicato nel 1961 sulla rivista francese d'avanguardia *Annales: Economies, Sociétés, Civilisations*, un significativo saggio dal titolo: «Il film di un grande sistema marittimo: le galee veneziane nei secoli XIV-XVI». ¹ Vi hanno presentato — «come in una sequenza cinematografica» ² — le grandi vie di navigazione mediterranee e atlantiche, sulle quali si erano avventurate «le galere da mercato», effettuando un «trafego» di importanza vitale per la Repubblica di S. Marco. Hanno riportato su un chiaro grafico 187 immagini «del film» con l'intento di quantificare la portata di tali commerci. ³

La Signoria aveva perduto nel XV secolo alcune basi orientali assai importanti: Salonicco (1430), Costantinopoli (1453), ⁴ Negroponte (Eubea) (1470), quindi Tana sul mare di Azov (1475), dalle quali salpavano verso Venezia le galee e altre imbarcazioni cariche di merci. Le ultime tre sequenze del «film» di Tenenti e Vivanti indicano l'andamento della flessione numerica dei convogli commerciali: mentre nel 1482 era ancora assai florido il traffico marittimo con le Fiandre, con la regione francese di Aigues-Mortes, con la Barberia e Alessandria in Africa, con Beirut in Asia minore e quindi con la già menzionata metropoli dell'Impero ottomano..., nell'anno 1521 erano rimasti soltanto alcuni collegamenti con località del Levante. ⁵

E bene ricordare, però, che la decadenza dell'antico sistema dei convogli era stata in una certa misura alleviata dal progredire della libera navigazione, di modo che le galee commerciali veneziane, nonostante l'indebolita influenza di Venezia e la sempre più forte concorrenza dei mercanti turchi, levantini e anche europei, continuarono a fare la loro comparsa a Istanbul, nel Mar Nero, nonché nella Siria e nell'Egitto — porte del commercio con il Levante. ⁶ «La congiuntura si

¹ ALBERTO TENENTI - CORRADO VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV^e-XVI^e siècle*, *Annales: Economies - Sociétés - Civilisation* XVI, 1, Parigi 1961, 83-86.

² *Ibidem*, 83.

³ Cfr. la carta: Les grands trafics d'Etat a Venise: Les galères «da mercato» 1332-1534, in allegato.

⁴ Quanto grande sia stata fino allora l'influenza dei mercanti veneziani a Costantinopoli è testimoniato da una relazione di un funzionario veneto, che di tali metropoli dice: «è realmente città nostra!» Cfr. FERNAND BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, vol. I-II (traduzione italiana), Torino 1976, 415.

⁵ A. TENENTI - C. VIVANTI, *Le film*, op. cit., 84-86.

⁶ F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi*, op. cit., I, 415-17.

mantiene buona, almeno fino al 1530», rileva Fernand Braudel,⁷ grande studioso della marineria mediterranea e veneziana.

Nel presente saggio viene trattato solo un particolare di tale commercio del grano, rispettivamente il rifornimento alla metropoli di granaglie provenienti dal Levante attraverso i porti istriani. Quanto asserito in merito alla decadenza dei traffici levantini di Venezia si riferisce pure al commercio cerealicolo con tali regioni. Già agli inizi del XVI secolo l'approvvigionamento della città lagunare era diventato sempre più difficile. Nel terzo decennio del **Cinquecento** la Repubblica di S. Marco subì alcuni insuccessi politici ed economici e scacchi militari di una certa portata, in seguito all'esito finale delle lunghe controversie diplomatiche e militari caratterizzanti la cosiddetta guerra della Lega di Cambrai, visse e superò alcuni anni di carestia e di epidemie di peste.⁸ Nonostante queste sciagure la popolazione della città crebbe e nei primi decenni del XVI secolo raggiunse, secondo Federic C. Lane, circa le 190.000 unità.⁹ Ciò rese più difficili i rifornimenti di generi alimentari, in primo luogo di cereali (dai quali, in base ad alcune valutazioni, derivava il 65-72% delle calorie del regime alimentare di quel tempo),^{9a} tanto più che i Veneziani, sin dalla loro prima comparsa nell'Europa bassomedievale quasi completamente agricola, costituirono un'insolita eccezione: né seminavano, né mietevano, ma ricavano il cibo dai propri servizi di mediazione commerciale. Anche nei periodi successivi — nel XV e nel XVI secolo — quando i commerci e la produzione manifatturiera europei si erano sviluppati in notevole misura, gli abitanti della laguna dovettero acquistare i generi alimentari all'estero; ma allora s'imbatterono nella crescente concorrenza di molti potenti centri urbani.

I cereali costituivano l'alimento fondamentale della popolazione, ma la metropoli solo nelle annate eccezionalmente favorevoli riusciva a procurarseli dai campi della propria immediata **terraferma**. Tale pre-

⁷ A1 m.p. - Un lucido saggio sul commercio veneziano e sul mutato ruolo dei suoi centri greci è stato scritto da VERA HROCHOVA, *Le commerce vénitien et le changements dans l'importance des centres de commerce en Grèce du 13^e au 15^e siècles*, Studi Veneziani. A cura dell'Istituto «Venezia e l'Oriente», già Bollettino dell'Istituto di Storia della Società e dello Stato Veneziano IX, Firenze 1960, 3-34.

⁸ ROBERTO CESSI, *Storia della Repubblica di Venezia II*, Milano-Messina 1968, 95; FEDERICO CHABOD, *Venezia nella politica italiana ed europea del Cinquecento*. In: *Storia della civiltà veneziana II: Autunno del Medioevo e Rinascimento*, Firenze 1979, 238-39.

⁹ FEDERICO C. LANE, *Storia di Venezia*, Torino 1978, 352. Nei decenni successivi la popolazione della metropoli veneta cominciò a diminuire e la città, per esempio, nell'anno 1563 contava 168.627 abitanti, nel 1581 134.871, nel 1624 141.625, nel 1633 102.243, e così via. Cfr. DANIELE BELTRAMI, *Lineamenti di storia della popolazione di Venezia dal Cinquecento al Seicento*. In: *Storia dell'economia italiana a cura di Carlo M. Cipolla*, vol. I, Torino 1959, 507.

^{9a} FRANK C. SPOONER, *Régimes alimentaires d'autrefois: proportions et calculs en calories*, Annales: E. S. C. XVI, Parigi 1961, 568-74.

zioso articolo veniva importato dalla Puglia e dalla Sicilia, oppure veniva caricato nei porti albanesi, in quelli greci continentali e marittimi (soprattutto a Creta e a Cipro), benché le galee e i convogli della **Serenissima** già nei secoli XIV e XV trasportassero il grano anche dalle lontane rive del Mar Nero, del Mar d'Azov e dell'Egitto.

Quanta importanza fosse dedicata al buon approvvigionamento della città è dimostrato dal fatto che i membri di una speciale commissione informavano ogni mattina il doge sulle riserve di grano e di farina giacenti nei magazzini (in quello di Rialto e in quello vicino alle Zecche). La **Camera del frumento** teneva una scrupolosa evidenza di tutte le granaglie che entravano nella città, non solo di quelle destinate alla vendita sulle piazze o nei fontici, ma anche di quelle che i proprietari privati raccoglievano nei propri campi e trasportavano nei palazzi per le proprie necessità.¹⁰

Il peggioramento delle condizioni nel Levante agli inizi del XVI secolo, il rafforzamento della potenza militare turca, l'ampliamento territoriale dell'Impero e l'incremento demografico dei centri urbani, in primo luogo della metropoli sul Bosforo, determinarono l'aumento dei consumi cerealicoli. Le granaglie provenienti dai porti russi e rumeni del Mar Nero, nei quali un tempo si rifornivano Venezia e alcune altre città della Penisola appenninica, ora si riversavano nei centri turchi. Anzi, l'avanzata dell'esercito ottomano verso il Danubio e la Persia costrinse la Porta a procurarsi i cereali anche nei porti greci, su cui fino a quel momento aveva fatto affidamento Venezia. Però, i feudatari locali greci e albanesi, nonostante i divieti delle autorità turche e la sorveglianza delle loro navi, continuarono a vendere granaglie (a prezzo più vantaggioso) ai compratori veneziani. Le navi da guerra della **Serenissima** scortavano le galee con i preziosi carichi di cereali, proteggendole contro gli attacchi turchi.¹¹ A causa del lungo viaggio le imbarcazioni sostavano nei porti del Mar Jonio e del Mare Adriatico; sulla costa occidentale dell'Istria, per lo più a Rovigno e a Parenzo, ultima tappa del percorso, attendevano **piloti** appositamente istruiti che le guidassero sino a Venezia.

Le condizioni nel secondo decennio del XVI secolo, tra il 1520 e il 1530, furono particolarmente sfavorevoli. Gli agguati corsari intorno al Peloponneso e a Creta, l'infierire della pirateria berbera e valonese intorno a Rodi e gli attacchi del naviglio da guerra ottomano alle galee cristiane si trasformarono assai spesso, nel periodo tempestoso che va dall'estate 1526 all'autunno 1537, in vere e proprie guerre navali.¹² Altro tratto caratteristico di tale periodo fu costituito dalla comparsa di

¹⁰ F.C. LANE, *op. cit.*, 352-353.

¹¹ *Ibidem*, 353-354.

¹² BOGUMIL HRABAK, *Izvoz žitarica iz Osmanlijskog Carstva u XIV, XV i XVI stoljeću* (L'esportazione di cereali dall'Impero ottomano nei secoli XIV, XV e XVI), Priština 1971, 119.

condizioni climatiche più rigide (1526-1533),¹³ dalla diffusione di epidemie di peste nel Levante e sull'Adriatico (una delle più forti colpì la zona litoranea nel 1526-27),¹⁴ dalle frequenti annate di fame e di carestia generale sull'intera zona mediterranea (1509-29, specialmente nel periodo 1526-27),¹⁵ dall'aumento dei prezzi delle granaglie (nel 1528 esso salì sul mercato del 10%)¹⁶ e pure dalla crescita dei tassi di assicurazione dei carichi.¹⁷

Le sfavorevoli circostanze indussero il governo veneziano a promuovere nuove iniziative diplomatiche tese ad assicurare nel Levante sufficienti quantitativi di cereali per la grande città lagunare, per la sua **terraferma** e, almeno in parte, per i suoi possedimenti oltremare, in primo luogo per la provincia dell'Istria. Secondo quanto riportato dal **Diario** di Marin Sanudo il **bailo** veneto, già il primo ottobre 1527 era riuscito ad ottenere dalla Porta l'autorizzazione scritta ad acquistare sul territorio greco (ad occidente di capo Matapan) e ad esportare ben 60.000 staia di granaglie. Dopo di ciò il gran visir vietò la vendita «di grano turco» agli stranieri, perché, in seguito allo scarso raccolto, la sua mancanza si era fatta sentire nella stessa Costantinopoli e nel suo retroterra. Nell'agosto 1528 il **bailo** di Costantinopoli informò il proprio governo a Venezia che «nello stato del sultano» non c'era molto grano da esportare e che esso si poteva acquistare unicamente sul territorio di Napoli di Romania e di Salonicco. Il prezzo di tale genere alimentare cominciò a salire e raggiunse le 15 libbre per staio.¹⁸ Le galee veneziane si diressero a caricare cereali nei porti della parte greca del Levante e nei lontani scali di Alessandria d'Egitto e di Sinope sul Mar Nero.

L'anno 1528, dunque, fu l'anno critico, in cui la stessa metropoli

¹³ *Ibidem*, 120. Cfr. pure il saggio di HRABAK: *Prethodna procena klimatskih perioda na Balkanu i okolnim morima i oblastima 1450-1600* (La valutazione preventiva dei periodi climatici nei Balcani e nei mari e nelle regioni circostanti), *Zbornik filozofskog fakulteta* (Miscellanea della facoltà di filosofia), Prišina, IV B, 1967.

¹⁴ B. HRABAK, *L'esportazione di cereali*, op. cit., 121.

¹⁵ *Ibidem*, 120, 166.

¹⁶ *Ibidem*, 157-58.

¹⁷ BRANISLAVA TENENTI, *Note sui tassi d'assicurazione nella prima metà del Cinquecento*, Studi Veneziani. N.s. III, Venezia-Pisa 1980, 187-201. I dati si basano sui materiali dell'Archivio storico di Ragusa (serie delle fonti *Diversa Notariae* e *Diversa Cancellariae*). L'autrice rileva che negli anni 1528-30 si pagava a titolo di assicurazione dei carichi sulla via marittima da Ragusa a Venezia il 2% del loro valore (solo in un caso l'assicurazione ammontò al 4%) (pagg. 187-89). Però, nelle regioni più meridionali, nel mare Ionio, l'assicurazione era notevolmente più elevata e si aggirava tra il 10 e l'11%. Nell'anno 1533, per esempio, per il trasporto di merci dal Levante all'Istria l'assicurazione raggiunse il tasso del 10% (fa eccezione il carico per il quale si pagò da Salonicco a Parenzo solo il 6%) (pag. 193). Concludendo B. Tenenti asserisce che le incursioni dei pirati, con punto d'appoggio nel mar Ionio, provocarono una grande tensione e un lungo turbamento nell'assicurazione dei carichi sulla costa orientale dell'Adriatico, lungo la quale, tradizionalmente, si snodavano i principali traffici diretti a Ragusa, ad Ancona e a Venezia (pagg. 200-201).

¹⁸ Citato secondo il libro di HRABAK: *Izvoz žitarica*, op. cit., 166-67.

veneta fu minacciata dalla carestia; i suoi effetti negativi furono aggravati da annate di clima rigido, da epidemie e in genere da turbamenti del mercato. Il governo potenziò il controllo sui carichi vitalmente importanti che navigavano verso l'Istria e da lì verso Venezia.

Il cronista Sanudo ricorda che nel marzo 1528 due navi cariche di grano procedevano in direzione dell'Istria, nei cui fontici sulla costa occidentale erano già depositate 18.000 staia, pronte per essere trasportate nella metropoli.¹⁹ L'invio di cereali attraverso i porti istriani continuò nei mesi successivi. Due **buste** del fondo del Consiglio dei Dieci dell'Archivio di Stato di Venezia²⁰ contengono materiali originali concisi, ma molto interessanti, indicativi e documentati riguardanti le granaglie, la località del loro imbarco, il controllo dei carichi e le severe prescrizioni di divieto della loro vendita. Secondo tali fonti nell'autunno 1528 approdarono alla costa occidentale dell'Istria quaranta velieri di vario tipo carichi di grano: a Parenzo 17, a Umago 20 e a Pirano 3. Erano imbarcazioni tipiche del XV e XVI secolo - **nave**,²¹ **caravella**,²² **caracca**,²³ **marciliana**,²⁴ **schirazo**²⁵ o tipi minori quali **gripo**²⁶ e **peota**²⁷ e di altra

¹⁹ *Ibidem*, 167.

²⁰ Archivio di Stato di Venezia. Consiglio dei Dieci. *Lettere dei Rettori ai Capi*. Buste 265-266 (in seguito: ASV. CD. Lettere).

²¹ *Nave* (o *nava*), veliero di massima portata a tre o quattro alberi con vele quadrate. Cfr. JOSIP LUETIĆ, *1000 godina dubrovačkog brodarstva* (1000 anni di marineria ragusea), Zagabria 1969, 49; B. HRABAK, *Izvoz žitarica*, op. cit., 11.

²² *Caravella*, tipo di imbarcazione leggera e veloce di provenienza spagnola dell'età colombiana; poteva trasportare tra le 850 e le 1.100 staia di cereali. Cfr. *Pomorska enciklopedija* (Enciclopedia marittima) (in seguito: PE), vol. 4, Zagabria 1957, 254-55; J. LUETIĆ, op. cit., 49.

²³ *Caracca*, *carachia*, imbarcazione lunga di forma ovale destinata ai traffici mercantili; rientrava nell'ordine dei maggiori velieri dei secoli XIV-XVIII. Cfr. PE 4, 251-52; J. LUETIĆ, op. cit., 30.

²⁴ *Marciliana*, veliero per trasporto merci e passeggeri a tre alberi, della portata di 60-80 tonnellate. Secondo l'antico codice marittimo veneziano le marciliane non potevano navigare oltre l'isola di Zante (gr. Zakynthos), perché il loro scafo non era adatto per il mare aperto, erano troppo piccole per l'equipaggio e l'armamento di artiglieria. A causa dei frequenti attacchi dei corsari e più tardi pure degli uscocchi le marciliane dovettero avere una buona scorta. Però, dato che, in seguito alle avarie, ai saccheggi dei pirati e degli uscocchi, alla perdita del capitale investito, era impossibile introdurre nella flotta mercantile grosse unità natanti, il senato veneto nel 1602 revocò tale decisione. La decadenza del ruolo commerciale di Venezia nel Mediterraneo da quel momento divenne sempre più rapida. Cfr. ALBERTO TENENTI, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari 1961, 137-38. A proposito delle marciliane vedi pure PE 5, 1958, 157-58; J. LUETIĆ, op. cit., 32, 64.

²⁵ *Schirazo*, imbarcazione mercantile con quattro vele; se ne servirono soprattutto i Turchi, ma pure i Veneziani. Cfr. B. HRABAK, *Izvoz žitarica*, op. cit., 11.

²⁶ *Gripo*, veliero per il trasporto merci e passeggeri a remi con un albero, veloce e agile. Lo costruirono e lo impiegarono i marittimi dell'Istria e del Litorale croato fino alla Dalmazia, a Ragusa e alle Bocche di Cattaro. Nato in Istria, il gripo fu «un tipo specifico croato di nostra imbarcazione» (J. LUETIĆ, op. cit., 30). RADOVAN VIDOVIĆ, *Pomorski rječnik* (Dizionario marittimo), Spalato 1984, 153-54.

²⁷ *Peota*, imbarcazione piuttosto piccola a remi (GIUSEPPE BOERIO, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venezia 1856, 491).

fattura.²⁸ Nei porti istriani esse attendevano che i piloti — esperti marinai abilitati a manovrare le imbarcazioni in tale parte dell'Adriatico — le guidassero con successo attraverso bassifondi e zone perigliose fino a Malamocco e alla Giudecca. Sulla Riva degli Schiavoni alle barche e ai velieri istriani era previamente assicurato e contrassegnato in modo particolare il punto di approdo (proprio su quella parte della riva che da ciò ricevette il citato nome). (Per tradizione i **pedotti** si trattenevano nei mesi estivi a Rovigno e in quelli invernali a Parenzo).²⁹

Ritorniamo all'anno 1528, che, come è stato già rilevato, fu particolarmente difficile sia per la città lagunare sia per la Repubblica di S. Marco in genere. Già da quasi due decenni si combatteva la menzionata guerra della Lega di Cambrai; i traffici levantini erano in regresso, si erano rafforzati i concorrenti e la sequenza del «film» inerente ai viaggi delle galee veneziane «da mercato» aveva raggiunto il limite minimo della lunga serie di due interi secoli. Tra il 1525 e il 1527 imperversò l'epidemia di peste in Istria,³⁰ e il susseguirsi ininterrotto di tali epidemie di anno in anno sin dagli inizi del XVI secolo colpì le singole città dell'Appennino e i loro territori (nel 1528 ne furono vittime la stessa Venezia e il suo retroterra);³¹ in quegli anni la peste fece la sua comparsa addirittura nei porti del Levante sudorientale, per esempio, nel Bosforo, a Rodi, a Creta, nel Peloponneso, a Corfù, a Zante..., negli empori commerciali, nonché a Ragusa, a Spalato e a Sebenico³² — quindi nelle fermate e nei punti di rifornimento più importanti del lungo e pericoloso viaggio che dai lontani porti del Mar Nero e del Mediterraneo, dell'Asia Minore e dell'Africa, attraverso le isole ioniche della Grecia, la Dalmazia e l'Istria, portava a Venezia.

Da tali dati, come pure da altre informazioni, è facile arguire che siano sorte difficoltà nell'approvvigionamento della metropoli e che abbiano fatto la loro comparsa le menzionate prescrizioni protettive, rivolte a scongiurare il manifestarsi di una crisi alimentare di mag-

²⁸ Per il tipo di imbarcazione *caradria* non ho trovato alcun cenno nella letteratura marittima specializzata.

²⁹ ALDO PARENZO, *Gli esami dei «pedotti» d'Istria*. Atti e memorie della Società istriana di archeologia e storia patria (in seguito: AMSI) XII, fasc. 1-2, 1897, 37-56; RADOJICA F. BARBALIĆ, *Pomorstvo Istre* (La marineria istriana), Pomorski zbornik. Povodom 20. godišnjice Dana mornarice i pomorstva Juoslavije 1942-1962 (Miscellanea marittima. In occasione del 20° anniversario della Giornata della marina e della marineria jugoslava 1942-1962), Zagabria 1962, pagg. 1522-23.

³⁰ BERNARDO SCHIAVUZZI, *Epidemie di peste bubbonica in Istria*. Notizie storiche, AMSI IV, fasc. 3-4, 1888, 436-37.

³¹ JEAN-NOËL BIRABEN, *Les Hommes et la peste en France et dans les pays européens et méditerranéens*. Tomo I: *La peste dans l'histoire*, Parigi-L'Aia 1975, 397.

³² *Ibidem*, 442.

giori proporzioni. Nell'ottobre giunse a Parenzo **Zan Francesco da Molin provveditor delle biave in partibus Hystriae**³³ per controllare e registrare i carichi di cereali delle navi ancorate nei porti dell'Istria occidentale. Con l'invio «del provveditor delle biave» il Senato si riprometteva di frustrare la vendita delle ricercate granaglie ai fontici istriani, ai privati o ai rivenditori provenienti dalla Contea austriaca di Pisino (tutti erano disposti a pagare un prezzo superiore a quello praticato a Venezia). Proprio allora anche i fontici istriani erano vuoti e sulla popolazione incombeva la fame. Il governo centrale curava rigidamente che tutti i cereali confluissero nei magazzini della capitale, permettendo che, solo in seguito ed eccezionalmente, i comuni istriani li acquistassero — a Venezia! Addirittura quelli prodotti in Istria negli anni critici venivano mandati alla metropoli e poi, dietro concessione speciale, si dovevano ricomperare e riportare in Istria!

Nel fondo del **Consiglio dei Dieci** (serie: **Comuni**) sono reperibili numerose di tali decisioni e «concessioni» riferentisi al periodo 1527-30. Nel maggio 1527 fu concesso al comune di Capodistria di acquistare a Venezia per le necessità dei suoi abitanti 500 staia di grano,³⁴ mentre quattro mesi più tardi venne ingiunto al conte di Pola e ai rettori di Parenzo, Rovigno, Pirano, Capodistria, Cherso (Cres) e Ossero (Osor) di non usare le granaglie ivi prodotte per l'alimentazione della propria popolazione e di trasportarle subito a Venezia, a scanso di sanzioni punitive in caso contrario.³⁵ Agli inizi di gennaio 1528 fu concessa al comune di Muggia la libera vendita del vino, ma solo per coloro che avessero ceduto le proprie granaglie.³⁶ Nel luglio venne inviato in Istria Antonio Venier, rappresentante dell'ufficio per i cereali,³⁷ a controllare l'applicazione dell'ordinanza del Consiglio dei Dieci; il 19 ottobre fu sostituito da Gian Francesco da Molin.³⁸ Costui aveva l'incarico di impedire che il grano giacente nelle imbarcazioni ancorate nei porti istriani, destinato alla città di Rialto, si vendesse **sotto vento**.³⁹

Nella prima metà di novembre 1528 da Molin effettuò nel porto di Parenzo la registrazione delle imbarcazioni, dei padroni, dei porti di provenienza, delle specie cerealicole, della località di carico e della data

³³ ASV.CD.Lettere. Da Parentij die 15 nouembris 1528.

³⁴ SERGIO CELLA, *Documenti veneziani della prima metà del '500*, AMSI n.s. XXIV, 1976, 132.

³⁵ Al m.p., 132-33.

³⁶ Al m.p.

³⁷ Al m.p.

³⁸ Al m.p.

³⁹ Al m.p. («che i frumenti non vadano sotto vento ma si conducano a Venezia»). *Sottovento* è definita la rotta di navigazione nella metà occidentale dell'Adriatico in direzione della penisola appenninica.

di arrivo. La registrazione del provveditore, alquanto semplificata, viene riportata nello specchio tabellare.⁴⁰ (Vedi tabella 1).

TABELLA 1 - *Imbarcazioni a Parenzo.*

Tipo di imbarcazione	Proprietario	Provenienza	Specie di cereali	Quantità (staia)	Località di carico	Data di arrivo
nave	<i>Bonagratia de Bartolomio</i>	Venezia	grano orzo	2.200 500	«Colpho di Patras»	9-XI-1528
nave	<i>Francesco Virzilio</i>	Curzola	grano	2.700	«Colpho de Salonichj»	
nave	<i>Bartholomio de Stephano</i>	Venezia	grano	6.000	«Colpho de Salonichj»	
nave	<i>Augustin Pelizer</i>	Venezia	grano	3.500		
nave	<i>Francesco Vragine</i>	Cattaro	grano orzo	3.600 50		
nave	<i>Zaneto Padoan</i>	Venezia	grano	1.300	«In Colpho»	
nave	<i>Nicolò Drago</i>		grano	5.000	«Carighado a Salonichj»	
nave	<i>Francho de Marco</i>		fava grano	2.500 350	Alessandria	
nave	<i>Zaneto Bruneto</i>		fava grano grano	4.400 300 250	Alessandria	12-XII-1528

A Parenzo, dunque, nelle **navi** giacevano 24.200 staia di grano, 6.300 staia di fava e 550 staia d'orzo; a tali quantitativi vanno aggiunti i cereali acquistati personalmente da alcuni marinai, che li trasportavano a proprie spese a Venezia e precisamente: 500 staia di grano sull'imbarcazione del padrone veneziano **Bartholomio de Stephano**, 200 staia di grano sul veliero di **Augustin Pelizer** e 200 staia di orzo sulla nave di **Zaneto Padoan**. Lo specchio tabellare delle unità natanti e della quantità di cereali nel porto di Parenzo deve essere completato con i dati di da Molin inerenti al grano scaricato dalle imbarcazioni che non avevano potuto continuare la navigazione in direzione di Venezia, sia perché erano dovute ritornare in Levante o erano state costrette a trattenerci più a lungo per riparazioni nei porti istriani. Dato che la maggior parte del commercio illecito riguardava proprio i cereali trasbor-

⁴⁰ ASV.CO.Busta 266. Lettere. In Parenzo 1528, adi 9 nouembris.

dati clandestinamente su altre navi, il provveditore emise speciali ordinanze e rafforzò il controllo. (Il trasbordo del carico da una imbarcazione all'altra avveniva solo eccezionalmente e in quantità minori; pertanto ciò non muta l'asserzione che il traffico veneziano attraverso i porti dell'Istria occidentale sia stato di transito; esso si svolgeva per lo più senza interruzioni, con brevi soste, dalla località di carico a quella di scarico, dal Levante a Venezia.

Il trasbordo fu effettuato due volte — il 9 e il 12 novembre — sulle peote di cinque Parentini, di un padrone di Chioggia e di due padroni, la cui residenza non risulta indicata. (Vedi tabella 2).

TABELLA 2 - *Trasbordo del carico su altra imbarcazione a Parenzo.*

Imbarcazione con il carico di frumento	Trasbordato sull'imbarcazione	Proprietario	Residenza	Quantità di grano (in staia)
<i>Galion</i> di Costantino de Sinopio; trasporto per conto di <i>Martin de Antonio</i> di Venezia	peota	<i>Zuane Smergo</i>	Parenzo	160
	peota	<i>Zuane Frezin</i>	Parenzo	150
	peota	<i>Pasqualin Sergo</i>	Parenzo	280
	peota	<i>Marco Camuso</i>	Parenzo	40
<i>Nave</i> del padron <i>Francesco Vragovin</i> di Cattaro	peota	<i>Andrea de Lutia</i>		250
	peota	<i>Piero Smergo</i>	Parenzo	120
<i>Nave</i> del padron <i>Zaneto Bruneto</i> ; carico proveniente da Alessandria d'Egitto	peota	<i>Bernardin de Sdregna</i>		200
	peota	<i>Zanpiero Grasso</i>	Chioggia	300

Il totale dei quantitativi trasbordati ammontava a 1.500 staia di grano; ai padroni delle **peote** venne ordinato di salpare subito per Venezia.

Calcolando secondo il sistema metrico, vennero trasportate complessivamente nel porto di Parenzo circa 2.200 tonnellate di Grano, 575 tonnellate di fava e 62,5 tonnellate di orzo. Tali carichi erano stati imbarcati nel lontano porto di Sinope del Mar Nero sulle coste dell'Asia Minore,⁴¹ nonché negli empori veneziani del Levante: a Patrasso, nel Peloponneso nordoccidentale,⁴² a Salonicco⁴³ e nei porti del golfo omo-

⁴¹ ANTONIO CARILO, *Partitio terrarum Imperi Romanie*. Studi Veneziani VII, Firenze 1966, 237.

⁴² F. THIRIET, *Délibérations des assemblées Vénitienes concernant la Ronaie II*, Parigi-L'Aia 1971, passim. (Vedi l'Index général, 245). Hrabak sostiene che Patrasso nei primi decenni del XVI secolo fu il porto intermedio del commercio raguseo di esportazione in Oriente (*op. cit.*, 143).

⁴³ Salonicco negli anni venti del XVI secolo costituiva un importante porto di esportazione del grano e dell'orzo. Nell'autunno 1520, per esempio, una *nave* istriana trasportò da Salonicco 7.000 staia di frumento (B. HRABAK, *Izvoz žitarica*, *op. cit.*, 164).

nimo, in Alessandria d'Egitto⁴⁴ e in alcuni porti, non nominati singolarmente, del mare Adriatico e della parte greca del Levante, detti nelle fonti venete «Culpho» o «Golfo».⁴⁵

Nel medesimo periodo di tempo pure nel porto di Umago erano all'ancora imbarcazioni cariche di cereali destinati alla metropoli veneta. Nel corso di novembre vi approdò un numero di velieri anche maggiore che a Parenzo, ma la loro portata e quindi i quantitativi trasportati risultarono inferiori. (Vedi tabella 3).⁴⁶

Sette **marciliane**, quattro **schirazi**, due **charadrie**, quattro **gripi**, una **caravela**, un **galion** e una **peota** trasportarono nel porto di Umago 1.287 tonnellate di frumento, 168 tonnellate di orzo e 25 tonnellate di miglio. Con ogni probabilità tali velieri approdarono ad Umago, perché il porto di Parenzo, in cui in novembre dimoravano i **pedotti**, non era in grado di accogliere tutte le imbarcazioni e di assicurare loro un rapido pilotaggio fino a Venezia.

I cereali, caricati in Arcadia,⁴⁷ a Lepanto,⁴⁸ a Volos,⁴⁹ in territorio albanese e sulle coste dell'Adriatico («in Colpho»), furono trasportati da padroni residenti a Veglia, a Chioggia, a Venezia, a Bergamo, a Pavia, a Curzola (Korčula), a Dulcigno (Ulcinj), a Corfù, a Lepanto e a Sinope. Però, è assai probabile, per esempio, che il padron della caravela, **Nicolò Vlachò** (Nikola Vlaho) sia stato un raguseo domiciliato a Venezia e non un veneziano; lo suggerisce pure la nota posta accanto al nome: «habita a Viniexia». Provenivano certamente dalla costa orientale dell'Adriatico pure **Andrea da Vegia** (Andrija Krčanin), **Antonio de Marin**, **Zorzi de Zeta**, **Domenico Pastrouich**, **Batista de Liesena**, **Ni-**

⁴⁴ Il porto di Alessandria d'Egitto era un significativo scalo per l'esportazione di cereali a Venezia (HRABAK, *Izvoz žitarica*, op. cit., 167). Durante le carestie del 1528-31 pure i mercanti ragusei si spinsero sino alla lontana Alessandria ad acquistare grano, che poi rivendevano nella penisola appenninica (e anche nella stessa Repubblica di Venezia). Però, in condizioni normali, evitavano viaggi così lunghi e rischiosi (*Ibidem*, 188-89). Cfr. pure B. TENENTI, *Note sui tassi*, op. cit., 191, 195, 199 e 200.

⁴⁵ Cfr. NATKO KATIČIĆ, *More i vlast obalne države. Historijski razvoj* (Il mare e il potere dello stato rivierasco. Sviluppo storico) JAZU, Zagabria 1953, 82-131 (passim).

⁴⁶ ASV.C.D. Busta 266. Lettere. In Parenzo 1528, adi 9 nouembris.

⁴⁷ Ciò si riferisce certamente all'Arcadia classica, regione della parte centrale del Peloponneso, che sboccava al mare nel golfo dell'Argolide.

⁴⁸ Lepanto (Navpaktos), porto sulla costa settentrionale d'entrata al golfo di Corinto nella parte occidentale della Grecia centrale. Cfr. V. HROCHOVA, *Le commerce*, op. cit., 18: «L'appui principal de la politique commerciale vénétienne dans la parti occidentale de la Grèce centrale était le port de Naupact (Lepanto)».

⁴⁹ Volos, porto situato nel golfo omonimo; punto estremo dell'influenza commerciale veneta nella Tessaglia (vedi V. HROCHOVA, *Le commerce*, op. cit., 8-9). F. BRAUDEL, (*Civiltà e imperi*, op. cit., I, 624) colloca Volos tra i maggiori centri mediterranei di vendita del frumento ai mercanti provenienti dall'Occidente. Volos era il grande granaio, in cui si riversava il raccolto dei fertili campi della Tessaglia.

TABELLA 3 - *Imbarcazioni a Umago.*

Tipo di imbarcazione	Proprietario	Provenienza	Specie di cereali	Quantità (staia)	Località di carico	Data di arrivo
<i>charadria</i>	<i>Andrea da Vegia</i>	Veglia	grano	100	Arcadia	
<i>caravela</i>	<i>Nicolò Vlachò</i>	Venezia	grano orzo	600 500		9-XI-1528
<i>charadria</i>	<i>Antonio de Marin</i>	Curzola	grano	600	Steri (nel golfo di Patrasso)	14-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Zorzi de Zeta detto Sarapia</i>		grano	700	Livadostro (nel golfo di Patrasso)	5-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Guilmo de Viniexia</i>	Venezia	grano	400	Arcadia	6-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Pollo Terribile</i>	Venezia	grano	1.400	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Domenego Pastrouich</i>		grano	1.000	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Francesco Zenaro</i>	Chioggia	grano	100	Lepanto	10-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Lorenzo de Antonio</i>	Bergamo	orzo	300		10-XI-1528
<i>marciliana</i>	<i>Zaneto Grasso</i>	Chioggia	grano	1.000	Livadostro	10-XI-1528
<i>galion</i>	<i>Costantin da Sinopio</i>	Sinopio	grano	3.000	Volos	9-XI-1528
<i>gripo</i>	<i>Piero de Simon</i>	Corfù	grano	1.300	Arcadia	9-XI-1528
<i>gripo</i>	<i>Zorzi Lovo</i>	Lepanto	grano	300	Arcadia	9-XI-1528
<i>gripo</i>	<i>Nicolò da Lepanto</i>	Lepanto	miglio	300	Arcadia	9-XI-1528
<i>gripo</i>	<i>Andrea da Dulcigno</i>	Dulcigno	grano	40	Arcadia	12-XI-1528
<i>schirazo</i>	<i>Batista da Liesena</i>	Lesina	grano orzo	1.000 250	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>schirazo</i>	<i>Piero Condoglinoti</i>	Cordon	grano	1.800	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>schirazo</i>	<i>Bastian Sevo</i>		orzo	1.000	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>schirazo</i>	<i>Nicolò de Berislavo</i>	Lesina	grano orzo	700 300	«in Colpho»	9-XI-1528
<i>peota</i>	<i>Daniel de Christofo</i>	Pavia	grano	200	Albania	

colò de Berislavo (il lesinese Nikola di Berislav, cioè Berislavić) e altri.

La terza parte della flotta ingaggiata nel trasporto dei cereali a Venezia era composta soltanto da tre imbarcazioni ancorate a Pirano.⁵⁰ (Vedi la tabella 4).

⁵⁰ ASV.C.D. Busta 266. Lettere. In Parenzo 1528, adi 9 nouembris.

TABELLA 4 - Imbarcazioni a Pirano.

Tipo di imbarcazione	Proprietario	Provenienza	Specie di cereali	Quantità (staia)	Località di carico	Data di arrivo
<i>caravella</i>	<i>Marchio de Tomaso</i>	Ragusa	grano	833	Patrasso	5-XI-1528
<i>caracca</i>	<i>Michiel Franchaso</i>	Lesina	grano	1.000		5-XI-1528
<i>peota</i>	<i>Beneto di Humago</i>	Parenzo	grano	250		5-XI-1528

Il quantitativo di frumento, sistemato nei velieri dei padroni di Ragusa, di Lesina e di Parenzo, ammontava a 2.085 staia (ossia circa 174 tonnellate) e proveniva da Patrasso. Verosimilmente la caravella ragusea e la caracca lesinese avevano trasportato il grano direttamente da tale porto greco, mentre il carico della peota di **Bene(de)to de Humago** (umaghesse residente a Parenzo)⁵¹ era avvenuto in Istria.

Attraverso i porti istriani, nel novembre 1528, vennero trasferite nei magazzini della **Serenissima** 54.425 staia di cereali (circa 4.535 tonnellate). La quantità maggiore passò per Parenzo, detto nelle fonti «porto di Venezia», che era pure sede dei citati piloti nei mesi invernali. Il provveditore Francesco da Molin registrò tutti i cereali trovati a Parenzo e ne informò il Consiglio dei Dieci: «Io ho trovato in questo porto: a naviglio per naviglio che fanno stara 37.235. In oltre stara 4.910 che andorno con li bastimenti a Venetia, che saria in tuto stara 42.145 [...]»⁵² Però dalla somma dei quantitativi cerealicoli evidenziati per ogni singola imbarcazione si ricava un ammontare complessivo alquanto inferiore, probabilmente per il fatto che nel frattempo qualche altro veliero era salpato per Venezia con il proprio carico.

Secondo la registrazione di da Molin il naviglio ancorato nei tre porti istriani risultava caricato con le seguenti specie di cereali:

TABELLA 5 - Quantità complessiva e specie cereali.

Porto	grano (staia)	fava (staia)	orzo (staia)	miglio (staia)
Parenzo	26.400	6.900	750	—
Umago	15.440	—	2.550	300
Pirano	2.085	—	—	—
Totale	43.925	6.900	3.300	300

⁵¹ Idem («Beneto di Humago habita in Parenzo»).

⁵² ASV.C.D. Busta 265. Lettere. Da Parentij die 15 nouembris 1528.

La documentata presentazione grafica dei fatti inerenti il transito cerealicolo per il porto di Parenzo nel novembre 1528, considerata nel complesso dei rapporti della **Serenissima** con il possedimento istriano, assume una dimensione economica e politica ancora più ampia.

Si è già rilevato che nel corso della dominazione plurisecolare della Repubblica di Venezia molti porti della costa occidentale dell'Istria servirono da stazione di transito nella lunga navigazione che dalla città lagunare portava ai centri commerciali dalmati e levantini e viceversa. La Repubblica di S. Marco dedicò gran parte della sua azione politica, militare, economica e diplomatica al possesso, al mantenimento e al controllo di tale via marittima, per essa di importanza vitale. Molti documenti riferentisi al vasto arco di tempo che va dal IX al XVIII secolo testimoniano della lunga lotta per la supremazia sul Mare Adriatico, dei successi e degli insuccessi veneziani nel confronto con le potenze concorrenti e con i comuni urbani, che, nella difesa dei propri interessi, conducevano una politica assai elastica: talvolta chiedevano aiuto alla Repubblica e riconoscevano il suo primato, talvolta si ribellavano ad essa. Contemporaneamente il governo veneto, quando lo permettevano le condizioni economiche e politiche, cercava di ricostruire e completare i porti istriani, di organizzare il servizio di pilotaggio per la sicurezza della navigazione e quello di controllo da parte delle **barche armate** della guardia marittima.

Nella navigazione dall'Istria a Venezia Parenzo, oltre a Rovigno, rappresentava il punto più rilevante. Benché il provveditore Capello nel suo rapporto del 1596 al senato avesse definito tutta la costa dell'Istria occidentale «il vero et necessario antimurale della navigazione a questa città di Venetia»⁵³ e il podestà e capitano di Capodistria, Agostino Barbarigo, nel 1669 le avesse attribuito l'epiteto di «lo scudo della Dominante»,⁵⁴ Parenzo e Rovigno occuparono il posto più significativo tra i porti della costa occidentale della penisola.

Dinanzi a Parenzo, nella parte nordoccidentale dell'isoletta di S. Nicolò, già nel 1403 era stato costruito per decisione del senato il noto faro,⁵⁵ di cui Marin Sanudo nel suo Itinerario del 1483 disse che era stato eretto come un campanile, sul quale si accendevano i fuochi e che rispondeva a quello del Lido.⁵⁶ Secondo R.F. Barbalčić, compilatore di un sommario storico della marineria istriana, «la posizione del faro si trovava nel punto in cui i velieri, dopo aver navigato lungo la costa orien-

⁵³ Citato conformemente alla monografia di BERNARDO BENUSSI, *Storia documentata di Rovigno*, Trieste 1888 (ristampe: 1962 e 1977).

⁵⁴ Al m.p.

⁵⁵ FRANCESCO BABUDRI, *Le antiche chiese di Parenzo*, AMSI XXIX, 1913, 205.

⁵⁶ PIETRO KANDLER, *Itinerario di Marin Sanudo dell'anno 1483*, L'Istria 66-67, Trieste, 22-XII-1848 («et è un campaniel che già si faceva fuogi, et respondes a quello è a Lio»).

tale dell'Adriatico o dell'Istria, mutavano rotta verso Venezia in considerazione della direzione dei venti e della corrente marina». ⁵⁷ Barbalić sottolinea che il faro dell'isola di S. Nicolò «forse non rientrava nel settore di portata del faro del Lido», ma, certamente, «costituiva già allora un punto significativo di riferimento per tale navigazione». ⁵⁸

Nel codice francese **Voyage fait por moy Pierre Lescolopier l'an 1574 de Venise à Costantinople**, custodito nella biblioteca de **L'École de Médecine** di Montpellier, si definisce la distanza che separa Parenzo da Venezia **parenzana** e si asserisce che ammontava a circa cento miglia. ⁵⁹ A causa dei venti, delle frequenti nebbie, nonché degli scogli e dei bassifondi la navigazione «parenzana» non era facile e richiedeva abili piloti costieri.

Parenzo, dunque, fu definito con diritto porto della **Serenissima** ed è inconfutabile il suo ruolo nella storia della marineria veneta. Ben difeso dalla natura e abbastanza ampio, ⁶⁰ il porto di Parenzo era pieno di velieri di varia grandezza, portata e provenienza e quindi Parenzo lasciava al viaggiatore superficiale o casuale l'impressione «di una grande e bella città con traffici assai sviluppati!» ⁶¹ La realtà era del tutto diversa; dal 1554, a cui risalgono i primi dati, sino alla fine del XVIII secolo, quindi per ben cento e cinquanta anni, la sua popolazione diminuì costantemente: mentre nell'anno 1554 la città contava 780 abitanti, nel 1696 non superava le 300 unità (nel frattempo, a causa delle epidemie di peste degli anni trenta, si ridusse a solo un centinaio di persone!). ⁶²

Nel presente saggio — limitato alla descrizione di una relazione del novembre 1528 riguardante i quantitativi di cereali e il numero di natanti giunti a Parenzo e nei porti di transito vicini — non è possibile illustrare i complicati meccanismi, con cui la **Dominante** ridusse in posizione subalterna le città suddite; però è sufficiente seguire il filo conduttore di questa esposizione per chiarire almeno un aspetto di tale processo.

⁵⁷ R.F. BARBALIĆ, *op. cit.*, 1520.

⁵⁸ Al m.p.

⁵⁹ MIDHAT ŠAMIĆ, *Opis putovanja Pjera Leskolopjea kroz naše zemlje 1574* (Descrizione del viaggio di Pierre Lescolopier attraverso i nostri paesi nel 1574), Glasnik arhiva i Društva arhivista Bosne i Hercegovine (Notiziario dell'archivio e della Società degli archivisti della Bosnia Erzegovina) III, Sarajevo 1963, 332. (Si tratta, certamente, delle miglia venete).

⁶⁰ PROSPERO PETRONIO, *Memorie sacre e profane dell'Istria*, Trieste 1963, 321. Di Parenzo dice che possiede «ottimo Porto fattogli dalla Natura».

⁶¹ M. ŠAMIĆ, *Opis putovaja*, *op. cit.*, 333. Le parole di Lescolopier sono state riportate secondo le note di Šamić, dato che l'autore non era stato «in grado di pubblicare le prime due-tre pagine della descrizione del viaggio in considerazione del loro stato di notevole logoramento» (pag. 332).

⁶² MIROSLAV BERTOŠA, *Istarsko vrijeme prošlo* (Il tempo passato dell'Istria), Pola 1978, 212.

È stato ricordato in precedenza che nel 1528 la fame imperversò in Istria e che i **fontici** — magazzini di cereali e di farina — di molte località erano completamente vuoti. Il provveditore Francesco da Molin dovette impedire che i cereali trasportati dalle imbarcazioni ancorate nei porti di Parenzo, Umago e Pirano, e destinati alla metropoli, fossero venduti nei comuni istriani. Perciò effettuò la registrazione di tutti i cereali e controllò severamente che i carichi salpassero intatti in direzione di Venezia. Parenzo non era un mercato di granaglie, un luogo di convegno di mercanti e compratori, un centro commerciale, ma soltanto un punto geograficamente favorevole per la sosta dei velieri e dei convogli che navigavano verso Venezia o viceversa, verso la Dalmazia e il Levante, verso il Mediterraneo occidentale e l'Atlantico. I cereali rimanevano nelle stive delle navi e nei magazzini e non entravano, almeno legalmente, attraverso le porte nelle cerchie urbane. Adirittura i comandanti delle navi, i marinai e i viaggiatori si cibavano della farina proveniente dal fontico cittadino! Ne fece testimonianza con vera indignazione il podestà di Parenzo Giovanni Pirano nella lettera inviata al Consiglio dei Dieci verso la fine del 1560;⁶³ egli rilevava che Parenzo era una città con numerose case ma con pochi abitanti e che il suo territorio era talmente vasto e fertile che, coltivato, avrebbe potuto produrre viveri sufficienti per nutrire la popolazione durante l'intero anno. Per quanto riguardava i viveri, continuava il podestà, rivolgendosi al doge e al Consiglio dei Dieci, Parenzo «passerebbe quanto altro luogo suo, se gli abitanti di Venetia non venissero mangiar pane a quei [...]».⁶⁴ Per l'alimentazione dei Parentini poveri, asseriva il podestà Pirano, bastava detrarre dal fontico 25 staia di cereali il mese; però, quando, d'inverno, nel porto approdavano molti bastimenti, colpiti dalle avversità e sfiniti dalla lunga navigazione, neppure 300 staia erano sufficienti a soddisfare le loro esigenze.⁶⁵ «Dove poi, Serenissimo principe, posso escoder al viver di questi suj fidelissimi», si chiedeva il podestà, «se non posso né debbo tocar formenti?»⁶⁶

I comuni istriani furono costretti a richiedere al senato il benessere per l'acquisto di cereali, per esempio, Capodistria nel febbraio 1529, Pola e Dignano nel marzo del medesimo anno, Pirano nel maggio, Citanova, Cherso, Ossero, Pirano, Capodistria, Umago e Pola nel gennaio 1530...⁶⁷ mentre al podestà di Parenzo si ingiunse il 13 ottobre 1533 di inviare immediatamente a Venezia il grano acquistato illegalmente e imbarcato clandestinamente a Orsera.⁶⁸ La metropoli non doveva sof-

⁶³ ASV.C.D. Busta 266. Lettere. Da Parenzo il 23 novembre 1560.

⁶⁴ *Ibidem.*

⁶⁵ *Ibidem.*

⁶⁶ *Ibidem.* (Si riferisce ai cereali delle imbarcazioni all'ormeggio).

⁶⁷ S. CELLA, *Documenti*, op. cit., 133-34.

⁶⁸ Al m.p., 139.

frire l'indigenza, e le città suddite ottenevano il diritto di importare cereali da Venezia o dalla parte veneta del Friuli solo quando la Dominante aveva soddisfatto le sue necessità e quando esse avevano raggiunto il limite estremo della morte per inedia. Così le casse comunali (gravate da numerosi debiti) dovevano sobbarcarsi grosse uscite, perché i cereali di Rialto erano di gran lunga più costosi di quelli depositati nelle imbarcazioni ancorate nei porti istriani.

La penuria cerealicola durò sino alla fine di agosto 1534; allora si concluse la serie ininterrotta, quasi ottennale, di crisi e di anni di carestia, e il **provveditore alle biave**, Alvise Bembo venne richiamato a Venezia.⁶⁹ Alcune annate successive furono molto buone anche in Istria e il raccolto delle campagne istriane, in primo luogo del Polese, fu addirittura esportato fuori dei suoi confini.⁷⁰

Purtroppo crisi simili a quelle del 1527-34 o ancora più gravi, si ripeteranno per tutto il lungo periodo della dominazione veneta. La politica della metropoli non divenne più remissiva e le città istriane vivacchiarono con fontici semivuoti e con un numero sempre maggiore di case abbandonate e rovinare, perché la partenza dai centri urbani assunse proporzioni sempre più vaste.

Nonostante il loro ruolo svolto nei traffici marittimi di Venezia con l'Adriatico, il Levante e il resto del Mediterraneo, i centri cittadini della costa occidentale si trasformarono sempre più in «corpi moribondi e privi di spirito», come ebbe ad esprimersi pittorescamente ma con amarezza un certo provveditore veneto agli inizi del XVII secolo.⁷¹

⁶⁹ Al m.p., 140.

⁷⁰ Al m.p., 143.

⁷¹ MIROSLAV BERTOŠA, *Istarsko vrijeme prošlo*, op. cit., 102.