

MIROSLAV BERTOŠA

**LA CRISI ECONOMICA DI VENEZIA
NEI SECOLI XVI E XVII ALLA LUCE
DELLA RECENTE STORIOGRAFIA ITALIANA**

I

1. Il compendio dei risultati più significativi della recente storiografia italiana in merito al problema del regresso economico di Venezia — esposto in questo contributo — è nato sugli ampi margini della mia ricerca delle condizioni economiche, politiche, demografiche ed etniche dell'Istria nei secoli XVI e XVII. Sono questi secoli di molteplici crisi, che con crescente impeto scuotono la Città del Rialto e tutti i possedimenti della Repubblica di S. Marco, e le cui gravi e inevitabili ripercussioni si fanno sentire pure nella parte veneta della penisola istriana.

Il *Cinquecento* e il *Seicento* di Venezia, parti integranti della storia europea e dei suoi perturbamenti cruciali, sono già da più di un secolo oggetto di numerosi studi, saggi e analisi monografiche; ciò nonostante non si sono ancora formati punti di vista concordi e generali per quanto concerne la datazione della crisi economica, la sua intensità, gli sforzi compiuti per superarla, ecc.. Benché le cause principali della decadenza di Venezia quale potenza marinara e commerciale e molti dati puramente contenutistici illustranti il suo decorso siano incontrovertibili, tuttavia nei particolari e anche in alcuni lemmi essenziali si manifestano differenze di un certo rilievo tra gli storici.

I possedimenti veneti in Istria, stendentisi su quasi tre quarti della penisola, rispettivamente per circa 2.600 km. quadrati, costituivano nei secoli XVI e XVII un microcosmo dalle specifiche caratteristiche storiche, il cui sviluppo dipendeva molto dalla politica della metropoli, dalle decisioni del senato e dall'opera dei rettori veneti; quest'ultima fu condizionata dalla situazione politica ed economica esistente sul territorio della Repubblica e nell'ambito delle sue sfere d'interesse e non solo da quella particolare dell'Istria.

Mi sono accinto ad uno studio più particolareggiato della essenziale letteratura storica italiana attinente alla decadenza di Venezia nei secoli XVI e XVII, allo scopo di stabilire l'intensità della sua influenza sulle condizioni dell'Istria, la natura delle preoccupazioni che assillarono il governo veneto, quando decise di adottare misure atte ad alleviare la grave situazione di tale provincia e, infine, l'importanza che i possedimenti istriani rivestivano per la Serenissima nel periodo della grande decadenza economica e dei tentativi rivolti a ripristinare la prosperità di un tempo.

2. La storiografia italiana postbellica ha dedicato grande attenzione proprio alla questione della decadenza dei commerci di Venezia, all'indebolimento della sua funzione mediatrice negli scambi tra Oriente e Occidente e al mutamento della struttura economica della Città della Laguna.

Il problema della «decadenza» di Venezia, come sempre più frequentemente viene definito tale secolare fenomeno politico-economico nelle opere storiche, è presentato dalle nuove interpretazioni in una luce alquanto diversa. Le analisi fondamentali di G. Luzzatto,¹ di A. Tenenti,² di D. Sella,³ di A. Fanfani,⁴ di F. C. Lane,⁵ di U. Tucci,⁶ e di altri, come pure due raccolte storiografiche sommarie⁷ dei saggi più validi (Atti), permettono di afferrare l'essenza dei punti di vista tradizionali e recenti su questo importante problema che nel *Seicento* e nel *Settecento* modificò i rapporti esistenti tra le potenze economiche dell'Europa.

II

1. Già gli scrittori contemporanei del XVII secolo cominciarono a trattare della decadenza della Città del Rialto; essi, fatta qualche rara eccezione, ritennero la scoperta della via marittima attorno al Capo di Buona Speranza l'inizio della prima fase di tale processo. Per loro il *Quattrocento* rappresentò il periodo del maggiore splendore di Venezia, poggiante sul controllo incontrastato e quasi assoluto delle importazioni dall'Oriente delle merci destinate ai mercati europei, sulla possibilità di esportare i prodotti manifatturieri propri e altrui in Europa e nel Levante, sui trasporti marittimi e sulle altre attività connesse con i grandi commerci internazionali.

Due scrittori — G. Marcello (*Del commercio della Repubblica di Venezia dal principio sin hoggi*)⁸ e V. Formaleoni (*Compendio critico della storia veneta antica e moderna*)⁹ — spostano alquanto indietro il «tempus a quo» e cercano di collocare l'inizio del declino nella metà del XV secolo, nell'epoca delle conquiste di Maometto II e della perdita delle posizioni venete nel Mar Nero.

Anche se, come testualmente sostiene il console veneto G. A. Morana nella sua opera «*Relazione del commercio d'Alepo ed altre scale della Siria e Palestina*»,¹⁰ con la scoperta della nuova via di comunicazione ebbe inizio «la terribile epoca della decadenza dei commerci veneti in Oriente», gli scrittori e i teorici di economia sono ben lontani dall'affermare che tale avvenimento abbia condizionato la rapida rovina della Serenissima. Nella sua relazione G. Bon sottolinea che il commercio veneto nel Levante «continuò anche dopo la scoperta di Vasco de Gama grazie alle condizioni assai favorevoli da essi godute nel mantenere tale attività, per mezzo della quale ottennero come possedimenti il regno di Cipro, la grande isola di Creta, parte del Regno moresco e molte isole dell'Arcipelago». ¹¹ Vettor Santi giustamente ha fatto osservare che il Portogallo non dovette il proprio rapido progresso esclusivamente alla favorevole posizione geografica delle sue coste, ma, innanzi

tutto, al fatto che una parte enorme delle merci (specialmente spezie e pietre preziose) giunte sui suoi mercati, rappresentava invero il tributo pagato dalle terre conquistate ai propri signori.¹² È bene, però, rilevare che le scoperte geografiche non solo determinarono un nuovo corso dei ricchi traffici mercantili, ma crearono le condizioni per l'affermazione economica e commerciale delle nuove potenze. I paesi dell'Occidente, scrive il citato Marcello, si risvegliarono dal letargo e compresero che la loro posizione economica nel Levante poteva essere consolidata nel migliore dei modi piazzando su quel mercato qualche «articolo sicuro» di buono smercio. Secondo il Marcello, tale «articolo sicuro» era rappresentato dal «panno inglese (*londine*)».¹³

Dopo la perdita del primato nei traffici mercantili commissionati, le circostanze sfavorevoli, come rilevano gli scrittori del tempo, minacciarono pure l'importante ramo dell'economia veneta, quello delle manifatture. Ciò nonostante la decadenza di Venezia non fu un processo rapido e uniforme; già nel corso del XVI secolo essa fu arrestata e «venne ripristinata l'antica prosperità nella misura in cui Venezia seppe mantenere le posizioni coloniali e opporsi alla concorrenza della produzione manifatturiera straniera».¹⁴

Nel *Seicento* i principali rami dell'economia veneziana — commercio, traffici marittimi e produzione manifatturiera — registrarono una flessione; vi influirono molte circostanze sfavorevoli, individuate dagli scrittori e dai teorici menzionati nella realtà veneziana di quel tempo: nel Mediterraneo i galeoni spagnoli perseguitavano spietatamente le navi venete, nell'Adriatico gli uscocchi (Sandi, op. cit.); la politica turca favoriva gli Inglesi, gli Olandesi e i Francesi a danno dei Veneziani (Formaleoni, op. cit.); la concorrenza del panno straniero sui mercati levantini guadagnava sempre più terreno (Marcello, *Relazione storica*, op. cit.); lo sviluppo e l'ascesa di Livorno e di Ancona facevano deviare nei loro porti una parte notevole del traffico commerciale di quelle merci che prima di allora giungevano attraverso Venezia non soltanto nei paesi tedeschi ma pure nella Lombardia veneta, infliggendo così un altro colpo alla funzione mediatrice veneziana (Bon, op. cit.). Il Sandi constata con rassegnazione che il numero delle imbarcazioni costruite nell'arsenale di Venezia diminuiva costantemente e che le navi straniere soppiantavano quelle veneziane: «pertanto non sono più le navi veneziane a prendere il mare cariche di merci e per conto di altri, ma sono quelle straniere a farlo per conto di Venezia; nella città di Venezia e nel suo Stato una grande parte dei traffici è divenuta fonte di guadagno per gli stranieri». Meno pessimistiche sono le considerazioni di G. Marcello, fondate sulla consapevolezza che la Città di Rialto con la propria Terraferma e i possedimenti sulla costa settentrionale e orientale dell'Adriatico era ancor sempre in grado di sfruttare i vantaggi naturali della sua posizione geografica come una delle più importanti vie d'accesso al mare per gran parte dell'Italia settentrionale e dell'Europa centrale.

«Nonostante la scoperta dell'India, nonostante le numerose guerre

combattute dalla Repubblica, scrive il Marcello, nonostante le perdite e le epidemie, e, infine, nonostante la trasformazione di Livorno in porto franco, dato che i vantaggi geografici da noi goduti sono ancora intatti e ci sono rimasti molti territori, provincie e paesi in cui inviare i nostri manufatti, i prodotti naturali e le merci del Levante, per tutti questi motivi, benché abbiamo sofferto una certa riduzione dei commerci, non vediamo come potrebbe accadere che tale città, a causa della sua posizione geografica, si riduca a vivere soltanto come città consumatrice che si limita unicamente a tale funzione, il che rappresenta la maggior disgrazia che possa capitare a una città-metropoli (*dominante*).¹⁵

Dalle osservazioni del Marcello emergono chiare e, a giudizio di C. Livi, di D. Sella e di U. Tucci, stereotipate, le idee del mercantilismo,¹⁶ radicate nelle concezioni economico-politiche di allora, secondo le quali il destino di Venezia era legato alla sua capacità di controllare una via specifica di traffici marittimi (o parte di essa), escludendovi i propri rivali. La perdita del controllo del Mar Nero nel XV secolo, del Mediterraneo orientale nel XVI secolo e del Mar Egeo nel XVII secolo senza dubbio compromise gravemente la funzione commerciale di Venezia; però il colpo decisivo, dal quale non poté più riprendersi, fu inferto dal crollo della sua supremazia nel Mare Adriatico, ultima delle vie di comunicazione che collegavano l'aristocratica e mercantile Repubblica di S. Marco con i mercati del Levante. Quando nella prima metà del XVIII secolo l'imperatore Carlo VI e il papa Clemente VII contestarono pubblicamente la «giurisdizione veneta dell'Adriatico, usurpato nell'epoca della sua ascesa e della sua incontrastata potenza (che, quindi, da un'angolazione giuridico-formale non era neppure mai esistita!)¹⁷ e contrapposero alla Città di Rialto Trieste, Ancona e in un certo senso Fiume, il Marcello proclamò tale avvenimento «una disgrazia di gran lunga più grave di quelle arretrate alla Repubblica dalle guerre e dalle sconfitte».¹⁸

La graduale estinzione della funzione mediatrice svolta tra i mercati europei e il Levante, anche per gli scrittori veneti del XVIII secolo, costituisce la causa più rilevante della decadenza di Venezia. La sua importanza quale «città-mercato», «città-metropoli» e «città rifornitrice» diminuiva progressivamente, perché le merci, incluse nelle grandi correnti dei traffici internazionali, non passavano più per le mani dei mercanti veneziani e per le stive delle loro navi. E proprio nel commercio e nella marineria gli scrittori del XVIII secolo vedono non solo le più importanti, ma quasi le uniche fonti della ricchezza di Venezia; anzi ritengono che il fenomeno dell'investimento del capitale mercantile nella terra e nell'agricoltura, da un lato, come un segno indiscutibile di regresso e, dall'altro, come circostanza aggravante della responsabilità per la rovina economica. Ne fa esplicitamente menzione, per esempio, Giacomo Filiasi nel sesto tomo delle sue *Memorie storiche de' Veneti primi e secondi*:¹⁹ «Da sempre si dice e da sempre si crede che la scoperta del Capo di Buona Speranza abbia rappresentato il più duro colpo inferto al commercio veneto e anche al commercio di tutta l'Italia. Occorre invece riconoscere che elemento importante di tale regresso è stato

lo zelo sconsiderato nell'investire la ricchezza accumulata con i commerci nei beni immobili».

Ricollegandosi al Bon, il Sandi rinviene le cause della diminuzione dei profitti derivanti dai traffici commerciali nello zelo con cui i nobili veneziani, ex mercanti «investino i capitali disponibili nella compera di estesi poderi nella *Terrafërma*, mentre gli altri stati hanno sfruttato tale circostanza piazzando i propri capitali nel commercio con il Levante; essi fondano case commerciali, introducono i consoli e instaurano rapporti amichevoli con il Turco, il che non è del tutto riuscito alla Repubblica».

Il citato console veneto Morana ha cercato di spiegare, senza addurre giustificazioni, la genesi di tale inversione di tendenza negli investimenti con il fatto che «la perdita del regno di Cipro richiamò l'attenzione dei mercanti, quasi tutti nobili, sul pericolo imminente sui loro capitali investiti nel commercio con il Levante; essi abbandonarono tali affari, acquistarono poderi nel retroterra e indirizzarono in un altro senso una grande quantità di denaro, il che arrecò un enorme danno ai traffici mercantili della Repubblica».

Nella storiografia economico-politica del Settecento veneziano soltanto Carlo Antonio Marin, autore dell'opera «*Storia del commercio veneto*», secondo le asserzioni del Livi, del Sella e del Tucci, non identificò l'attività mercantile con la prosperità di Venezia.²¹ Anche il Marin, come i suoi contemporanei, riconosce nelle scoperte geografiche, nelle guerre, nelle perdite territoriali, nel progresso industriale (manifatturiero) degli altri paesi i principali fattori della decadenza economica di Venezia; però il quadro grandioso delle imponenti, sfarzose costruzioni veneziane pubbliche e private, la grande abbondanza di merci, l'elevata densità demografica e la presenza di numerosi mercanti stranieri che nell'emporio del Rialto svolgono operazioni finanziarie, imprime alla sintesi del Marin toni alquanto più ottimistici.

Benché le considerazioni degli scrittori del tempo, che operarono sino alla fine del XVIII secolo, quando ancora dominava la Repubblica di Venezia, non siano maturate in base a ricerche di archivio e benché parecchie contengano errori tipici di quell'epoca, convincimenti tradizionali e profondamente radicati in merito all'ascesa e alle cause del declino della «Serenissima Regina dei mari», nonché interpretazioni inesatte della realtà veneta sulla base di giudizi stereotipati di dottrine teoretiche e politico-economiche alla moda, tuttavia molte si distinguono per la loro lucidità e, talvolta, letteralmente o con insignificanti modifiche sono state accettate, approfondite e scientificamente legittimate pure dalla moderna storiografia.

2. Nell'*Ottocento*, specialmente nella sua seconda metà, gli storici mettono mano alle fonti d'archivio e adottano il metodo analitico per un'indagine più approfondita del fenomeno della decadenza di Venezia. Così, per esempio, G. Cappelletti in una sintesi della storia della Repubblica veneta (1855),²² spiegando il suo regresso economico, parte dalle

scoperte portoghesi e spagnole e sostiene che l'afflusso dell'oro americano provocò il tracollo del valore di questo metallo nobile sul mercato europeo, ma contemporaneamente causò «l'ozioso impoltronire di un gran numero di persone», che investono l'oro nell'acquisto di beni immobili e di poderi, ritirandosi così dal commercio», unica ed esclusiva fonte della ricchezza nazionale».

Un altro valido storico, G. Dandolo, rimprovera al senato di non aver fatto seguire alla potente flotta veneta le vie tracciate dai navigatori portoghesi, perché i paesi di recente scoperti «erano sufficientemente estesi da permettere ad ambedue i popoli di arricchirsi; e se l'ago della bilancia avesse tracollato a favore di qualcuno, ciò sarebbe certamente avvenuto a vantaggio di Venezia, più ricca per fonti naturali e per produzione manifatturiera... (*La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni*).²³ Tale problema è stato affrontato pure da Samuele Romanin nella monumentale opera «*Storia documentata di Venezia*»,²⁴ sottolineando, con più realismo del Dandolo, che la posizione geografica della Penisola iberica, la quale permetteva agli Spagnoli di tenere sotto controllo lo stretto di Gibilterra e di impedire il passaggio delle navi venete, era più favorevole di quella della città di S. Marco. Nonostante i toni romantici e alcune formulazioni stereotipate, molte pagine della sintesi del Romanin e pure quelle che trattano la decadenza della Città di Rialto e del suo emporio «sono tuttora interessanti e vive». ²⁵ Anche il Romanin pone il culmine dell'ascesa e della grandezza di Venezia nel XV secolo e ritiene che essa non si sia offuscata nel Cinquecento, malgrado le perdite territoriali subite in Oriente. Nella sua evocazione degli avvenimenti del XVII secolo — del periodo dell'evidente declino della Repubblica — l'autore attira l'attenzione, da una parte, sull'affermazione commerciale e politica di nuove potenze marinare nei porti di Levante e di Ponente,²⁶ «nei quali aveva sempre trionfato la bandiera di Venezia», mentre, dall'altra, condanna «la degenerata politica economica comparsa come espressione di una società fatalistica legata alla tradizione e incapace di cambiare»,²⁷ di una società che con ostinata intransigenza, difendendo antiche leggi, rifiutò molte misure economiche e fiscali proposte in varie magistrature e nel senato per salvare le sue minacciate posizioni. La guerra di Candia inaugurò un periodo di ulteriore declino, il quale fece balenare lo spauracchio del crollo completo, ma, secondo il Romanin, «nonostante la crisi, la scostumatezza e la corruzione sociale ... l'energica politica del governo di Venezia, come pure l'azione militare e scientifica dei nobili, riuscirono, verso la fine del secolo, addirittura ad aumentare l'ammirazione dell'Europa». ²⁹

Nata nell'epoca in cui Venezia era stata già trasformata in una provincia austriaca, la sintesi storica del Romanin paga l'obolo al suo tempo: molte lucide osservazioni dell'autore sono subordinate alla nota idea della grandezza della *Dominante* — «della città-mercato» e «della città-rifornitrice» — e alla figura idealizzata del mercante-nobile, anche se il patriziato già allora era divenuto «una classe corrotta e soprattutto

to oziosa e sfaccendata». ³⁰ Tale modo di procedere è in genere tipico della storiografia italiana del XIX secolo. Benché i campi tematici della scienza storica di quel tempo non fossero ancora sviluppati e mancassero gli specialisti preparati, tuttavia le ricerche d'archivio e la pubblicazione della raccolta delle fonti con i dati quantitativi spianarono la via all'esame analitico e più esatto della realtà veneziana nel *Cinquecento* e nel *Seicento*.

Tra gli autori più significativi di tali opere bisogna annoverare G. Berchet (*La Repubblica di Venezia e la Persia - Relazione dei consoli veneti nella Siria*) ³¹ ed E. Lattes (*La libertà delle banche a Venezia dal secolo XIII al XVII*) ³² che diedero un notevole contributo alla ricerca documentata delle relazioni veneto-persiane e degli antichi istituti bancari.

3. La storiografia del XX secolo ha introdotto nelle ricerche relative alla decadenza di Venezia nuovi momenti sostanziali: mentre gli scrittori più antichi, fatta eccezione per il menzionato Carlo Antonio Marin, avevano identificato, più o meno apertamente, il declino economico della *Dominante* con la riduzione dei suoi traffici mercantili, rispettivamente con l'indebolimento della sua antica funzione di primo mercato degli scambi commerciali tra Oriente e Occidente, nei saggi più recenti l'attenzione principale viene rivolta allo studio dell'intera economia cittadina e all'analisi della dinamica dei singoli rami economici. Nondimeno in tutte le recenti opere storiche specializzate sono ricomparse le stesse cause dell'indebolimento e del regresso di Venezia, già individuate dagli scrittori antichi (la graduale penetrazione dei Turchi nei paesi del Mediterraneo orientale e dei Balcani; il dirottamento delle grandi correnti del commercio internazionale verso il Mare del Nord quale conseguenza delle scoperte geografiche; la formazione di potenti stati unitari nell'Europa occidentale con i loro imperi coloniali).

Nel suo noto libro «*Storia del lavoro in Italia dalla fine del XV secolo agli inizi del XVIII*» Amintore Fanfani rileva che il meccanismo economico italiano (e particolarmente quello veneziano), consistente in primo luogo nella lavorazione delle materie prime straniere e nella prestazione di servizi di mediazione nei traffici marittimi, «cominciò a mostrare i segni della depressione e del letargo non appena furono chiusi i porti del Levante e quelli occidentali si riempirono di navi battenti bandiere nazionali, e non appena le materie prime, indispensabili alla manifattura veneta, cominciarono ad essere lavorate sul posto della loro produzione. Le strutture manifatturiere, armatoriali e quelle che si occupavano del commercio marittimo furono esposte a numerose difficoltà di tale specie». ³³

A giudizio di Roberto Cessi (*Storia della Repubblica di Venezia*) ³⁴ i Veneziani raggiungono agli inizi del XV secolo l'apice della loro prosperità, ma da quell'epoca in poi, specialmente nella seconda metà del secolo, compaiono pure i segni dell'indebolimento. Il Cessi vede tali sintomi «nella diminuzione dei traffici verso le Fiandre quale conse-

guenza delle perturbate correnti degli scambi diretti tra Oriente e Occidente attraverso il Mediterraneo; nella riduzione delle importazioni dei generi alimentari dei paesi d'oltremare, perché essi si potevano acquistare a prezzo più favorevole nell'attiguo retroterra, e nel trasferimento dei capitali dall'attività commerciale allo sfruttamento della terra oppure al loro impiego creditizio.³⁵

Nella recente letteratura vengono avanzate pure molte altre supposizioni in merito all'inizio della decadenza e alle sue cause. P. Pieri (*Il Rinascimento e la crisi militare italiana*)³⁶ colloca l'inizio del declino economico nella metà del XIV secolo, mentre Corrado Barbagallo (*La crisi economico-sociale dell'Italia della Rinascenza*)³⁷ reputa che a provocarlo siano state le guerre dei secoli XVI e XVII sul suolo italiano, rispettivamente le loro ripercussioni concomitanti, le devastazioni, le sofferenze e le pesanti imposte; «tutto ciò, scrive il Barbagallo, produsse un grande sperpero delle ricchezze accumulate sia a causa dell'impiego delle entrate in scopi non produttivi sia a causa della distribuzione irrazionale e disuguale degli oneri fiscali tra la massa dei contadini».

Le considerazioni di A. Fanfani³⁸ e di G. Barbieri³⁹ completano il complesso quadro «della decadenza» economica, sociale e morale. Il Fanfani, anzi, ritiene «l'idealizzazione della gerarchia dei valori usurpati dall'élite della penisola appenninica nel corso del Rinascimento» fattore importante della decadenza; secondo lui, molti ceti sociali, grazie alle loro entrate e allo stato patrimoniale, cercano di vivere di rendita, lontano dagli affari e dal commercio, di costruire palazzi sfarzosi, di imbandire banchetti e organizzare splendide feste, di agire come mecenati, insomma di vivere per la gloria.⁴⁰ L'aristocrazia veneziana, a differenza di quella fiorentina, disdegna, secondo il Fanfani, di occuparsi di manifattura, di artigianato e addirittura della tradizionale attività mercantile e si trasforma sempre più in una classe che vive di rendita. L'autore dedica speciale attenzione «al crescente depauperamento dei fondi disponibili a causa degli investimenti in nuove iniziative», il che avvenne non solo a causa delle spese richieste da un tenore di vita sfarzosso, ma molto di più per «l'enorme immobilità di tali fondi impiegati in costruzioni non redditizie». Benché tale attività abbia contribuito in un certo senso allo sviluppo «di alcune produzioni speciali», per esempio, dell'edilizia e dell'artigianato, in ultima analisi essa era orientata soltanto verso il lusso e il fasto, era dunque sostanzialmente consumistica. Essa portò, sottolinea il Fanfani, alle grandi, prodigiose creazioni architettoniche e artistiche, «ma determinò per conseguenza l'immobilismo di enormi somme di denaro» e l'impovertimento dei fondi d'investimento, proprio nel momento in cui lo sviluppo delle strutture mercantili e artigianali richiedeva investimenti sempre più consistenti. Il Fanfani presuppone che il processo di trasformazione della principale attività economica da spiccatamente mercantile in agraria, abbia concorso ugualmente alla riduzione dell'accumulazione dei capitali. Il depauperamento del capitale portò all'ulteriore flessione delle capacità produttive e alla comparsa della manodopera non utilizzata, dei fan-

nulloni, dell'emigrazione. Il capitale italiano (specialmente quello veneziano) di quell'epoca fu sottomesso al capitale straniero proveniente dai paesi dell'Europa nord-occidentale, il cui progresso procedeva in altra direzione».

Nella vasta gamma dei problemi concernenti la decadenza economica dell'Italia nei secoli XVI e XVII Carlo M. Cipolla concentra l'attenzione sull'artigianato tessile, dimostrando che i suoi prodotti, a causa dell'alto costo, non potevano sostenere la concorrenza straniera. I prodotti italiani di qualità pregiata ma assai cari si piazzavano male sul mercato che richiedeva tessuti comuni e meno costosi. Il Cipolla pensa che l'elevato prezzo dei tessuti italiani sia condizionato dagli esagerati oneri fiscali e dall'altissimo costo del lavoro manuale; tali fattori, come pure alcune circostanze fortuite — la sensibile diminuzione del potere d'acquisto del mercato, su cui nel secolo XVII l'artigianato tessile italiano piazzava la propria merce (la Penisola iberica investita agli inizi del secolo da una grave crisi e la Germania e le Fiandre, seriamente devastate dalle guerre) — indebolirono sensibilmente la capacità concorrenziale italiana rispetto agli altri paesi dell'Europa occidentale. Nell'esame della sua tesi il Cipolla prende in considerazione un particolare significativo dell'economia veneziana: i dati relativi al crollo dell'artigianato laniero (la produzione di quasi 20.000 balle di panno agli inizi del secolo si ridusse nel giro di neppure cent'anni ad appena 2.000!) e ai fattori che lo determinarono (l'opposizione delle corporazioni all'introduzione della nuova tecnologia, l'elevato costo del lavoro, la diminuzione del movimento mercantile nel porto di Venezia, l'aumentata domanda di tessuti inglesi sui mercati del Levante).⁴²

Gino Luzzatto riassume i risultati di una lunga ricerca sul fenomeno della decadenza della Città di Rialto nel saggio estremamente lucido «*La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà*». ⁴³ Benché consideri motivi essenziali della crisi veneziana la graduale penetrazione dei Turchi Ottomani nei paesi del Mediterraneo orientale e dei Balcani, il dirottamento delle grandi correnti dei traffici internazionali verso il Mare del Nord dopo le scoperte geografiche, e la supremazia concorrenziale dei potenti stati unitari dell'Europa occidentale, possessori di imperi coloniali, il Luzzatto espone nuove concezioni in merito al problema della datazione dell'inizio della crisi e alle misure adottate per attenuarla. Contrapponendo le propria tesi al punto di vista tradizionale (sostenuto nel modo più coerente da A. Fanfani), il Luzzatto ritiene che molti rami dell'economia cittadina — l'artigianato tessile, l'editoria, la fabbricazione di oggetti di lusso — nel corso di tutto il Cinquecento abbiano eretto alla depressione e, in genere, l'economia veneziana abbia continuato a prosperare fino al 1620. Solo in seguito alla creazione della Compagnia olandese delle Indie orientali (1621) e del suo impero coloniale, e a causa delle conseguenze provocate dall'afflusso delle spezie ad Amsterdam, ebbe inizio la grave e definitiva crisi che si protrarrà per tutto il secolo. Le merci coloniali, spedite ai magazzini olandesi direttamente dall'Oriente, senza interme-

diari, cominciarono a pervenire nei porti mediterranei e nella stessa Venezia, dove le spezie non furono più registrate come «merce del Levante», ma come «merce del Ponente».⁴⁴

Nel presentare i mutamenti avvenuti nel porto di Venezia dal tardo medioevo sino allo scoppio della prima guerra mondiale, il Luzzatto accenna al processo di ristrutturazione dell'economia veneziana e alla trasformazione del porto e dell'emporio di Rialto, dimostrando che la loro struttura «mutò radicalmente dopo il XVI secolo»; preoccupazione fondamentale divennero: il rifornimento della metropoli bene popolata e frequentata da uomini d'affari stranieri abituati a una vita fastosa e dispendiosa, l'acquisto delle materie prime per le manifatture della città e della *Terraferma* e l'esportazione di parte dei prodotti manifatturieri e artigianali.

Benché di fronte alle gravi condizioni le classi dominanti veneziane non avessero perso la speranza che la loro *Dominante* avrebbe ripreso il ruolo di un tempo di grande potenza mercantile, dopo lunghe incertezze fu accettata l'offerta degli stranieri residenti a Venezia di cooperazione nelle attività marinesche e nel commercio marittimo, e nel 1661 fu istituito «il Porto franco». Tutte queste misure non solo non ebbero successo, ma riuscirono dannose e quindi il governo, constatata la loro inefficacia, gradualmente le sopprime (nel 1681 cessò di esistere pure «il porto franco»). Secondo il Luzzatto, Venezia avrebbe dovuto collegarsi quanto più strettamente con il proprio *Hinterland* (l'autore usa proprio questo termine), potenziare gli scambi economici con esso e riaprire il mercato alle merci provenienti dalla Germania, dalla Lombardia e dai suoi possedimenti, che sempre più eludevano il Rialto e procedevano verso Genova, Livorno, Senigallia, Ancona e più tardi verso Trieste. Le limitate concessioni temporanee dell'aristocrazia ai mercanti stranieri non concorsero al raggiungimento di tale fine, in quanto esse erano inadeguate ad assicurare alle merci straniere la libertà di transito attraverso il porto di Venezia e neppure le esentavano dalle grosse tasse. Le classi dominanti, le uniche in grado di attuare riforme radicali, reagirono contro qualsiasi partizione dei loro privilegi e ostinatamente ritornarono al sistema tradizionale, nel quale vedevano il solo modo per conservare alla Città della Laguna la gloriosa prerogativa di mercato mondiale.⁴⁷ Per quanto breve (ha soltanto 29 pagine), il saggio del Luzzatto «*La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà*» è divenuto parte essenziale della moderna storiografia italiana riguardante il problema della decadenza.

4. Le tesi del Luzzatto sono state esaminate ed ampliate nel corso di un importante simposio internazionale dedicato alla storia del declino economico di Venezia nel XVII secolo,⁴⁸ il quale inserì la crisi della *Serenissima* in un ambito europeo e addirittura mondiale. Indipendentemente dal fatto che le comunicazioni siano state presentate in genere da storici non italiani e, quindi, l'esame delle loro imposta-

zioni non rientri nella presentazione dei punti di vista della storiografia italiana, tuttavia qui vengono riportati alcuni loro concetti fondamentali, che hanno dato il via ad ampie ricerche anche da parte italiana proprio intorno agli aspetti del fenomeno della decadenza posti in luce dai relatori.

Secondo Lütfti Güçer, i mercanti di Venezia già agli inizi del XVI secolo si erano trovati sul mercato turco in una posizione più sfavorevole rispetto ai loro rivali, perché la Porta nel 1505 elevò dal 2% al 5% l'imposta sulle merci trasportate dalle navi veneziane (le imbarcazioni ragusee, per esempio, continuarono a pagare la vecchia tassa). La situazione divenne particolarmente grave per la Repubblica di Venezia nel XVII secolo, quando, dopo lunghe trattative svoltesi a Costantinopoli, l'Austria (1600), la Francia (1673), l'Inghilterra (1675) e l'Olanda (1680) riuscirono ad ottenere la riduzione del tasso d'imposta al 3%. Un altro storico turco, Omer Lüfti Barkan ha attirato l'attenzione sul fatto che, contemporaneamente a Venezia, pure l'Impero ottomano era stato colpito da una crisi, i cui riflessi si fecero sentire ancor più gravemente sulla sua economia.⁵⁰ Il tentativo di riattivare il commercio con i paesi balcanici fino a Costantinopoli attraverso Spalato, non procurò, come ha dimostrato Jorjo Tadić, maggiori entrate a Venezia, perché a occuparsi di tali affari non furono in genere i Veneziani, i quali non investigavano nell'economia della Città della Laguna i profitti ricavati dai traffici mercantili, ma in altre transazioni entro la giurisdizione dell'Impero turco.⁵¹

Un gruppo di storici francesi — Fernand Braudel, Pierre Jeannin, Jean Meuvret e Ruggiero Romano — in un saggio collettivo si è prefisso di accertare la gravità della crisi nell'ambito della secolare depressione dell'economia europea. A giudizio degli autori, nel periodo che va dal 1620-30 al 1720-30 vanno distinti «da una parte gli antichi paesi mediterranei, ricchi di capitali accumulati nel corso di secoli, che vivono di tale eredità, la sfruttano o la mandano in rovina; dall'altra parte gli stati nuovi, a cui le difficoltà generali non hanno potuto impedire di sfruttare la congiuntura e di impiegare i capitali ricavati in mezzi tecnici, materiali e spirituali con cui gettarsi alla conquista di aree mondiali». Per i primi paesi, tra cui si trovava pure Venezia, tale processo significò la conferma della retrocessione, per gli altri l'inizio della prosperità.⁵²

Braudel e il suo gruppo sostengono che la decadenza, connessa in genere con la caduta dei prezzi (provocata dal lento arrivo dei metalli nobili, specialmente dell'argento, dall'America), con la flessione demografica e con il declino dei traffici internazionali, a Venezia provocò una grande diminuzione del volume delle correnti mercantili nell'emporio rialtino e la crisi delle costruzioni navali. Le imbarcazioni olandesi, tecnicamente di gran lunga superiori, che i mercanti veneziani noleggiavano assieme con l'equipaggio per il trasporto delle proprie merci nel Levante, sempre più frequentemente sostituiscono le vecchie navi un tempo impareggiabili della Regina del mare. Dopo il 1620 il declino di Venezia diviene sempre più rapido; ad essa infliggono il colpo di grazia

l'enorme progresso dell'artigianato di lusso francese, specialmente della lavorazione del vetro, della fabbricazione degli specchi, dei merletti, del broccato e del velluto, articoli della cui produzione la manifattura veneziana aveva detenuto il primato assoluto. Secondo le ricerche condotte dal gruppo di relatori del Bradudel, Venezia, proprio nell'epoca in cui perdette irrimediabilmente in Oriente la battaglia concorrenziale per l'acquisto delle spezie con l'Olanda e l'Inghilterra, fu pure soppiantata dalla Francia nei porti dell'Asia minore, nei quali comperava le materie prime (lana, cotone, tela, pelli) per le proprie manifatture. I Veneziani mantennero le proprie posizioni soltanto a Costantinopoli, mentre negli altri porti conservarono unicamente il primato della vendita delle seterie. I paesi dell'Occidente tennero saldamente nelle proprie mani le altre posizioni.

Ludwig Beutin avvalora le sue considerazioni «sullo stato veneziano tremendamente stanco» con i dati attinenti alla penetrazione degli Olandesi nel Mediterraneo (dopo il 1590) e al loro ruolo mediatore tra la sua parte orientale e l'Europa settentrionale, nonché all'ascesa di Livorno, «porto franco», nel Mar ligure — importanti fattori della decadenza di Venezia. L'antico stato di S. Marco era stato «un mirabile capolavoro» dotato di un perfetto meccanismo amministrativo, di controllo e di misure di sicurezza, che le classi dominanti applicarono con orgoglio e resero dure nei confronti di qualsiasi innovazione. «Liberizzarlo come Livorno o l'Olanda», ritiene il Beutin, «avrebbe significato ledere i principi essenziali dei suoi interessi statali». ⁵⁵

Il crollo di Anversa e la chiusura del suo porto nel 1585 imprimono un impulso decisivo alla penetrazione della marina inglese nel Mediterraneo e, secondo il parere di Ralph Davis, iniziano il periodo di un'influenza più accentuata dell'Inghilterra sulla decadenza di Venezia nel XVII secolo. ⁵⁶ Da allora gli Inglesi e gli Olandesi minacciano nel modo più grave i commerci veneti con il Settentrione, che, dopo la soppressione della linea marittima in direzione del Mare del Nord, si svolgono per vie di comunicazione terrestri. La guerra dei trent'anni toglie ai mercanti veneziani pure questa possibilità, e, quindi, per poter piazzare sui mercati inglesi e nordici i tessuti di seta ancor sempre richiesti, essi si rivolgono per il trasporto a Livorno, dagli inizi del XVII secolo principale succursale e porto delle marine inglese e olandese. Benché Venezia riesca a rimpiazzare l'esportazione di seta greggia sul mercato inglese con quella delle merci finite, il suo successo è di breve durata, perché proprio la penetrazione delle merci veneziane stimola uno sviluppo più rapido della produzione inglese di seta. «La tragedia delle città mediterranee (specialmente di Venezia)», conclude il Davis, «sta in primo luogo nel fatto che esse cessano di rifornire l'Europa di merci di lusso proprio nel momento in cui la possibilità del loro piazzamento raggiunge proporzioni fino allora mai viste». ⁵⁷

Un quadro un po' meno oscuro è stato delineato, secondo il giudizio di G. Luzzatto, ⁵⁸ da Hermann Kellenbenz, per quanto concerne il mercato tedesco nella sua ampia comunicazione «*Le déclin de Venise*

et les relations économiques de Venise avec les marchés au nord des Alpes». ⁵⁹ Benché gli Olandesi avessero privato i Veneziani, pure su quella giurisdizione, del monopolio del movimento commerciale delle spezie orientali, Venezia riuscì ancora a vendere interamente le proprie merci di seta come anche i prodotti dell'Oriente (droghe, colori, seta greggia, cotone) trasportati con imbarcazioni veneziane, nonché ad offrire servizi bancari alla Germania.

I sette saggi presentati al convegno della Fondazione Cini hanno lumeggiato la decadenza della Città di Rialto sulla base del materiale d'archivio, dall'angolazione di quei paesi che allora registrarono la propria ascesa, intrecciarono con essa i propri interessi e neutralizzarono il suo potere economico e commerciale.

5. Valutando il significato del menzionato convegno scientifico, il Luzzatto non ha dimenticato di rilevarne ancora una dimensione: l'esser divenuta, per la serietà delle analisi, per la ricchezza delle idee e per la varietà dei punti di vista, «una guida preziosa» per quegli storici italiani che avevano cercato di indagare e di approfondire la conoscenza dei problemi esposti in quella sede. ⁶⁰ Il primo a immettere tali risultati nelle proprie considerazioni è stato Domenico Sella, autore dell'opera capitale «*Commerci e industrie a Venezia nel XVII secolo*» (1961), ⁶¹ compilata soprattutto sulla base delle ricerche effettuate negli archivi veneti e del materiale del *British Museum* e del *Public Record Office* di Londra. Il Sella, più di qualsiasi altro storico italiano prima di lui, si servì della letteratura storica inglese, francese, spagnola, tedesca, olandese, americana e del materiale pubblicato, e la sua opera, non solo per le conclusioni brillantemente formulate e per l'esposizione assai concisa, ma anche per l'ampiezza delle vedute e per la sintesi felicemente operata dei vari punti di vista in merito al fenomeno della decadenza di Venezia, rappresenta nel vero senso della parola un successo storiografico di livello europeo.

Soffermandosi sui commerci e sulle industrie, il Sella, sorretto dai moderni metodi della storia economica, ha rielaborato i dati relativi alla popolazione, alle manifatture, ai laboratori artigianali di Venezia, alle correnti dei traffici e dei commerci, agli investimenti creditizi, all'impiego monetario nei beni immobili, e ha tentato di rilevare gli elementi «quantitativi» del declino e di tracciare la curva dei mutamenti delle entrate *pro capite*. L'autore ha cercato di lumeggiare due problemi ugualmente importanti: a) le *entrate globali* dei Veneziani (includendovi pure quelle realizzate nei possedimenti veneti e all'estero), le quali avevano registrato una grande flessione (l'esempio più eloquente è costituito dalla menzionata riduzione dei rotoli di tessuti di lana negli anni a cavallo tra il XVI e il XVII secolo); b) le *entrate nette* provenienti dalle varie attività produttive della città stessa, che, secondo indici quantitativi degni di fede, mostravano i segni del ristagno nei traffici mercantili, ma pure un'incessante flessione nella manifattura del panno (la diminuzione del valore unitario delle merci), la riduzione del tasso del capitale impiegato nel commercio e degli investimenti produttivi nelle

costruzioni navali. Nonostante ciò, dal saggio del Sella risulta che il ritmo di tale regresso fu più limitato e lento di quanto avevano sottolineato i relatori del menzionato convegno del 1957, e quindi pure il suo giudizio sullo stato dell'economia veneziana è più ottimistico, specialmente per il periodo della seconda metà del XVII secolo, quando la riduzione dei traffici con il Levante fu compensata dall'incremento degli scambi con «il Ponente». Gli articoli principali dei commerci «ponentini» erano costituiti dal pesce conservato e «dalle stoffe pettinate», importati da Venezia, nonché dai lussuosi manufatti di lino, dai tessuti auroserici, dalle suppellettili artistiche e dalle vetrerie, destinate all'esportazione. A parte tale tentativo (al quarto capitolo del suo libro il Sella ha dato il titolo di «*Benessere ed espansione economica: i traffici di Ponente*»),⁶³ il Sella ha dovuto accettare il punto di vista del Braudel, secondo il quale il potenziamento della concorrenza francese frenò rapidamente la ripresa dell'artigianato, dei commerci e degli affari finanziari di Venezia.

Il veneziano «negotio di Ponente» non riuscì a superare ambiti ristretti, e la mariniera della Serenissima Regina del mare, che formalmente si fregiava ancora, di quando in quando, di tale epiteto, nella seconda metà del XVII secolo si riduceva sempre più «al piccolo cabotaggio» lungo l'Adriatico fino alle isole di Cefalonia e di Zante. Lo scopo di tale cabotaggio era in primo luogo quello di rifornire l'emporio di Rialto dello zolfo delle Marche, delle mandorle degli Abruzzi, dell'olio della Puglia, dell'uva passita delle Isole ioniche e di altri prodotti provenienti dai paesi posti sulla costa, che i velieri nordici, approdati alla Laguna con i carichi di spezie, di pesce conservato, di zucchero, di piombo, ecc., acquisteranno dai Veneziani e trasporteranno al nord. La piccola flotta veneziana, conclude il Sella, «era condannata a... svolgere soprattutto i traffici locali».⁶⁴

Come molti storici pure il Sella ha notato che nel sistema corporativistico veneziano — difensore dei grossi guadagni e profitti degli artigiani e dei lavoranti privilegiati — e nell'elevato costo della vita cittadina risiedono le cause principali della rovina di Venezia protesa a resistere nella lotta con i suoi potenti rivali, i quali sfruttavano un mercato di manodopera di gran lunga più libero e un tenore di vita inferiore (e quindi producevano a più basso costo), perché avevano collocato i propri laboratori artigianali per lo più nei centri minori. Il Sella è convinto che la politica mercantilistica di Venezia deve considerarsi fallita, però freddamente valuta che nella costellazione di quelle condizioni il governo non poteva abbattere con leggerezza l'aspetto corporativistico del suo potere, perché esso costituiva la migliore garanzia delle entrate fiscali dello stato.

Alberto Tenenti nei suoi due eccezionali saggi: *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise (1592-1609)* e *Venezia e i corsari (1580-1615)*⁶⁶ ha sviscerato con sottile analisi il dramma della decadenza di Venezia, specialmente quel suo aspetto che nel convegno del 1957 fu indicato come «la crisi delle costruzioni navali».

Materiale di prima qualità e rarissimo — i protocolli notarili di Andrea Spinelli (i cui clienti erano per lo più mercanti-ponentini legati ai traffici con l'Occidente) e di Andrea Catti (rappresentante di molte delle persone che commerciavano con il Levante) — servì all'autore per compilare uno studio esauriente e documentato sulle navi mercantili, che assai spesso non rientravano nel proprio porto, ma divenivano preda di vari corsari e uscocchi,⁶⁸ sparivano tra i flutti e tra le fiamme o s'infrangevano sulle rocce dell'Adriatico e del Mediterraneo. Conservati per un concorso di circostanze, i protocolli dello Spinelli e del Catti cronologicamente coincidono con «il periodo che può essere considerato uno dei più difficili per la sicurezza della navigazione». Dopo la firma del trattato del 1574 nel Mediterraneo regnava formalmente la pace; ugualmente però la flotta mercantile veneta incontrò grandi difficoltà sulle tradizionali linee marittime: Turchi, Uscocchi, Maltesi, Fiorentini, Inglesi, Olandesi, Spagnoli, sudditi del duca di Savoia trasformarono le proprie imprese corsare antiveneziane «in uno dei principali strumenti della contesa economica, politica e religiosa (i solidi, bene armati *bertoni* inglesi, dotati di un coraggioso equipaggio e di ottime qualità di navigazione, si occupavano, per esempio, con uguale successo, di pirateria e di commercio».⁶⁹ Gli insuccessi della lotta con i corsari e l'insicurezza delle vie marittime aggravarono la posizione della Repubblica di S. Marco e ne accelerarono la decadenza. La perdita delle proprie posizioni nella contesa con i rivali ha dimostrato chiaramente che la causa del declino non va ricercata nella sfavorevole congiuntura economica, bensì nell'incapacità del ceto dominante di mutare le anacronistiche strutture medievali. Dopo Lepanto principale campo gravitazionale dei commerci marittimi veneziani divenne la zona marittima compresa tra l'Adriatico e Creta (Candia) con l'isola di Corfù quale base naturale e strategica primaria. Malgrado ciò, si risolvevano esclusivamente nella metropoli, in una base lontana e geograficamente periferica, i problemi del rifornimento, dell'acquisto delle attrezzature, dell'equipaggiamento della flotta, della riparazione delle navi, ecc. (Perciò le galee, dovendo attendere le decisioni o il materiale da Venezia, rimanevano per mesi immobili oppure salpavano alla ricerca del necessario, lasciando incontrollata la zona). Analizzando i dati dei due menzionati notai, il Tenenti è giunto alla conclusione che la metà delle entrate globali provenienti dai commerci veneziani spettava ai traffici che si svolgevano nell'Adriatico, nonché attorno a Corfù, a Zante, a Cefalonia e a Creta. Però anche in questa zona le imbarcazioni di *fabbricazione nazionale*, cioè veneziana, vennero soppiantate dai *bertoni* del nord, tecnicamente migliori, più economici e meno costosi, che, alla fine, furono acquistati pure dalla già detronizzata Regina del mare. I dati trascritti dagli atti dello Spinelli e del Catti indicano che delle 90 navi, che tra il 1592 e il 1601 navigavano verso l'Occidente, soltanto una dozzina erano veneziane; dal 1602 al 1609 la situazione peggiorò ulteriormente e delle 90 navi registrate soltanto otto erano veneziane.

Venezia, dunque, non era più in grado di mantenere i commerci

con l'estero servendosi della propria potenza marittima. Cessò di essere un centro mondiale e non riuscì più ad appoggiare al proprio porto, soppiantato da Livorno, Marsiglia, Ancona e Ragusa, il sistema dei traffici del Mediterraneo. I mercanti veneziani, che avevano perduto la fiducia nella possibilità di realizzare profitti dalla marineria, investirono con crescente frequenza i capitali in imprese meno rischiose. Incapaci di liberarsi, nella ricerca di una via d'uscita dalla crisi, degli schemi tradizionali, i circoli politici rimasero schiavi dei stretti interessi di casta oppure accettarono con rassegnazione la nuova situazione.

I numerosi specchietti e l'esauriente introduzione danno all'opera del Tenenti pienezza scientifica e costituiscono, a giudizio di Ugo Tucci, «un ottimo strumento per penetrare nella realtà... di uno dei più travagliati periodi della vita della città di S. Marco». ⁷⁰ È bene tuttavia ricordare che il fenomeno della pirateria e le sue conseguenze sul commercio marittimo sono stati trattati assai più profondamente che i naufragi e i loro effetti negativi sull'economia mercantile di Venezia.

Il Tenenti approfondì le sue considerazioni sulla pirateria con nuove ricerche d'archivio e le espose nel saggio: *Venezia e i corsari 1580-1615*, edito a Bari il 1961; l'autore ha rilevato che la flotta della *Serenissima* non era stata in grado di opporsi ai corsari sia per il fatto che gli assicuratori non erano riusciti a tenere il passo con gli indennizzi dei danni subiti, sia perché le capacità difensive, la valentia degli equipaggi e le doti tecniche delle imbarcazioni veneziane erano assai inferiori rispetto a quelle delle flotte concorrenti. Nel periodo tra il 1595 e il 1618 le navi dei paesi rivali, in primo luogo i menzionati *bertoni* nordici, soppiantarono con ritmo crescente quelle veneziane. Benché i corsari e i pirati avessero arrecato gravi danni al commercio marittimo di molti paesi, «senza dubbio nessuna potenza marinara», sostiene il Tenenti, «non fu tanto colpita quanto la Repubblica di Venezia». ⁷¹

Quasi contemporaneamente ai libri di D. Sella e di A. Tenenti ha fatto la comparsa nel 1961 ancora uno studio di rilievo su Venezia all'epoca della crisi e della ricerca di nuove vie d'uscita dalla medesima. Con un'analisi minuziosa e con una moderna metodologia quantitativa Daniele Beltrami ha delineato nella monografia *«La penetrazione economica dei Veneziani in Terraferma. Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII e XVIII»* un fenomeno concomitante assai importante del regresso mercantile della Città della Laguna. Il Beltrami è autore di alcuni saggi «sul ritorno alla terra», cioè sul fenomeno dell'impiego dei capitali nell'agricoltura all'epoca della crisi della marineria e del commercio marittimo; sui rapporti intercorrenti tra la metropoli e la Terraferma; tra la nobiltà, i comuni e i contadini, nonché sugli elementi della nuova politica economica di Venezia. ⁷³

Nel saggio *«Lineamenti di storia della popolazione di Venezia dal Cinquecento al Settecento»*, il Beltrami sostiene che in quel periodo la nobiltà veneta, malgrado la sua progressiva diminuzione (dal 4,5% della popolazione nel 1581 essa passò al 3,4% nel 1642, rispettivamente al

2,4% nel 1760), aveva accentrato nelle proprie mani grandi estensioni fondiarie; ne fa fede in modo convincente il fatto che la nobiltà nel 1661 era proprietaria del 69,5% di tutti i possedimenti terrieri della Repubblica di S. Marco e che nel lasso di tempo che va dal 1646 al 1727 essa comperò il 38,9% dei terreni comunali. Nel momento in cui la metropoli registra una flessione demografica (dai 168.627 abitanti del 1583 si passa ai 138.067 del 1696) e un indebolimento della sua struttura vitale (espresso dal limite di età che passa dal 51,6% nel 1513 al 48,9% nel 1970) i Veneziani dei vari ceti e classi sociali s'impossessano in misura crescente delle campagne della Terraferma (per esempio, nella giurisdizione di Padova nel 1722 questo fenomeno ammonta ad oltre il 40% di tutte le superfici coltivabili). Secondo i calcoli del Beltrami, il 10% di tutte le superfici si trovava nelle mani dello 0,5% delle famiglie svolgenti per lo più incarichi statali. Tale concentrazione della proprietà fondiaria costituisce un indice significativo delle perturbazioni sociali ed economiche della società veneta di quel tempo.⁷⁴

Delle relazioni tra nobiltà e comuni parlano eloquentemente i dati esposti nello studio «*La penetrazione economica dei Veneziani in Terraferma*», specialmente l'asserzione, quantitativamente motivata, secondo la quale tra il 1646 e il 1727 i nobili acquistarono il 31,5%, mentre i comuni soltanto il 6,7% dell'ex superficie totale dei fondi comunali. Dai libri catastali del 1740 risulta che la nobiltà, costituente lo 0,7% della popolazione, possedeva il 50,8% delle superfici in mano privata. Il Beltrami, però, dimostra che tale imponente «ritorno alla terra» dei capitali delle classi abbienti di Venezia non fu proporzionato al livello raggiunto dalla tecnica produttiva e nemmeno alla produttività in genere, pur essendo evidente che si cominciarono a introdurre in misura sempre maggiore la coltivazione del granturco e del riso, nonché il sistema di coltivazione a rotazione triennale, quindi misure tali da assicurare ai contadini il soddisfacimento dei loro bisogni più elementari, sottraendoli al pericolo di morir di fame. Il fatto che l'84,2% delle «imprese agrarie» disponeva di meno di 5 ettari di terra conferma l'asserzione conclusiva del Beltrami circa l'arretratezza di tale produzione poggiante su un sistema atomizzato di fitti. Benché non sia stata ancora indagata (né valorizzata con indici quantitativi) la questione della distribuzione del raccolto in base ai contratti d'affitto, e, pertanto, non sia stato ancora stabilito neppure il vero tenore di vita dei contadini, è noto che, in contrapposizione alla loro indigenza, nelle campagne spuntavano capelle e chiesette private per i proprietari! Le costruzioni sfarzose, destinate a salvaguardare il prestigio di singole famiglie nobiliari, non furono erette con le entrate fondiarie, ma con i capitali accumulati in precedenza, il che costituisce un segno chiaro di decadenza economica e sociale pure nel ramo che avrebbe dovuto rappresentare per la società veneziana una delle vie d'uscita dalla crisi!

Anche il saggio di Claudio Schwarzenberg «*Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia dal dogado di Pasquale Cicogna al dogado di Paolo Renier*»,⁷⁶ comprendente il vasto arco di tempo che va dal 1585

al 1779, e non comparso, come i trattati menzionati, nel contesto di iniziative organizzate e indirizzate a lumeggiare il fenomeno del declino di Venezia, rientra almeno in parte in questo argomento. Allo scopo di collegare quanto più possibile lo sviluppo dell'istituto dell'assicurazione marittima con la realtà veneziana del tardo *Cinquecento* e della prima metà del *Seicento*, l'autore — sostenuto da una buona conoscenza della letteratura storica e dai risultati delle proprie ricerche ha effettuato un'analisi sommaria dei principali fattori del regresso della *Serenissima*: la pressione turca (che nel XVI secolo portò alla graduale perdita delle più importanti basi nel Levante e costrinse il patriziato a impiegare i propri capitali nella Terraferma, abbandonando i commerci marittimi e l'attività cantieristica); la peste (il cui periodico infierire decimò la popolazione di Venezia; nel solo 1576 portò via nella città e nelle immediate vicinanze circa 40.000 vite umane); le conseguenze della creazione dell'impero coloniale olandese e della trasformazione di Amsterdam (al posto di Venezia) in porto mediatore tra Oriente e Occidente. Inoltre ha fatto notare la politica favoreggiatrice dell'Austria nei confronti di Trieste, ai danni di Venezia; lo sviluppo dell'artigianato tessile inglese, olandese, francese e l'estromissione del panno veneziano dai mercati levantini ed europei; la graduale sostituzione delle navi veneziane con quelle inglesi e olandesi nei trasporti marittimi; le sempre più frequenti e violente incursioni dei corsari nel Mediterraneo, nonché degli uscocchi nell'Adriatico settentrionale; l'arretratezza e l'inadeguatezza del sistema doganale veneziano, come pure la venalità assai diffusa e profondamente radicata dell'apparato impiegatizio. Tutto ciò provocò una grave crisi monetaria, le cui ripercussioni, in forma particolarmente acuta, si fecero sentire anche nella seconda metà del XVIII secolo. Su tale compendio dei problemi storico-economici lo Schwarzenberg innesta la spiegazione delle componenti giuridiche dell'istituto dell'assicurazione marittima «Madre del Traffico marittimo, senza cui pochi vogliono esporre al rischio del Mare, alla rapacità de' Corsari, alli tanti altri infortunij...». ⁷⁷ L'assicurazione marittima è «la pupilla del negotio, offesa che sia questa, offeso resta il negotio», ⁷⁸ così è detta nel documento inviato dai *Capi di Piazza*, nel marzo 1704, ai *Cinque Savi alla Mercanzia* del senato veneto; e lo Schwarzenberg, che con queste citazioni aveva richiamato con grande effetto l'attenzione sul significato di tale istituto, esegue una solida analisi dei suoi elementi: la costituzione delle «compagnie di sicurtà», la comparsa e il ruolo del «mezzano di sicurtà, sensale», la nascita «della polizza», la concezione del «premio», il criterio di valutazione dei beni assicurati, ecc. Esaminando le questioni connesse con l'assicurazione delle «cose» e delle «persone», l'autore fa notare che i rematori «schiavi sforzati» venivano assicurati come «cose» e inclusi negli elenchi dei «beni mobili»!

Una buona parte dello studio si riferisce al XVIII secolo ⁷⁹ e costituisce l'esame finora più solido e più qualificato di tale significativo fenomeno concomitante dei traffici e dei commerci. ⁸⁰

Amintore Fanfani con il saggio «*Il mancato rinnovamento econo-*

mico»⁸¹ (1960) ritorna sul problema del regresso veneziano — sulla sua datazione, intensità e sulle misure adottate per il suo superamento —, insistendo sul precedente punto di vista (confrontare questo testo, II, 3). Riferendosi alla letteratura storica degli anni cinquanta,⁸² il Fanfani rileva che i contributi di R. Lopez,⁸³ di G. Luzzatto,⁸⁴ e di Ph. Grierson⁸⁵ lumeggiano efficacemente il periodo dell'espansione veneziana, mentre si esprime con toni polemici nei confronti della presentazione del problema della decadenza fatta dal Braudel. Secondo il Fanfani, il Braudel ha affrontato con grande acribia e coscienziosità la questione del declino dell'economia veneta, ma non è riuscito, citando gli indici inerenti allo splendore delle costruzioni veneziane e al benessere delle più elevate classi sociali, a confutare i sostenitori della tesi della decadenza di Venezia. Lo stesso Braudel, sottolinea il Fanfani, dovette riconoscere che tale splendore era dovuto a consumi costosi, mentre il benessere era il risultato dello sperpero di una considerevole eredità e lo sviluppo economico, limitato all'artigianato tessile, non poteva assicurare la continuità di spese così enormi destinate allo sfarzo. Sollecitato dalle conclusioni del Sella, secondo le quali il progresso della produzione del panno si era mutato rapidamente in regresso,⁸⁶ il Fanfani ritiene di dover ancora una volta richiamare l'attenzione sul fatto che l'economia veneta era decaduta già nel XVI secolo e che «gli storici non dovrebbero lasciarsi ingannare dai fantasmi. Essi non possono confondere il ciclo della storia della cultura in genere, in particolare dell'arte con quello della storia dell'economia. Non è possibile parlare di crescita economica nel periodo di cui sono note soltanto grosse spese».⁸⁷ «La fortunata prosperità di Venezia», sostiene il Fanfani, «derivò dal fatto che i Veneziani dalla fondazione di Rialto in poi furono sempre profondamente consapevoli del legame esistente tra il proprio progresso e il mare. Però, a partire dagli inizi del XVI secolo, essi non seppero più adeguare decisamente tale antica concezione ai mutamenti avvenuti nell'economia dei paesi occidentali e ai nuovi rapporti economici instauratisi tra il Mediterraneo e l'Oceano...».⁸⁸

Le osservazioni economico-demografiche del Fanfani scoprono il profondo conoscitore di tale problematica. L'autore fa notare che già a decorrere dalla fine del XVI secolo i più attenti osservatori delle condizioni di Venezia avevano individuato il pericolo rappresentato dalla sovrappopolazione e dalle ristrettezze che ne potevano derivare. Il più illustre propugnatore di questa concezione nel Cinquecento era stato Alvise Cornaro, che nella tesi «Elogio della vita sobria» sotto l'incubo della fame, propose alla Repubblica di estendere i terreni coltivabili con la bonifica delle superfici paludose. Il Cornaro, secondo il Fanfani, «ha impostato per primo il problema del rapporto intercorrente tra il rifornimento di generi alimentari e i consumatori»⁸⁹ ed è divenuto «il precursore delle questioni teoriche inerenti alla popolazione, alla consapevole politica di bonifica e alla coerente politica del rifornimento di generi alimentari della popolazione»,⁹⁰ per primo, dunque, aveva co-

minciato a studiare le questioni divenute fondamentali per Venezia nella seconda metà del XVIII secolo.⁹¹

Il problema dell'alimentazione nel corso del XVI secolo era stato in parte alleviato grazie all'estensione della coltura del granturco (di cui ha trattato pure il Beltrame⁹²); tuttavia il Fanfani è convinto che esso era ancora assai grave. Il diboscamento e il dissodamento dei pascoli per ottenere terreni fertili attenuò la penuria di pane e aumentò il consumo della polenta, ma contemporaneamente provocò la diminuzione del fondo bestiame, rarefacendo la presenza della carne e del latte, nonché della lana e delle pelli. Ciò determinò una nuova perturbazione nell'alimentazione e la mancanza di materie prime per le manifatture della città e del suo retroterra.⁹³ In genere il Fanfani conclude asserendo che nel XVII secolo fu registrato un notevole progresso nei lavori di bonifica, nel prosciugamento delle paludi, nel diboscamento e nell'ampliamento delle superfici coltivabili, nonché nel migliore sfruttamento delle campagne mediante l'introduzione di nuove colture, però «ancor sempre il pane non era sufficiente per tutte le bocche affamate».⁹⁴

Il Fanfani ha esposto in un saggio conciso una ricca ed ampia gamma di problemi economici di Venezia dal XVI alla fine del XVII secolo; alcuni suoi punti di vista, però, non sono accettati dalla storiografia contemporanea italiana.

L'ultimo lavoro di notevole rilievo (pubblicato nel 1975), che si inserisce organicamente nello studio del problema della decadenza di Venezia, è dovuto alla penna di Ugo Tucci. Nell'opera dal titolo «*Costi e ricavi di una galea veneziana agli inizi del XVI secolo*»⁹⁵ l'autore, sulla base di un prezioso e raro documento («1504. *Sariato della galia de Fiandra di mi Francesco Contarini*»), analizza «il costo di produzione di un viaggio in Fiandra, facendovi seguire un'ampia presentazione delle condizioni storiche, economiche e commerciali. Questo saggio documentato non è stato apprezzato dalla letteratura storica italiana, ma è certo che con le sue ardite e ben motivate conclusioni favorirà la revisione di alcuni attuali punti di vista attinenti agli inizi del regresso economico della Serenissima. Secondo il Tucci, già nel primo decennio del Cinquecento si era chiaramente delineata la crisi del monopolio veneziano sui prodotti orientali. Con molto realismo e senno i padri veneti e gli altri operatori pubblici cercarono di rimediare la situazione passando dal commercio d'importazione dal Levante a quello di esportazione verso i porti del Mare del Nord. Il primo a presentare siffatta proposta al senato fu il noto storico Marin Sanudo, allora *savio agli ordini*, il 15 marzo 1504 (di ciò egli scrive ampiamente nel suo famoso Diario). Essa fu respinta⁹⁷ dal senato, composto nella maggioranza dai mercanti-patrizi, il quale, secondo un'ingegnosa formulazione di F. C. Lane, assomigliava «al consiglio d'amministrazione di una grande compagnia commerciale»; tuttavia il 22 aprile 1504 fu accolta la proposta di preparare un convoglio per i paesi nordici. Al comando di Francesco Contarini, in precedenza capitano di Corfù, compilatore del menzionato *Sariato*, che servì al Tucci come base del suo studio, il convoglio salpò

da Venezia agli inizi di agosto e, toccate Pola, Messina, Palermo, Maiorca, Gibilterra e Cadice, dopo tre mesi di navigazione, il 7 novembre gettò l'ancora nel porto inglese di Southampton. La meta ultima del viaggio era Antwerpen, raggiunta dal convoglio navigando da Flessingen contro corrente lungo il fiume Schelda. Sbrigati gli affari, il convoglio del Contarini fece ritorno percorrendo la medesima rotta e il 31 ottobre 1505, dopo quattordici mesi di assenza, approdò alla Città della Laguna. (Il Tucci rileva che in altre condizioni «le galee di Fiandra» erano rimaste in viaggio per un periodo di tempo doppio).

Interessantissima è l'analisi fatta dall'autore del *Sariato*, libro contabile, il quale dimostra che il Contarini aveva preso il comando della galea per conto di un gruppo di soci, con i quali condivise guadagni e perdite dell'impresa. Il Contarini, invero, figura in esso come «*caratista*» o «*parcenevole*», proprietario di un sesto «*dei carati*», rispettivamente di quattro dei ventiquattro possibili «*carati*» della nave. Degli altri soci dell'impresa, Nicolò da Pesaro disponeva di otto «*carati*», Alvise Priuli e Piero da Pesaro pure di otto, Alvise, Bernardo e Zuanne Priuli di quattro.⁹⁸ Le grosse spese che s'incontravano per l'acquisto e l'equipaggiamento di un'imbarcazione, per l'ingaggio dell'equipaggio, per il trasporto, ecc., superavano le possibilità del singolo capitalista e lo costringevano ad associare il capitale. I caratisti menzionati, soci del viaggio commerciale del Contarini nelle Fiandre, sono i rappresentanti di quei capitalisti veneziani che dispongono di capitali considerevoli e non chiedono prestiti allo stato. Tale ceto della ricca classe dominante veneziana agli inizi del XVII secolo aveva ancor sempre più fiducia negli investimenti mercantili che in quelli fondiari.

A causa dei costi elevati di allestimenti delle navi e delle numerose spese che s'incontravano durante la navigazione e il disbrigo degli affari, ogni galea riceveva una sovvenzione statale, che copriva circa il 60% di tutte le uscite. L'intervento dello stato cercava di attenuare la crisi della marineria veneziana, di favorire il superamento del ristagno dei commerci e, contemporaneamente, in caso di guerra, di poter disporre di unità bene attrezzate ed efficienti dotate di un equipaggio addestrato. Il Tucci sottolinea che il maggior vantaggio di tale sovvenzione andava al ristretto strato di coloro che investivano i loro capitali nell'attività marittima-mercantile, della quale, secondo la legge veneta, si occupavano soltanto gli appartenenti al patriziato. Politicamente e finanziariamente forti, essi potevano, a loro discrezione, regolare i rapporti d'appalto ed eliminare ogni rivale. I rappresentanti dello strato mercantile patrizio costituivano la maggioranza pure al senato, e, quindi, erano in grado di portare assai facilmente la sovvenzione statale ai livelli ritenuti necessari per la realizzazione del profitto. Il Tucci tuttavia ritiene che anche tale politica del governo veneto promosse il progresso delle costruzioni navali.

Per stabilire la genesi storico-economica e datare gli inizi della decadenza della Serenissima Repubblica risultano importanti le conclu-

sioni del Tucci, secondo le quali già verso la fine del XV e agli albori del XVI secolo si era delineata chiaramente la crisi dell'economia e dei trasporti marittimi veneziani.

III

L'Istria non viene quasi ricordata negli studi menzionati; tuttavia chi conosce la sua storia rileverà facilmente che le situazioni critiche descritte dalla letteratura storica italiana⁹⁹ riguardante il regresso di Venezia, esercitarono un'influenza determinante sulle sue condizioni economico-demografiche e che, senza la conoscenza dei grandi mutamenti avvenuti nell'Adriatico, nel Mediterraneo e in tutta l'Europa, non è possibile spiegare più profondamente le ascese e le cadute delle città istriane e in genere della parte veneta della penisola. Mentre nel periodo tra il XIII e il XV (e in parte il XVI) secolo i possedimenti istriani rappresentavano un'importante base per i frequenti e ramificati viaggi marittimi nel Levante, la prosperità delle città poste sulla costa occidentale era minacciata soprattutto dalla politica fiscale veneta e dalla sua sistematica limitazione della libera attività economica e commerciale delle località soggette, nonché dalle periodiche calamità naturali, dalla peste e dalla malaria (dalle quali, del resto, in quell'epoca riuscirono a riaversi rapidamente). Il declino dei commerci con il Levante, il ristagno dei traffici mercantili con i porti orientali e la comparsa dei *bertoni* nordici che, dotati di equipaggi arditissimi e avvantaggiati dal sistema di orientamento stellare, percorrevano l'Adriatico fino a Venezia, trasformarono le città istriane in basi secondarie al di fuori delle correnti dei traffici principali. Ridotte a porti di minor rilievo della navigazione costiera, le città cominciarono a perdere la popolazione che si orientava sempre più verso l'agricoltura e l'allevamento del bestiame o emigrava dalla parte veneta dell'Istria.¹⁰⁰

Assillato dai problemi della trasformazione del proprio sistema economico e teso ad assicurare alla Città della Laguna la posizione importante di centro europeo, il governo veneto dedicava un'attenzione sempre minore alle zone periferiche del suo dominio. Nonostante che l'importanza marittima della costa occidentale dell'Istria all'epoca della decadenza non sia mai venuta meno¹⁰² e che, anzi, il significato strategico-militare dei possedimenti veneti, i quali in Istria confinavano con l'Austria, sia ulteriormente aumentato,¹⁰³ la Repubblica non cercò qui, come nella Terraferma, di rivitalizzare l'economia.

L'Istria continuò ad essere, come nel 1613 si esprime metaforicamente nella sua relazione al senato il provveditore generale della Dalmazia e dell'Albania, «un corpo moribondo et quasi privo di spirito, languendo sotto gli occhi del suo principe» ... che «implora il suo aiuto».¹⁰⁴

In contrasto con le espressioni lusinghiere: è «lo scudo della Dominante», da cui «in ogni tempo dipende la sicurezza dell'inclita e miracolosa città»;¹⁰⁵ «senza di essa sarebbe quasi intercetta la navigation»

della Città della Laguna,¹⁰⁶ l'Istria acquistò in modo sempre più accentuato i tratti caratteristici del possedimento coloniale, interessante per la Repubblica solo se ad essa riusciva utile.

Però poteva la Dominante conservare durevolmente la prosperità e illudersi di ripristinare la potenza di un tempo, finché il suo vicino retroterra, l'importante Hinterland d'oltremare (distante sulla linea Malamocco-Parenzo in tutto un centinaio di miglia venete!) *era corpo moribondo?* Le relazioni, le varie lettere e i messaggi dei rettori dell'Istria, specialmente di quelli che cercavano «più tosto scoprire che coprir le sue piaghe»¹⁰⁷ danno risposta negativa. Una risposta negativa — anche se espressamente non formulata — scaturisce pure dal contesto delle opere scientifiche e assai critiche e dalla sintesi della storiografia italiana riguardante il periodo della decadenza di Venezia.

NOTE:

¹ G. LUZZATTO, *La decadenza di Venezia dopo le scoperte geografiche nella tradizione e nella realtà*, Archivio veneto LIV-LV, 1954; lo stesso, *Le vicende del porto di Venezia dal primo medioevo allo scoppio della guerra 1914-18*, Studi di storia economica veneziana, Padova 1954.

² A. TENENTI, *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise (1592-1609)*, Parigi 1959; lo stesso, *Venezia e i corsari 1580-1615*, Bari 1961; lo stesso e C. VIVANTI, *Le film d'un gran système de navigation: les galères marchandes vénitiennes, XIV-XVI siècles*, Annales: Economies, Sociétés, Civilisations, n. 1, Parigi 1961.

³ D. SELLA, *Les mouvements longs de l'industrie lainière à Venise aux XVI et XVII siècles*, Annales (E.S.C.) 12, 1957; lo stesso, *Il declino dell'emporio rialtino. La civiltà veneziana nell'età barocca*, Firenze 1959 lo stesso, *Commerci e industrie a Venezia nel secolo XVII*, Venezia-Roma 1961.

⁴ A. FANFANI, *Storia del lavoro in Italia dalla fine del secolo XV agli inizi del XVIII*, Milano 1943; lo stesso, *Il mancato rinnovamento economico. La civiltà veneziana del Settecento*, Firenze 1960.

⁵ F.C. LANE, *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, Baltimora 1966 (in aggiunta: *Bibliography of Frederic C. Lane 1924-66*); o stesso, *Venice a Maritime Republic*, Baltimora 1973.

⁶ U. TUCCI, *Costi e ricavi di una galera veneziana ai primi del Cinquecento*, Studi veneziani XVI, 1975.

⁷ C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème d'histoire: la décadence économique de Venise. Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*. Atti del Convegno 27 giugno - 2 luglio 1957. Venezia, Isola di San Giorgio Maggiore, Venezia-Roma 1961. - G. QUAZZA, *Dal 1600 al 1748, il capitolo: Venezia: La crisi di Stato cittadino* in «La storiografia italiana negli ultimi vent'anni I», Milano 1970.

⁸ *Del Commercio della Repubblica dal principio sin hoggi* - Museo Carrer, Venezia. Miscellanea Cicogna 3038.

⁹ *Compendio critico della storia veneta antica e moderna*, Venezia 1781.

¹⁰ *Relazione del commercio d'Alepo ed altre scale della Siria e Palestina*, Venezia 1799.

¹¹ *Relazione storica dell'origine, del progresso e decadenza del commercio de Veneziani scritta e composta da Gianandrea Bon per ordine pubblico, 1757* (Biblioteca Marciana, Venezia, Ms. II, VII MDXXXI).

¹² V. SANDI, *Principij di storia civile della Repubblica di Venezia*, vol. III, Venezia 1756, 387.

¹³ G. MARCELLO, *Relazione storica della introduzione, progressi, privilegi e stato presente della Veneta Fabbrica delle londine (1797)* - Biblioteca Marciana, Ms. It. VII, MDLIX.

¹⁴ C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème, op. cit.*, 291.

¹⁵ *Del Commercio della Repubblica, op. cit.* - L'importanza del fattore geografico nella storia dell'ascesa e della caduta della Repubblica di Venezia è stata rilevata da R. Morozzo della Rocca e da F.M. Tiepolo con queste parole: «Entrata nella storia per la porta della geografia, Venezia sembra avviata ad uscire per la stessa porta» (Cronologia veneziana - La civiltà veneziana del Settecento, Firenze 1960, 233).

¹⁶ C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème, op. cit.*, 293.

- 17 Cfr. N. KATIČIĆ, *More i vlast obalne države. Historijski razvoj*, JAZU, Zagabria 1953, 82-131 (passim).
- 18 G. MARCELLO, *Del Commercio della Repubblica*, op. cit.
- 19 *Memorie storiche de' Veneti primi e secondi*, Venezia 1797.
- 20 *Storia del commercio dei Veneziani* - Lo menziona pure P. MOLMENTI in «*La storia di Venezia nella vita privata*», III, Trieste 1973 (ristampa della VII edizione), 404.
- 21 C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème*, op. cit., 295.
- 22 *Storia della Repubblica di Venezia*, Venezia 1855.
- 23 *La caduta della Repubblica di Venezia ed i suoi ultimi cinquant'anni*, Venezia 1857.
- 24 *Storia documentata di Venezia I-X*, Venezia 1853-61.
- 25 C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème*, op. cit., 298 - Dietro esortazione di alcuni storici italiani e stranieri (tra gli altri pure dell'autore del presente saggio), l'editore veneziano Luciano Filippi ha pubblicato la terza edizione del libro del Romanin (I-X, Venezia 1972-1975).
- 26 L'analogia aggettivale è stata coniata secondo le espressioni veneziane: Levante e Ponente. Nel resto del testo saranno trattate più ampiamente le incertezze, le ascese e le cadute del commercio di Venezia con i paesi «di Levante» e con quelli «di Ponente».
- 27 C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème*, op. cit., 299.
- 28 S. ROMANIN, *Storia*, VII, 1974, op. cit., 331-2.
- 29 La medesima opera, 389.
- 30 C. LIVI - D. SELLA - U. TUCCI, *Un problème*, op. cit., 300.
- 31 *La Repubblica di Venezia e la Persia*, Torino 1865; *Relazioni dei consoli veneti nella Siria*, Torino 1886.
- 32 *La libertà delle banche a Venezia dal secolo XIII al XVII*, Milano 1869.
- 33 A. FANFANI, *Storia del lavoro*, op. cit., 33.
- 34 *Storia della Repubblica di Venezia II*, Milano-Messina 1946. Nel 1968 il medesimo editore (Casa editrice Principato) ha pubblicato una nuova edizione riveduta e ampliata.
- 35 La medesima opera (edizione 1968), 20.
- 36 *Il Rinascimento e la crisi militare italiana*, Torino 1952.
- 37 *La crisi economico-sociale dell'Italia della Rinascenza* - Nuova rivista storica XXIV, 1950-51.
- 38 A. FANFANI, *Storia economica della crisi dell'Impero romano al principio del secolo XVII*, Milano-Messina 1943; lo stesso, *Storia del lavoro*, op. cit.
- 39 G. BARBIERI, *Ideali economici degli Italiani all'inizio dell'età moderna*, Milano 1940.
- 40 A. FANFANI, *Storia del lavoro*, op. cit., 23.
- 41 La medesima opera, 47-56.
- 42 *The decline of Italy: The case of a fully matured economy*, The Economic History Review, vol. V, 1952 - Citato secondo l'edizione italiana rimaneggiata e completata: *Il declino economico dell'Italia*, pubblicata nella Collezione «*Storia dell'economia italiana*». *Saggi di storia economica Vol. I: Secoli settimo-diciassettesimo*, Torino 1959, 605-23 - Confrontare il saggio sull'artigianato laniero pubblicato da P. Sardella (*L'épanouissement industriel de Venise au XVI siècle*) negli *Annales* (E.S.C.) IX, 1947.
- 43 *La decadenza di Venezia*, op. cit.
- 44 Cfr. la nota 26 - G. LUZZATTO, *La decadenza*, op. cit., 174.
- 45 G. LUZZATTO, *Le vicende*, op. cit.
- 46 La medesima opera, 17.
- 47 La medesima opera, 17-18.
- 48 Tale convegno scientifico, svoltosi dal 27 giugno al 2 luglio 1957 a Venezia, fu organizzato dall'Istituto per la storia della società e dello stato veneziano e dall'Istituto di storia economica della Facoltà di economia e commercio dell'Università Ca' Foscari. I saggi sono stati pubblicati in francese nell'edizione *Aspetti e cause della decadenza*

economica veneziana, op. cit., 23-285 - Interessanti rilievi critici sono stati mossi a tale edizione da A. TENENTI sul *Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano II*, Venezia 1960, 293-301.

⁴⁹ L. GUÇER, *La situation du négociant vénitien devant le régime douanier de L'Empire Ottoman*. Aspetti e cause, op. cit., 281-85.

⁵⁰ O. L. BARKAN, *Le déclin de Venise dans ses rapports avec la décadence économique de l'Empire Ottoman*. Aspetti e cause, op. cit., 275-77.

⁵¹ J. TADIĆ, *Le commerce en Dalmatie et à Raguse et la décadence économique de Venise au XVII^e siècle*. Aspetti e cause, op. cit., 237-74.

⁵² F. BRAUDEL - J. MEUVRET - P. JEANNIN - R. ROMANO, *Le déclin de Venise au XVII^e siècle*. Aspetti e cause, op. cit., 23-24.

⁵³ La medesima opera, 35-80.

⁵⁴ L. BEUTIN, *La décadence économique de Venise considérée du point de vue nord-européen*. Aspetti e cause, op. cit., 102 («Venise était un Etat terriblement fatigué»).

⁵⁵ La medesima opera, 101-2 («L'Etat vénitien était un merveilleux chef-d'oeuvre, tenu en équilibre par un réseau de mesures précautionnelles et de surveillance: le plus ancien Etat policier, très admiré malgré la cohérence impitoyable avec laquelle le gouvernement assurait dans tous les domaines, y compris la politique économique. Le libéraliser comme à Livourne ou bien en Hollande eût signifié entamer les principes essentiels de la raison d'état»). - La tesi del Beutin, condivisa pure da G. Luzzatto nella prefazione del libro citato «*Aspetti e cause*» (pp. 13-14), è stata validamente riconfermata un anno dopo la conclusione del convegno veneziano nel saggio di G. Cozzi: *Il doge Nicolò Contarini. Ricerche sul patriziato veneziano agli inizi del Seicento* (Venezia-Roma 1958). Benché nell'opera citata del Cozzi siano stati trascurati i puri problemi economici e sia emerso in primo piano il ritratto, tratteggiato in maniera eccezionalmente plastica del doge Contarini, tale saggio rappresenta un tentativo analitico di descrizione della situazione «etico-politica» esistente nella città di S. Marco in un'epoca in cui i segni della crisi minacciavano in modo sempre più evidente le basi della gloriosa Repubblica marinara. Secondo l'autore, il Contarini può veramente «essere assunto a simbolo di un periodo cruciale della storia veneziana...», che vide l'incrinarsi della sua attività mercantile, il fremere di nuovi sentimenti religiosi, i tentativi di assegnare alla ormai stanca Repubblica un ruolo attivo, di protagonista, nella lotta politica europea, tra le potenze asburgiche e il papato da una parte, le nazioni protestanti con i loro alleati cattolici, dall'altra» (Il doge Nicolò Contarini, op. cit.). Nell'ambito dei complessi problemi di politica interna e internazionale il Cozzi analizza lo scontro tra «i vecchi» (tradizionalisti) e «i giovani» (energici fautori delle nuove misure sociopolitiche e delle riforme). A questo gruppo «dei giovani» il Cozzi attribuisce pure l'intenzione di indebolire o di abbattere le vecchie barriere corporativistiche, di favorire i mercanti stranieri e di attuare una politica estera più attiva; però come il Beutin (perciò è stata redatta pure la presente ampia nota!), sostiene che in realtà non era possibile tradurre in atto tali riforme senza compromettere l'intera struttura statale di Venezia. Nel suo complesso il Cozzi considera il punto di vista «dei vecchi» più giusto del sospetto «*velleitarismo contariniano*»! - Confrontare il giudizio sul saggio del Cozzi, dovuto alla penna di A. Tenenti e comparso sul *Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano I*, 1959, 257-61.

⁵⁶ R. DAVIS, *Influences de l'Angleterre sur le déclin de Venise au XVII^e siècle*. Aspetti e cause, op. cit., 183-235.

⁵⁷ La medesima opera, 234.

⁵⁸ *Introduzione*. Aspetti e cause, op. cit., 15.

⁵⁹ H. KELLENBENZ, *Le déclin de Venise et les relations économiques de Venise avec les marchés au nord des Alpes*. Aspetti e cause, op. cit., 109-183.

⁶⁰ G. LUZZATTO, *Introduzione*, op. cit., 19-20.

⁶¹ D. SELLA, *Commerci e industrie*, op. cit.. Nella prefazione l'autore asserisce che le comunicazioni e le discussioni dei relatori lo indussero «a riesaminare la documentazione raccolta e a ripensarne il significato, e valsero a rendermi meglio consapevole della complessità del fenomeno veneziano» (p. VIII).

⁶² La decadenza di Venezia è stata parte dei movimenti socioeconomici europei e mondiali; perciò la comprensione dei suoi rapporti di causa ed effetto esige un esame

globale. Non è possibile, nonostante tutti gli aspetti specifici «locali», spiegare la complessa problematica del declino della città della Laguna soltanto in base ai contributi della storiografia «nazionale». Mi sembra che la scienza storica italiana della prima metà del nostro secolo, fatta qualche rara eccezione, abbia trascurato i risultati degli storici stranieri. Così, per esempio, J. KULISCHER nel secondo libro del suo *Allgemeine Wutsehaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit* già nel 1929 ha fatto notare, confortato dalla letteratura storica germanica degli inizi del XX secolo, che «l'opinione secondo cui Venezia ha perduto in un sol colpo, a causa della scoperta della via delle Indie, la sua precedente importanza, opinione ricomparsa più volte nelle opere antiche di storia mercantile, deve, ovviamente, essere abbandonata, perché non corrisponde più allo stato attuale della scienza», e che tale processo «non ebbe inizio prima della fine del XVI secolo; soltanto da quel momento i Veneziani furono esclusi del tutto dai traffici commerciali tra l'Europa occidentale e l'Oriente...» (citato secondo la traduzione croata pubblicata a Zagabria nel 1957, p. 224). La datazione dell'inizio e il decorso della crisi veneziana sono stati indagati scientificamente da parte italiana appena da G. Luzzatto, che ha pubblicato i propri risultati nel 1954, convalidando numerose tesi espresse nella sintesi di Kulischer!

⁶³ *Benessere ed espansione: i traffici di Ponente* (quarto capitolo del libro *Commerci e industrie*, op. cit., 69-97).

⁶⁴ La medesima opera, 97.

⁶⁵ A. TENENTI, *Naufrages, Corsaires*, op. cit.

⁶⁶ Lo stesso, *Venezia e i corsari*, op. cit.

⁶⁷ U. TUCCI - A. TENENTI, *Naufrages, Corsaires et Assurances maritimes à Venise* (1592-1609), Parigi 1959, 641.

Il Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano II, Venezia 1960, 284-92, rileva che siffatti documenti offrono una visione troppo ristretta del movimento mercantile del porto di Venezia e che certe dichiarazioni degli armatori e dei commercianti sono poco convincenti e «anormali» (*carattere patologico della testimonianza*): per esempio, delle mille imbarcazioni menzionate negli atti notarili dello Spinelli e del Catti, secondo le testimonianze dei loro proprietari, 360 sono andate perdute per naufragio, 250-300 per incursioni corsare. Il Tucci spiega ciò con il fatto che i contratti assicurativi di quel tempo non erano obbligatori per i mercanti e gli armatori, ma dipendevano dalla loro discrezione. Inoltre «non di rado il contratto d'assicurazione era doloso o fittizio e stipulato per fini più o meno scopertamente speculativi invece che per vera e propria cautela dai rischi del mare». Il Tucci, malgrado ciò, considera i citati protocolli notarili una fonte d'archivio preziosa e degna di fede per quanto riguarda i traffici marittimi di Venezia, perché molti consociati delle imprese mercantili erano interessati al controllo delle clausole del contratto (per esempio, i «caratisti», i *noleggiatori* di imbarcazioni e gli esattori delle tasse portuali). È bene pure ricordare che gli assicuratori e gli assicurati non rappresentavano due parti differenti e contrastanti di interessi divergenti, perché nella Venezia di quel tempo non esisteva ancora una siffatta specializzazione. Le firme dell'assicuratore e dell'assicurato erano poste dalla stessa persona; rari erano i mercanti che non fossero ad un tempo e assicuratori e assicurati.

⁶⁸ Gli storici italiani contemporanei hanno affrontato la questione uscocca con spirito critico di gran lunga scientificamente più valido dei rappresentanti della storiografia del XIX secolo; tuttavia proclamano unilateralmente gli uscocchi comuni predoni, saccheggiatori e sovrachiatori del mare (per esempio, R. Cessi, A. Tenenti, U. Tucci, G. Cozzi, C. Schwarzenberg e altri). Il Tenenti afferma che gli uscocchi erano «un pugno di uomini, in ogni caso non più di mille: ma erano riusciti a costituire una società di pubblica rapina così efficace che nulla valse a sradicarla»; però, fatte rare eccezioni, non si elevarono «al rango di veri e propri corsari» (*Venezia e i corsari*, op. cit., 15-26). Pure il Tucci sostiene in modo esplicito che gli uscocchi non erano «corsari», ma «pirati» (*Bollettino*, op. cit., 288).

Non è possibile in questa sede addentrarsi nella complessa questione degli uscocchi e nel loro ruolo durato quasi un secolo negli avvenimenti dell'Adriatico. Occorre effettuare ancora molte ricerche d'archivio ed esami approfonditi della costellazione politica europea che in tale lungo periodo ha influito direttamente o indirettamente sul mutamento del ruolo uscocco. Sembra, però, che parecchie delle attuali asserzioni in merito alla missione libertaria, progressiva, ribelle di affrancamento nazionale degli uscocchi nel

Sud slavo freddamente possono essere valutate alquanto forzate e incongruenti per quell'epoca. Bisogna affrontare con grande prudenza e con spirito critico, ma tollerante i risultati finora conseguiti, perché non è indispensabile costruire la nuova concezione della questione uscendo dalle rovine delle vecchie tesi.

⁶⁹ La lucrosa «professione» del corsaro, nella quale allora non si vedeva nulla di indecoroso, era, scrive il Tucci nella presentazione dell'opera del Tenenti, «un vero e proprio contagio sociale che allettò e spinse in mare un grande numero di avventurieri e di poveri infelici, specialmente della Sicilia e della Calabria, affamati, disoccupati, senza alcun mestiere, ad eccezione dell'abilità nel remare...» (*op. cit.*, 289).

⁷⁰ TUCCI, *op. cit.*, 293.

⁷¹ TENENTI, *Venezia e i corsari, op. cit.*, 197.

⁷² D. BELTRAMI, *La penetrazione economica dei Veneziani in Terraferma. Forze di lavoro e proprietà fondiaria nelle campagne venete dei secoli XVII e XVIII*, Venezia-Roma 1961.

⁷³ Lo stesso, *Lineamenti di storia della popolazione di Venezia dal Cinquecento al Settecento*, nella raccolta *Storia dell'economia italiana, op. cit.*, 501-31; lo stesso, *Storia della popolazione di Venezia dalla fine del secolo XVI alla caduta della Repubblica*, Padova 1954; lo stesso, *Saggio di storia dell'agricoltura nella Repubblica di Venezia durante l'età moderna*, Venezia-Roma 1956.

⁷⁴ *Lineamenti, op. cit.*, 501-31.

⁷⁵ *La penetrazione economica, op. cit.*, 57-93, 102, 124, 127.

⁷⁶ C. SCHWARZENBERG, *Ricerche sull'assicurazione marittima a Venezia dal dogado di Pasquale Cicogna al dogado di Paolo Renier*, Milano 1969.

⁷⁷ Medesima opera, 83. Un documento del 1693 definì l'assicurazione marittima come «Madre del Trafico Marittimo, senza cui pochi vogliono esporre al rischio del Mare, alla rapacità dei Corsari, agli tanti altri infortunij del Caso, degl'elementi, degl'huomini li loro Capitali...».

⁷⁸ Medesima opera, 159 («essendo la Sigurtà la pupilla del negotio, offesa che sia questa, offeso resta il negotio»).

⁷⁹ Cfr. le considerazioni più complete di C. CAPIZZI in *Studi Veneziani* XI, 1969, 713-18.

⁸⁰ Vedi la letteratura sull'assicurazione marittima nel menzionato libro dello Schwarzenberg (*Ricerche sull'assicurazione*, 1-3 e passim). L'ampia opera di G. STEFANI, *L'assicurazione a Venezia dalle origini alla fine della Serenissima. Documenti in occasione del 125° annuale della compagnia I-II*, Trieste 1956, si distingue per l'abbondanza dei dati storici e dei documenti originali trascritti, provenienti da numerosi archivi di istituzioni venete e patavine; è trascurata, però, alquanto la problematica giuridica.

⁸¹ A. FANFANI, *Il mancato rinnovamento economico, op. cit.*, 26-67.

⁸² La sintesi di G. LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*, Venezia 1961, è il contributo di maggior rilievo alla storia economica veneziana sino alla fine del XV secolo (cfr. il prospetto sommario e assai istruttivo delle opere attinenti a tale problematica nell'aggiunta del libro del Luzzatto: *Nota bibliografica*, pp. 263-73). È uscito dopo lo studio del Fanfani.

⁸³ R. LOPEZ, *Venezia e le grandi linee dell'espansione commerciale nel secolo XIII*, La Civiltà veneziana del secolo di Marco Polo, Firenze 1955.

⁸⁴ G. LUZZATTO, *L'economia*, La Civiltà veneziana del Trecento, Firenze 1956.

⁸⁵ PH. GRIERSON, *La moneta veneziana nell'economia mediterranea del '300 e '400*, La civiltà veneziana del Quattrocento, Firenze 1957.

⁸⁶ F. BRAUDEL, *La vita economica di Venezia nel secolo XVI*, La Civiltà veneziana del Rinascimento, Firenze 1958. Il Braudel neppure nella più recente edizione (in lingua italiana) della sua opera monumentale *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, voll. I e II, Torino 1976, ha preso in considerazione le osservazioni del Fanfani.

⁸⁶ D. SELLA, *Il declino, op. cit.*

⁸⁷ A. FANFANI, *Il mancato rinnovamento, op. cit.*, 29.

⁸⁸ Medesima opera, 31.

⁸⁹ A. FANFANI, *Equilibrio tra popolazione e sussistenza secondo un patrizio veneto del Cinquecento*, Rivista internazionale di scienze sociali III, 1937.

⁹⁰ A. FANFANI, *Il mancato rinnovamento*, op. cit., 32-33.

⁹¹ Del problema teorico della popolazione si occupò con il maggior successo, nell'epoca del Settecento, il veneziano GIANMARIA ORTES (1713-1790) che con la sua opera *Riflessioni sulla popolazione delle nazioni per rapporto all'economia nazionale* (1790) e con l'affermazione della necessità di frenare la crescita demografica, anticipa le idee di Malthus.

⁹² D. BELTRAMI, *Saggi di storia dell'agricoltura*, op. cit., 21 e successive.

⁹³ A. FANFANI, *Il mancato rinnovamento*, op. cit., 33. La città marinara e commerciale di Rialto, nella quale, oltre agli altri, si rifornivano giornalmente decine e centinaia di navi, di galee da guerra e di barche armate, fu indubbiamente colpita in modo assai grave dalla penuria di carne. I *provveditori alle beccarie*, i singoli appaltatori e i macellai veneti acquistarono decine di migliaia di capi di bestiame non solo nella *Terraferma*, ma anche in Dalmazia, in Istria, nella Croazia e in Ungheria. Nella vendita di bestiame a Venezia si distinsero specialmente gli Zrinski che con i loro bassi prezzi battevano la concorrenza, perché conducevano il proprio bestiame attraverso i propri possedimenti, seguendolo con la propria guardia armata fino al porto di Bucari, dove lo caricavano sulle navi veneziane (Il bestiame arrivava a Venezia anche via terra). Cfr. A. ZIMÁNYI, *Esportazioni di bovini ungheresi a Venezia nella seconda metà del XVI secolo nella raccolta Venezia e Ungheria nel Rinascimento*, Firenze 1973, 145-56. Sull'esportazione illegale di bestiame dall'Istria e sui furti di bovini per le macellerie di Venezia cfr. M. BERTOSA, *Valle d'Istria durante la dominazione veneziana con speciale riguardo alla struttura economica ed etnica del castello e del suo territorio*, Atti del Centro di ricerche storiche III, Rovigno-Trieste 1972, 116-18.

⁹⁴ A. FANFANI, *Il mancato rinnovamento*, op. cit., 33.

⁹⁵ U. TUCCI, *Costi e ricavi*, op. cit., 109-75. La navigazione delle galee commerciali veneziane è stata oggetto di ricerche ed è stata descritta da parte di alcune generazioni di storici; sono però particolarmente significativi i risultati conseguiti da: R. CESSI, *Le relazioni commerciali tra Venezia e le Fiandre nel secolo XIV*, Nuovo Archivio Veneto n.s. XXVII, 1914; F. C. LANE, *Navires et constructeurs à Venise pendant la Renaissance*, Parigi 1965 (cfr. la nota 5); G. LUZZATTO, *Navigazione in linea e navigazione libera nelle grandi città marinare del medio Evo*, Studi di storia economica veneziana, Padova 1954; A. SCIALOJA, *Le galee grosse della Repubblica Veneta. Un precedente medievale dei «pools» marittimi*, Saggi di storia del diritto marittimo, Roma 1946; G. MANDICH, *Forme associative e misure anticoncorrenziali nel commercio marittimo veneziano del secolo XV*, Rivista della Società 4, 1961; F. THIRIET, *Quelques observations sur le trafic des galées vénitienes d'après les chiffres des incanti (XIV-XV siècles)*, Studi in onore di A. Fanfani III, Milano 1962; A. TENENTI - C. VIVANTI, *Le film d'un grand système de navigation*, op. cit.; A. SACERDOTE, *Le galere da mercato veneziane nel secolo V*, Bollettino dell'Istituto di storia della società e dello stato veneziano 4, 1962.

⁹⁶ Sin dagli anni trenta del XV secolo la Repubblica effettuava regolarmente un viaggio commerciale in Inghilterra e nelle Fiandre. A tale scopo erano state costruite galee di tonnellaggio maggiore di quelle che navigavano nel Mediterraneo (G. LUZZATTO, *Storia economica*, op. cit., 45). Con l'aiuto delle cosiddette «galere di Fiandra» avveniva lo scambio dei beni tra i paesi italiani e quelli nordici (F. BRAUDEL, *L'Italia fuori d'Italia. Volume secondo: Dalla caduta dell'Impero Romano al secolo XVIII*, Torino 1974, 2111. Le grandi vie marittime — «le film d'un grand système de navigation» — percorse dalle «galere da mercato» veneziane, effettuando il «trafego» di vitale importanza per la Repubblica veneta, sono state descritte con chiarezza da A. Tenenti e C. Vivanti (op. cit. e la carta: *Les grand trafics d'Etat a Venise: Les galères «da mercato» 1332-1534* con 187 disegni).

⁹⁷ Il contrasto di tali interessi è stato spiegato dal Tucci con le seguenti parole: «È chiaro che a chi avesse già fatto i suoi acquisti di merci orientali non tornava conto che si allestissero convogli per la Siria e l'Egitto, ma conveniva quello per la Fiandra e l'Inghilterra, e al contrario chi doveva ancora comprare desiderava che le galere rifornissero la piazza in modo da far calare i prezzi» (*Costi e ricavi*, op. cit., 116).

⁹⁸ Gli elevati costi di costruzione o gli alti prezzi d'acquisto delle imbarcazioni

provocarono assai presto l'associazione dei capitali, specialmente nei commerci marittimi internazionali. La nave veniva divisa in 24 *carati* (o carature) spartiti tra alcuni soci. Le prime compagnie di armatori fanno la loro comparsa con tale nome nel 1109 e da allora vengono costantemente menzionate nei documenti. Nessuno possedeva tutti i 24 carati; il *caratista* o *parcenevole* che possedeva il maggior numero di carati, dava il nome alla nave. Cfr. G. LUZZATTO, *Storia economica*, op. cit., 90-92; G. STEFANI, *L'assicurazione*, op. cit., 599.

⁹⁹ Lo studio della sola letteratura storica italiana non può, quindi, permettere un esame particolareggiato di tale complessa problematica. Il Sella con il suo libro «*Commerci e industrie*» (op. cit.) ha dimostrato con chiarezza che anche in altri paesi (specialmente in Francia, in Inghilterra, in Spagna, in Olanda, in Germania, in Turchia, negli USA, ecc.) viene dedicata notevole attenzione ai grandi mutamenti avvenuti durante il Cinquecento e il Seicento nel Mediterraneo, sulla costa atlantica, nel Mare del Nord e nell'Adriatico e che i risultati conseguiti da queste storiografie non possono essere ignorati. La inesauribile ricchezza di tale problematica e le impensate possibilità di indagine dei suoi fenomeni sono poste in rilievo dalla voluminosa opera capitale di F. BRAUDEL «*La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Parigi 1966», di cui recentemente è uscita una nuova edizione rielaborata e completata in lingua italiana (*Civiltà e imperi del Mediterraneo*, op. cit.).

¹⁰⁰ In tale asserzione si fa risaltare soltanto un lato della complessa questione delle migrazioni nella parte veneta dell'Istria: l'esodo dagli agglomerati cittadini verso quelli rurali, i tentativi colonizzatori predisposti dalle autorità venete, accompagnati da numerose immigrazioni spontanee, provocarono, però, movimenti caotici dell'elemento colonizzatore, di quello fuggiasco e in parte di quello autoctono attraverso vari centri urbani e rurali alla ricerca di terra migliore, di più favorevoli condizioni di vita o per sottrarsi agli oneri fiscali e d'altro genere, a cui erano soggetti tutti gli immigrati dopo un termine di vent'anni. Molte famiglie si trasferivano in altre zone per iscriversi nuovamente nel registro dei «nuovi abitanti» e prolungare così il proprio status privilegiato per altri due decenni. Di ciò mi ripropongo di trattare in altra sede.

¹⁰¹ Anche se il tentativo di tre bolognesi (Leonardo Fieravanti, Sabba de Franceschi e Vincenzo dell'Acqua) di mandare a stabilirsi sul territorio di Pola (1560-65) centoventiquattro famiglie del loro paese s'inserisce nella politica colonizzatrice del governo veneto, tale progetto contiene tutti gli elementi dell'impresa capitalistica secondo il modello di altre consimili svoltesi in *Terraferma*. Il Fieravanti, il de Franceschi e il dell'Acqua — «capi et inventori di far habitar la città di Puola, et metter il suo territorio a coltura» — come essi stessi si definiscono nelle petizioni inviate al senato veneto e al consiglio comunale di Pola, si impegnano ad eseguire a proprie spese la bonifica dei terreni e dell'aria, a introdurre nuovi metodi di coltivazione, a far trasferire artigiani e agricoltori; in contraccambio richiedono per sé e per gli immigrati l'esonero ventennale da tutti gli oneri, il diritto di sfruttare i pascoli e i lachi (come gli autoctoni), nonché la possibilità di aprire ogni anno in aprile e in settembre nell'anfiteatro polese «due fiere franche per far moltiplicare d'anno in anno il concorso de forestieri in detto luogo, et far accrescer li trafichi, et mercantie...». I tre imprenditori dovevano, secondo il piano, realizzare le entrate principali dal diritto di riscossione del quattro per cento sul raccolto. Il contrasto con i nobili polesi e con gli altri cittadini frustrò il tentativo. Cfr. il materiale documentario pubblicato nella serie «*Senato Mare - cose dell'Istria*», Atti e memorie della società istriana di archeologia e storia patria (AMSI) IX, Parenzo 1894, 343-4; 347-51; B. SCHIAVUZZI, *Cenni storici sull'etnografia dell'Istria* (p.o.), Parenzo 1902, 58-60, e pure il *Protocollo dei atti dell'Ufficio Parochiale di Promontore*, Archivio parrocchiale di Promontore.

¹⁰² Le città istriane di Rovigno e di Parenzo erano, secondo le parole del Manzuoli, «porti di Venezia», perché in essi stanziano i cosiddetti «*pedotti* o *piloti*», che guidavano fino a Chioggia, al Lido e a Malamocco le navi qui approdate, a causa della difficoltà della navigazione (secche rocciose, bassifondi, frequenti nebbie). Cfr. N. MANZUOLI, *Descrizione della Provincia dell'Istria*, Archeografo Triestino III, 1831, 187-88; A. PARENZO, *Gli esami dei «pedotti» d'Istria*, AMSI XII, Parenzo 1897, 37-56; R. BARBALIĆ, *La marineria dell'Istria*, Raccolta marittima nella ricorrenza del XX anniversario della costituzione della Marina da guerra e della marineria della Jugoslavia 1947-1962, Zagabria 1962, 1522-3.

¹⁰³ Nei primi due decenni del XVI secolo, dopo la guerra della cosiddetta Lega di

Cambrai e della Lega santa, la carta politica dei possedimenti veneti in Istria subì delle modifiche, anche se né i capitoli di Worms (1523) né i trattati di pace stipulati a Bologna (1529) e a Trento né le numerose commissioni di pace risolsero tutte le controversie confinarie; perciò i contrasti, talvolta su uno spazio piccolissimo (attorno al confine di un campo, di un prato o di un lago) si protrarranno ancora per secoli.

Nonostante l'inasprimento delle relazioni con l'Austria agli inizi del XVII secolo e i sempre più frequenti scontri per terra e per mare, alla vigilia della guerra uscocca le milizie e le cernide in Istria erano così deboli, impreparate, indisciplinate, insufficientemente e irregolarmente pagate che, secondo le dichiarazioni del capitano di Pinguento P. Bondumier, «se uenisse occasione à Vostra Serenità di ualersi di lori fuori di Casa sua, né conosco pochi ch'hauessero à seguir la sua insigna!» (Archivio di Stato di Venezia. Senato. Dispacci Rettori d'Istria, filza 7, di Pinguento à di XX Marzo 1612).

¹⁰⁴ «L'Istria... corpo moribondo et quasi privo di spirito, languendo sotto gli occhi del suo principe... implora il suo aiuto» (*Relations de ser Filippo Pasqualigo Procurator di San Marco ritornato di Proveditor general in Dalmazia et Albania... letta nell'Eccellentissimo Senato a di 13 febbraio 1613*), G. NOVAK, *Istruzioni e relazioni di Venezia VI*, MSHSM 49, 1970, 198.

¹⁰⁵ *Relation del N.H. Agostin Barbarigo ritornado di Podestà e Capitano di Capo d'Istria. Letta nell'Ecc.mo Collegio 1669*, 13 aprile, AMSI VIII, f. 1-2, Parenzo 1892, 88.

¹⁰⁶ *Relazione di Bernardin Michiel ritornato dalla carica di Avogador Uscito in Capo d'Istria*, della medesima opera, 120-21.

¹⁰⁷ Così si espresse il podestà e capitano di Capodistria Agostin Barbarigo, *Relation*, *op. cit.*, 101.