

VERA COSTANTINI

Commerci ed economie nell'Adriatico d'età moderna

Spazio coerente ma composito, il Mare Adriatico e le sue coste si affacciarono all'età moderna sotto il segno dell'egemonia economica veneziana, che trovava espressione in strategie di controllo del territorio, di difesa della sicurezza delle acque e di monopolio degli scambi. All'alba del Cinquecento, la conquista ottomana dei Balcani, che ebbe il merito di unificare e stabilizzare, pur con una pluralità di statuti diversi, la vasta area compresa tra la costa orientale dell'Adriatico e quella occidentale e settentrionale del Mar Nero, fino alle contese terre ungheresi, si avvicinava, dopo un secolo e mezzo di guerre, al compimento. La frontiera sud-occidentale di questo territorio era per lo più confinante con lo Stato veneziano o lambita dall'Adriatico, due casi che conducevano all'analogia conclusione per cui una delle periferie dell'Impero, ovvero le province di Bosnia e Albania, si trovava intersecata a uno spazio liquido e terrestre che, anche qualora non direttamente dominato dalla Repubblica di San Marco, ne costituiva un'area di indiscusso monopolio economico e commerciale. “Sortir de la lagune, c'est gagner l'Adriatique”, scrive Fernand Braudel, “et, pour un Vénitien, c'était encore rester chez soi”.¹ Questa egemonia, che si esercitava da nord-ovest a sud-est, su un asse ideale che congiungeva la Dominante all'isola di Corfù, costituì una delle condizioni che permisero la crescita e la continuità della supremazia veneziana nel traffico con il Levante, coprendo un tratto della grande arteria che univa il Mediterraneo orientale alla Germania e a tutta l'Europa centrale, fino al Baltico.² Che l'Adriatico fosse il *Mare Nostrum* dei Veneziani trova del resto puntuale verifica sulle mappe ottomane cinquecentesche, ove, tra Otranto e Corfù, figura la scritta *Boğāz-i Venedik*,

¹ Fernand BRAUDEL, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe–XVIIIe siècle*: vol. 3: *Le temps du monde*. Paris 1979, 134.

² Gino LUZZATTO, *Storia economica di Venezia dall'XI al XVI secolo*. Venezia 1961, 134 e Fernand BRAUDEL, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*: vol. 1: *La part du milieu*. Paris 1990, 150.

letteralmente ‘Golfo di Venezia’. In questo quadro, e in riferimento al processo di stabilizzazione dei Balcani e in particolare del loro versante marittimo occidentale, possiamo dunque sostenere che Venezia vi svolse assieme agli Ottomani un ruolo determinante, attraverso quella peculiarità della sua economia-mondo, per cui gli interessi mercantili scavalcavano i confini politici e le giurisdizioni territoriali, abbracciando l’intera macro-regione in un sistema omogeneo di sfruttamento e commercializzazione delle risorse produttive e delle reti di scambio già presenti sul territorio.

Questa azione comune per la stabilizzazione della regione si fondava sulla compatibilità tra il sistema amministrativo ottomano e gli interessi commerciali della Signoria, la quale trovava a sua volta espressione in una moltitudine di contratti d’appalto o affitto con cui il governo imperiale affidò a mercanti veneziani o a loro agenti locali la gestione di colture cereali-cole e specializzate, mulini, saline e dogane. Il contratto di *iltizām*, in particolare, con cui il sultano cedeva a un appaltatore la gestione e l’usufrutto di una fonte di ricchezza, in cambio di una quota pattuita di prodotto o di una somma di denaro, fu uno dei sistemi privilegiati di cooperazione veneto-ottomana, giacché nessuna preclusione etnica o religiosa limitava il reclutamento dell’appaltatore, chiamato *mültezim*, il quale poteva anche non essere un suddito ottomano. Le saline di Castelnuovo, per esempio, come quelle di Narenta e Makarska, vennero gestite a più riprese, nel corso del Cinquecento, da *mültezimān* veneziani, da loro agenti o da una vera e propria squadra composta da sudditi veneziani e funzionari del sultano, ufficialmente riconosciuta dal governo centrale di Istanbul.³ Affidare la gestione e la commercializzazione delle saline adriatiche ai Veneziani era infatti per l’amministrazione ottomana il modo migliore e, nel caso specifico, l’unico modo di ottimizzarne i profitti, visto che l’egemonia della Signoria sulla regione si esprimeva nell’obbligo, per tutte le mercanzie provenienti da porti collocati a nord dell’asse Ancona-Zara, di passare per il porto di Venezia, e nella proclamata, rivendicata e onerosa sovranità sull’intera superficie marittima. Questo schema di cooperazione tra i due Stati non era affatto un’innovazione creata appositamente per incontrare le esigenze di sfruttamento economico delle risorse presenti sul territorio bosniaco e albanese. Al contrario, il governo imperiale aveva scelto come prassi amministrativa la concessione di interi settori economici a privati che vi nutrissero interessi tali

³ Archivio di Stato di Venezia (= in seguito: ASV), Documenti Turchi, b. 3, f. 280, 16 Rebi'lāhīr 938 (27 novembre 1531) e f. 347, 6 Rebi'lāhīr 943 (22 settembre 1536).

da garantire allo Stato ottomano una quota sufficientemente alta di profitto.⁴ Dopo la conquista di Costantinopoli, i Veneziani partecipavano al finanziamento dell'appalto delle dogane di Galata e mercanti della Serenissima detenevano l'appalto della vendita dell'allume di Foça, in Asia Minore, fino a metà Cinquecento, quando vennero sostituiti da ebrei ponentini di recente installazione. Tornando alla sponda orientale dell'Adriatico, dobbiamo anche ricordare che il sistema degli appalti era integrato anche da veri e propri contratti di affitto che le autorità ottomane provinciali stipulavano con mercanti veneziani per garantire il godimento di quella peculiare categoria di classificazione del territorio che nei censimenti ottomani prendeva il nome di *mezra 'a*. Per quanto tale categoria assumesse significati diversi a seconda dell'area geografica, si trattava in generale di appezzamenti disabitati o abitati saltuariamente, dediti all'agricoltura o destinati al pascolo. In contesto bosniaco, troviamo *mezra 'a* del tipo più disparato: coltivati a vigneto, ma anche a cereali. I sudditi veneziani che li gestivano pagavano regolarmente l'imposta sul raccolto al governo provinciale (*'öşr*), lasciavano sul luogo le sementi necessarie alla riproduzione e trasportavano a Venezia il resto del prodotto. L'impressione che si ricava è quella di una frontiera sfumata, 'imprecisa', secondo le stesse parole del sultano, che nel 1533 lamentava i continui sconfinamenti di sudditi ottomani in territorio veneziano e viceversa, un fenomeno che andrebbe riconsiderato nei termini della circolazione europea del lavoro piuttosto che non della fuga da ipotetici dispotismi od oppressioni feudali.⁵ Non a caso, una delle clausole che Solimano il Magnifico difese con particolare tenacia durante le trattative di pace del 1539, all'indomani dello scontro occorso alla Prevesa, fu la cessione di tutte le fortezze veneziane a sud di Castelnuovo, al fine di evitare l'ambiguità insita in una tale contiguità territoriale. La richiesta venne opportunamente smussata dai diplomatici veneziani e da alcuni alti funzionari ottomani favorevoli alla pace con la Signoria, ma la vicenda risulta indicativa di un difficile equilibrio tra politica, sovranità territoriale e spostamenti di uomini e merci. In questo rapporto dialettico, l'interlocutore dei Veneziani era e restò preferibilmente il governo centrale di Istanbul, personificato dal sultano e dai suoi ministri, l'espressione di uno Stato sovrano che aveva l'obbligo e l'interesse di osservare il rispetto di regole condivise necessarie

⁴ Bistra CVETKOVA, Recherches sur le système d'affermage (iltizam) dans l'Empire Ottoman au cours du XVIe–XVIIIe siècle par rapport aux contrées Bulgares, *Zaklad Orientalist-yki Polskiej Akademii Nauk Rocznik Orientalistyczny* 27 (1964) 2, 111–132.

⁵ Sergio ANSELMi, Prefazione: slavi e albanesi nell'Italia centro-orientale, in: Italia felix. Migrazioni slave e albanesi in Occidente. Romagna, marche, Abruzzi, secoli XIV–XVI. A cura di Sergio ANSELMi. (Quaderni di Proposte e ricerche 3. Ancona 1988), 11.

al commercio e a un adeguato sfruttamento economico del territorio. I capitani del Golfo e i provveditori all'armata, che da marzo a settembre pattugliavano le coste adriatiche al fine di proteggere la navigazione mercantile veneta dalle incursioni corsare, rifiutarono sempre con lo sdegno aristocratico loro consueto il dialogo con i *capi de leventi* di Valona, Durazzo, Dulcigno, individui dai molti statuti, capaci di disorientare la moderna ossessione sulle identità: militari ottomani, corsari o contrabbandieri? A debita distanza, i capitani del Golfo osservavano i loro movimenti, pronti a intervenire, anche duramente, in caso di irregolarità, sequestrando imbarcazioni e mercanzie e addirittura prendendo a cannonate i porti che avessero dato asilo a predoni del mare.

La pirateria, tanto quella professionale, degli Uscocchi, incoraggiati dalla politica austro-imperiale, quanto quella a *part time*, degli *hişār erleri* al soldo del sultano, era un flagello per la navigazione commerciale ma anche per lo sviluppo economico dei centri della costa occidentale dell'Adriatico, che, alla periferia degli interessi spagnoli cinquecenteschi, non vennero mai adeguatamente muniti di strutture difensive capaci di proteggere la popolazione ivi residente, la quale scontava l'avversione della Porta alla politica di Carlo V e di Filippo II.⁶ I sudditi albanesi del sultano bombardavano Pescara e saccheggiavano impunemente San Vito, Lanciano e Francavilla. Nel 1566 il governatore spagnolo d'Abruzzo si vide costretto dall'inefficienza del sistema che egli stesso rappresentava a ordinare agli abitanti di tutti i centri costieri di ritirarsi verso l'interno, una strategia che venne spesso riproposta dalle autorità spagnole nel Mezzogiorno adriatico.⁷ Le accuse di pirateria, unanimamente rivolte dalle fonti europee e dai loro storici alle autorità ottomane della costa balcanica e magrebina, andrebbero tuttavia contestualizzate alla situazione politica cinquecentesca, che fu teatro di un'ostilità ora latente ora manifesta tra il re Cattolico e il sultano ottomano, sfociando, in Adriatico, in aperte provocazioni e veri e propri attacchi contro la popolazione civile delle coste italiane. I Veneziani stessi, trascinati in guerra nel 1570, non esitarono a compiere *raid* contro villaggi bosniaci dell'entroterra e a demolire la fortezza di Durazzo, aprendo, proprio nel *Mare Nostrum*, uno dei tanti fronti del conflitto cipriota, l'unico, del resto, che venne vittoriosamente difeso. Il sotteso clima di irregolarità, le provo-

⁶ Massimo COSTANTINI, *Economia, società e territorio nel lungo periodo*, in: *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. L'Abruzzo*. A cura di Massimo COSTANTINI/Costantino FELICE. Torino 2000, 68–69.

⁷ Mirella MAFRICI, *Mezzogiorno e pirateria nell'età moderna (secoli XVI–XVIII)*. Napoli 1995, 69.

cazioni e i colpi bassi erano dunque vicende che animavano il fronte periferico di ogni guerra in corso, dichiarata o meno che fosse, nelle modalità richieste e permesse dalle circostanze politiche e diplomatiche del momento. La decisione di sovrintendere alla sicurezza del Golfo fu dunque per Venezia, ‘potenza quintessenzialmente neutrale’,⁸ una vera e propria necessità, dal momento che, per così dire, l’anticamera della Dominante e la base di una parte consistente del suo approvvigionamento, soprattutto alimentare, si trovava al centro delle periferie di due imperi strutturalmente contrapposti.⁹

Lungo tutta la costa del Sottovento, prevaleva la produzione di generi di prima necessità, in particolare grano, olio, vino, che, assieme alla lana, al formaggio e al bestiame, venivano scambiati nel contesto di una rete di fiere che punteggiavano l’entroterra marchigiano, abruzzese e pugliese, da Recanati, a Fermo, Foligno, Nocera, Lanciano, Foggia.¹⁰ Il merito della Signoria non fu quello di creare questa rete locale di scambio, che sussisteva autonomamente, alimentando un sistema di autoconsumo, ma piuttosto quello di svolgervi la parte del leone, acquistandovi grosse partite di merci in cambio di ferramenta, vetro e denaro e confermando il ruolo dell’emporio realtino come centro di smistamento di cereali e altre derrate alimentari di prima necessità.¹¹

Questo sistema di scambi, che aveva origine nei privilegi concessi alla Signoria in epoca medievale dai sovrani svevi e angioini, rimase sostanzialmente indiscusso fino ai primi decenni del Cinquecento, quando, con il rilancio di Ancona, emerse una plurale volontà politica di intaccare l’egemonia veneziana proprio sulla stessa rotta che controllava da ormai tre secoli. Ebrei, governo pontificio, Ragusei e governo ottomano, seppur non in blocco compatto, né con costante determinazione, furono i fautori della fortuna cinquecentesca di Ancona. Il fenomeno andrebbe collocato nel com-

⁸ John R. HALE, *La guerra e la pace*, in: *Storia di Venezia*: vol. 6: Dal Rinascimento al barocco. A cura di Gaetano COZZI/Paolo PRODI. Roma 1994, 240.

⁹ Alberto TENENTI, *Il sistema marittimo veneziano tra Adriatico e Levante*, in: *Venezia e l’Oriente vicino. Città e civiltà. Predestinazione geografica, congiuntura geopolitica e capacità umane nella fortuna della città*. A cura di Calogero MUSCARÀ. Venezia 1991, 96.

¹⁰ Alberto GROHMANN, *Le fiere del Regno di Napoli in età aragonese*. Napoli 1969, 79–177; Marco MORONI, *La fiera di Fermo (secoli XIV–XVIII)*, *Proposte e ricerche, Economia e società nella storia dell’Italia centrale* 25 (2002), 23–59; Gabriele METELLI, *La fiera di Foligno nella prima età moderna*, *ivi*, 60–79.

¹¹ Massimo COSTANTINI, *‘Sottovento’. I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio-basso Adriatico*, *ivi*, 8 e Maurice AYMARD, *Venise, Raguse et le commerce du blé pendant la seconde moitié du XVIe siècle*. Paris 1966, 148.

plesso panorama di ridefinizione del commercio internazionale, che si venne a creare a partire dai primi decenni del Cinquecento. Durante la prima metà del secolo, infatti, alcuni mercanti ebrei, sudditi e non del sultano, riuscirono ad assicurarsi la gestione di importanti risorse economiche e fiscali dell'Impero ottomano, tra cui l'appalto delle dogane del Cairo, del commercio di vino con la Polonia e di molti altri lucrosi settori, conquistandosi, con il beneplacito del sultano, una certa forma di egemonia negli scambi con l'Europa proprio sulla rotta controllata da Venezia. Queste vicende suscitavano lamentele e recriminazioni da parte di tutto il personale diplomatico della Repubblica di San Marco, disseminato nei porti e negli empori del Levante, ma furono rese possibili da un insieme di circostanze, tra le quali non giocarono un ruolo indifferente il progressivo ritiro del patriziato dal commercio attivo e i primi effetti delle scoperte geografiche. La battaglia dei Veneziani contro la mediazione dei mercanti ebrei non venne tuttavia combattuta sul suolo ottomano, ove questi ultimi godevano tra l'altro del favore dei padroni di casa, ma piuttosto nell'Adriatico, che divenne il teatro di un'accanita e complicata lotta daziaria tra la Dominante e gli ebrei stabiliti ad Ancona, che contarono anche sulla collaborazione produttiva dell'industria tessile fiorentina.¹² In discussione era il volume dei traffici con la costa orientale dell'Adriatico e se Ancona mirava ad abbassare i dazi delle merci in uscita, Venezia puntava piuttosto a favorire le entrate, una politica che segnalava la differenza tra un porto di transito e una città, la Dominante, che era al contempo un emporio mercantile e uno dei maggiori centri produttivi del mondo cinquecentesco.¹³ Solimano il Magnifico si mostrò particolarmente interessato alle sorti di Ancona. Già nel 1526 concesse delle Capitolazioni agli *ümerā-i al-millet al-Mesih ekābir-i küberā-i al-tā'ife-i al-ibrüye-i Anqōna*, letteralmente 'i capi venerabili della religione del Messia, della comunità degli ebrei di Ancona'.¹⁴ Nello stesso periodo, il sultano scrisse ai suoi rappresentanti amministrativi in Albania di ordinare ai mercanti sudditi ottomani di non addentrarsi fino alla *panāyır* (fiera) di Recanati, ma di fermarsi ad Ancona, giacché avrebbero potuto restare vittime di attacchi di briganti nel tragitto dalla costa al borgo dell'entroterra. Precauzione insolita, questa, che lascia piuttosto sospettare la difesa, da parte del sultano, della mediazione anconitana dei traffici con l'entroterra marchigiano e in particolare con la fiera di Recanati.

¹² Ugo TUCCI, Venezia, Ancona e i problemi della navigazione adriatica nel Cinquecento, *Atti e memorie* 32 (1982), 154–158.

¹³ *Ibid.*, 156.

¹⁴ Archivio di Stato di Ancona, Documenti Turchi, f. 1.

La concessione di Capitolazioni a nazioni mercantili altre rispetto alla Repubblica di Venezia si confermò una politica assai praticata dalla Sublime Porta, desiderosa di stemperare l'egemonia veneziana, scomoda e talvolta rischiosa, in una concorrenza plurale e diffusa tra gli Stati del sempre più variopinto 'paese dei Franchi', *Frengistān*. Il dibattito giuridico e culturale cinquecentesco sulla sovranità del Golfo fu l'espressione di questa competizione commerciale, che coinvolse Ancona, Venezia e Ragusa.¹⁵ Quest'ultima, centro di scambi a scala regionale e internazionale, non contava su capacità demografiche, territoriali, produttive e militari tali da permetterle di porsi in competizione diretta con Venezia. I dispacci del sultano inviati ai *beyler* di San Biagio testimoniano un rapporto assai subalterno: Stato vassallo a tutti gli effetti, la Repubblica di Ragusa doveva devozione (*'ubudiyyet*) alla Porta ottomana ogni volta che le circostanze lo richiedessero e in particolare in occasione di guerre contro Venezia o contro fronti nei quali la storiografia ha voluto riconoscere con analogia imprecisione ora l'Europa, ora l'Occidente, ora la Cristianità. Certo, questa neutralità poteva trasformarsi in fortuna mercantile, soprattutto nei periodi di guerra tra Venezia e la Sublime Porta e dal momento in cui i commercianti stabiliti ad Ancona vollero poggiare sulla mediazione ragusea nei traffici con l'entroterra ottomano.¹⁶ Il blocco anti-veneziano in Adriatico risultava dunque assai composito e decisamente interconfessionale, un'anteprema della situazione politica che si sarebbe creata all'indomani della pace di Passarowitz. La Signoria ribattè sul duplice piano della politica daziaria e della rivendicazione giurisdizionale, di cui si fece portavoce Paolo Sarpi, che contrappose all'oceano liberoscambista di Grozio il *Mare Nostrum* e dunque *clausum*.¹⁷ Alla crescita del volume degli scambi, all'apertura incondizionata ad attività di intermediazione commerciale internazionale, e alle loro fluttuazioni, Venezia contrapponeva dunque la solidità del suo sistema economico, che rimase intatto anche quando ridotto a scala regionale, e la potenza della sua

¹⁵ Alberto BIN, *La Repubblica di Venezia e la questione adriatica. 1600–1620*. Roma 1992, 21–31 e Alberto TENENTI, *Mitizzazioni adriatiche di fine Cinquecento*, in: *Mito e antimito di Venezia nel bacino adriatico (secoli XV–XIX)*, atti del I Convegno italo-croato (Venezia, Fondazione Giorgio Cini, 11–13 novembre 1997). A cura di Sante GRACIOTTI. Roma 2001, 137–147.

¹⁶ R. SAMARDZIC, *Ragusa come sistema di funzioni*, in: *Ragusa e il Mediterraneo. Ruolo e funzioni di una Repubblica marinara tra Medioevo ed Età moderna*. A cura di Antonio DI VITTORIO. Bari 1990, 9.

¹⁷ Ivone CACCIAVILLANI, *Sarpi giurista*. Padova 2002, 52–55.

flotta, garante di un'egemonia territoriale e militare che il porto marchigiano non volle mai contenderle.¹⁸

Fu nel contesto della competizione commerciale con l'asse Ancona-Ragusa che emerse la proposta di istituire lo scalo di Spalato, un progetto la cui elaborazione occupò per almeno quindici anni il suo inventore Daniel Rodriguez e l'ufficio dei Cinque Savi alla Mercanzia.¹⁹ Tale progetto si innestava in un ennesimo esempio di collaborazione veneto-ottomana, ovvero nell'auspicato potenziamento della via commerciale che collegava la Rume-lia a Saray Bosna, da dove la via per Spalato era più breve che non quella per Ragusa. Effettivamente, il potenziamento dello scalo di Spalato parve risolvere a favore della Serenissima la rivalità con Ragusei e Anconitani, ma Venezia non voleva limitare il suo ruolo a una mediazione marittima adriatica, per giunta esclusivamente dipendente da un porto che si trovava in territorio ottomano e per questo suscettibile di repentine chiusure in corrispondenza di eventuali contese territoriali. Effettivamente, già nei primi anni della guerra di Candia, il porto di Spalato, da cui vennero banditi i Veneziani e le loro navi, decadde rapidamente e Ragusa conobbe una rinnovata fase di fortuna mercantile. In altri termini, il controllo dell'Adriatico non serviva a limitarvi il proprio raggio d'azione commerciale, ma costituiva piuttosto il presupposto di un'attività proiettata sul Mediterraneo orientale, dove avanzavano i nuovi protagonisti non-mediterranei del commercio mediterraneo, sulla cui mediazione mercantile i sudditi veneziani residenti nei porti vecchi e nuovi del Levante dovettero fare affidamento nel corso della ventennale guerra di Candia.

Gli avversari non erano infatti solo ragusei e anconitani, ma anche olandesi e inglesi, la cui espansione commerciale era fondata su una promettente industria e su un nuovo modello di organizzazione capitalistica degli scambi. Per quanto gli Inglesi puntassero sul potenziamento di Livorno, collocata sul versante tirrenico, che non presentava quei caratteri di *mare clausum* con cui Venezia aveva saputo contenere l'efficacia dell'esperienza anconitana, l'Adriatico non rimase ai margini degli interessi dei mercanti d'oltre-Manica. Al contrario, fin dalla fine del Cinquecento, mercanti inglesi o loro agenti risalivano l'Adriatico con navi cariche di piombo, stagno, catrame e pesce salato, che vendevano a Venezia, dove trattavano l'acquisto di olio pugliese e frutta secca di Zante, tutte mercanzie che venivano cari-

¹⁸ Sergio ANSELMINI, Ancona nel XVI secolo, in: IDEM, *Adriatico. Studi di storia, secoli XIV–XIX*. Ancona 1991, 131–144.

¹⁹ Renzo PACI, *La concorrenza Ragusa-Spalato tra fine Cinquecento e primo Seicento*, in: *Ragusa e il Mediterraneo*, 185.

cate nel corso del viaggio di ritorno, in direzione di Livorno.²⁰ Nel centro toscano, di fatto porto franco dalla nascita, le merci acquistate a Venezia e caricate alle bocche del suo Golfo andavano a integrare i carichi dei bastimenti che salpavano per l'Inghilterra. Certo, la prospettiva di dover risalire l'Adriatico, pagare i dazi di entrata e quelli di uscita di merci che sarebbero state a portata di mano incoraggiò attività di contrabbando, specie durante la guerra di Candia e le ultime guerre veneto-turche, quando piccole navi inglesi facevano la spola tra Livorno e le *current islands* rifornendosi direttamente di materia prima presso i sudditi greci della Serenissima.²¹ Per tutta l'età moderna, l'istituzione di porti franchi sulle coste italiane, che proliferarono a partire dalla seconda metà del Seicento, corrispose alla volontà di partecipare alla crescita del volume globale dei traffici, risolvendosi in attività armatoriali e assicurative e nel facilitare il commercio sotto bandiera straniera – inglese, francese o asburgica. Era proprio questa funzione di porto di transito, unitamente alle inevitabili conseguenze politiche che ne sarebbero derivate, che Venezia contestava, senza peraltro irrigidirsi in una posizione eccessivamente intransigente, come dimostrano le due esperienze di porto franco che vennero realizzate tra il 1662 e il 1684 e tra il 1736 e il 1751 proprio nel porto lagunare, le quali non condussero, tuttavia, a un effettivo miglioramento del declino relativo su cui si era assestata dai primi decenni del Seicento la storia economica della Signoria.²² In particolare, entrambe le esperienze coincisero con la fase finale di guerre che contrapposero la Repubblica di San Marco all'Impero ottomano o con il loro immediato indomani, quando cioè vi era il bisogno di attirare un flusso mercantile estero per potervi poi innestare un commercio di bandiera, che poggiasse su una fitta rete di consolati, agenti e rappresentanti diplomatici.

Dopo la pace di Passarowitz, la situazione in Adriatico venne a modificarsi ulteriormente per l'istituzione di un porto franco a Trieste e a Fiume, e successivamente, per decisione papale, anche ad Ancona.²³ Per quanto in questa occasione il Pontefice non avesse stipulato un accordo preventivo con

²⁰ Gigliola PAGANO DE DIVITIIS, *Mercanti inglesi nell'Italia del Seicento. Navi, traffici, egemonie*. Venezia 1990, 119.

²¹ Maria FUSARO, *Uva passa. Una guerra commerciale tra Venezia e l'Inghilterra (1540–1640)*. Venezia 1996.

²² Massimo COSTANTINI, *Dal porto franco al porto industriale*, in: *Storia di Venezia: vol. 12. Il mare*. A cura di Alberto TENENTI/Ugo TUCCI. Roma 1991, 879–881.

²³ Ruggiero ROMANO, *Le commerce du Royaume de Naples avec la France et les pays de l'Adriatique au XVIIIe siècle*. Paris 1951, 65–95 e Alberto CARACCILO, *Il dibattito sui 'porti franchi' nel Settecento: genesi della franchigia di Ancona*, *Rivista storica italiana* 75 (1963) 3, 1–21.

l’Austria, di fatto entrambi gli Stati si trovarono a costituire un blocco unitario anti-veneziano, combattendo cioè la plausibilità di un porto italiano capace di scelte produttive e politiche proprie e diverse rispetto alle loro. A questo blocco si univa spesso e volentieri la Francia, che commerciava con Ancona e Ragusa, ma che non disdegnava neppure, all’occorrenza, di prendere a nolo bastimenti veneziani per risalire la rotta che separava Durazzo al capoluogo lagunare.²⁴ Nel Settecento il commercio veneziano giocava un ruolo attivo, ma nettamente secondario sulla piazza economica levantina, che, dopo il deciso spostamento degli interessi britannici sulla sponda atlantica, appariva dominata dalla *Chambre de Commerce* di Marsiglia e dalle innumerevoli reti mercantili locali che si intrecciavano sotto la sua bandiera. L’Adriatico appariva piuttosto un’area di aperta competizione mercantile, brulicante di mercanti veneziani, inglesi, francesi, olandesi, ragusei e loro agenti e *protégés* dulcignotti, greci e perastini a Trieste, Rovigno, Zara, Spalato, Mostar, Saray Bosna, Ragusa, Castelnuovo, Durazzo, Corfù, Cefalonia, Patrasso, Zante, Cerigo, e ancora Ancona, Pescara, Chieti, Terra del Vasto, Manfredonia, Barletta, Trani, Molfetta, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce, Otranto, Gallipoli, Crotone, Reggio. Questo ampliamento della sfera economica e degli scambi era accompagnato da un grande fermento politico, secondo il nuovo schema dell’economia-mondo che non mirava più, come in epoca tardo medievale e nella prima età moderna, a superare i confini tra uno Stato e un altro, ma a crearne piuttosto di nuovi, tanto nei Balcani quanto nel Vicino Oriente, destabilizzando poteri costituiti sovranazionali e incoraggiando secessioni fiscali e rivendicazioni centrifughe rispetto alla Sublime Porta, fintanto che controllabili da chi mirava a spartirsi le vaste province “ben guardate” dell’Impero ottomano. Il console veneziano a Durazzo scriveva nel 1704 che erano giunte nel porto albanese due fregate da guerra francesi, con armi e munizioni che erano state caricate a Brindisi. I capitani sostenevano di volersi recare a Istanbul, “ma io”, scriveva il console Giorgio Cumano, “con tutta destrezza o ricavato al contrario che devono passare a Belgrado e de là portarsi al servizio de’ ribelli in Ungheria”.²⁵

La vita economica nell’Adriatico d’età moderna fu dunque caratterizzata dalla sua progressiva integrazione, contrastata dalla Repubblica di Venezia, in un nuovo sistema internazionale degli scambi, nel quale i porti della penisola italiana si attestavano nel ruolo di punti di carico di materie prime, ma anche snodi logistici delle nuove aspirazioni geo-strategiche di alcuni Stati europei.

²⁴ ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, Prima Serie, b. 661, 9 luglio 1699.

²⁵ Ivi, 26 luglio 1704.