

Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna

La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700*

DANIELE ANDREOZZI

1 – PIRATI, CANAPA E CHIOGGIOTTI

Nel giugno del 1715, a capo di due galere, il Provveditore generale in Dalmazia e Albania, la massima autorità rappresentante la Serenissima Repubblica di Venezia in quei paraggi, navigò in direzione dell'isola di Curzula (Korčula), a sud di Spalato, per scortare una marciliana carica di pane lì diretta. Una volta arrivato, «*intese*» che due giorni prima i pirati erano sbarcati su una spiaggia deserta e, penetrati in un villaggio dell'interno, avevano «*esportato*» 24 abitanti, per lo più donne e bambini. Prontamente il Provveditore riprese il mare, mettendosi alla ricerca dei pirati. Presto scorse una imbarcazione, una latina «*spinta da vento australe*» e «*maltrattata dal mare*», che si rifugiò in un porto dell'isola. Raggiunto a sua volta l'approdo, l'ufficiale veneziano venne a sapere dagli isolani che si trattava di un bastimento catturato dai pirati di Dulcigno (Ulčinj) nei pressi di Rimini; a bordo vi erano alcuni «*turchi*» che erano riusciti a fuggire grazie, secondo il giudizio del Provveditore, alla «*mala fede*» o all'«*interesse*» degli abitanti stessi che avevano «*loro facilitato lo scampo dentro de boschi*». Nel suo primo rapporto l'ufficiale scrisse che la latina era carica di sale e che al momento l'avrebbe lasciata in custodia del Conte di Curtozola, per poi condurla a Spalato.

Qualche tempo dopo, quando l'imbarcazione vi giunse, le informazioni contenute nei dispacci del Provveditore precisarono la situazione, mutandone alcuni aspetti non secondari. La latina era la Madonna di Marina, appartenente a tal

Vincenzo Bizolla di Chioggia, e, soprattutto, il carico non era precisamente quello indicato in precedenza¹. L'inventario fatto a Spalato, infatti, confermò a bordo la presenza di sale (145 stara), ma rivelò anche la presenza, preponderante, di canapa. A bordo ve ne erano trenta balle per un totale di 11.555 libbre (kg. 5.511,71), 2.139 libbre di «sciolto», 5.746 libbre di «refuso», altre otto balle e poi stoppe, cavi e canevazze. A questo punto prese il via una lunga inchiesta volta a chiarire l'accaduto sia per quanto concerneva l'agire dei pirati e sia, forse soprattutto, per quanto concerneva i percorsi che avevano portato le merci trasportate sul litorale antistante Rimini. Addirittura alcuni chioggiotti furono interrogati a Spalato. Alla fine, se riguardo l'abbordaggio la prima ricostruzione dei fatti fu confermata – i marinai, sorpresi nei pressi della spiaggia di Rimini da pirati di Dulcigno, erano riusciti a fuggire abbandonando l'imbarcazione – non si riuscì in nessun modo a identificare i proprietari della canapa. Dopo circa tre anni, nel novembre del 1718, questa venne venduta a Spalato al «pubblico incanto»: 16.450 libbre (Kg. 7.846, 62) furono vendute a sei soldi la libbra; una parte era andata a male a causa dell'umidità e un'altra parte ancora era stata utilizzata dagli ufficiali veneziani per i «bisogni pubblici» (40 libbre per fare sacchi, 400 per fare «balle incendiare» e altri «fuochi artificiali» e 404 in altri usi non meglio specificati)².

Un piccolo e banale episodio, questo; uno fra i tantissimi tra quelli che le carte d'archivio ci raccontano sull'Adriatico, che però abbiamo scelto come introduzione al nostro saggio non solo per manifestare la nostra “gioia archivistica” che di esso ci ha fatto appassionare, ma anche per la sua capacità di mettere in risalto sia molti dei protagonisti dei traffici che attraversavano quel mare nel '700 – i chioggiotti, i contrabbandieri, i pirati, le marinerie delle coste romagnole, gli abitanti della sponda orientale dell'Adriatico, le autorità veneziane – sia, e soprattutto, una merce, la canapa, che in quei commerci per decenni rivestì un ruolo fondamentale. Infatti, essa appare essere uno degli elementi essenziali al funzionamento del meccanismo degli scambi che innervavano quel mare. Così, le modalità del traffico della canapa ci appaiono come una cartina di tornasole per il complesso del sistema commerciale adriatico e della sua evoluzione e pure dei rapporti di potere – tra stati, ma anche tra forze sociali ed economiche – vigenti in quelle acque. Questo a partire dalla nascita dei portofranchi di Trieste e Ancona. In tal modo, il nostro tentativo di ricostruire le rotte del commercio della canapa diventa il tentativo di dar conto di una realtà sfuggente e mobile: si tratta, infatti, di seguire mercanti, contrabbandieri e «sudditi anfibio» lungo le fluide vie d'acqua del mare e dei fiumi³.

2 – IL SOTTOVENTO

Le autorità veneziane dividevano le coste dell'Adriatico in due parti in base ai venti dominanti rispetto al loro punto di vista: il Sopravvento, la costa orientale dall'Istria all'Albania, e il Sottovento, le coste della Penisola italiana (dalla foce

del Po, lo Stato pontificio, il Regno di Napoli). Questa descrizione “base”, però, non dà di fatto conto di cosa, nel XVIII secolo, i veneziani indicassero con tali termini. Ad esempio, secondo alcuni il Sottovento comprendeva anche il Regno delle Due Sicilie e questa non è l'unica diversità di vedute che si riscontra nella descrizione di cosa fossero il Sottovento e il Sopravvento. Nella pratica tali definizioni erano tutt'altro che stabili e certe e nei secoli usi, abusi e consuetudine ne modificavano continuamente il significato che nel '700 appariva assai controverso. Questo anche perché non si trattava di mere descrizioni geografiche, ma esse rimandavano a due correnti di traffico – appunto il «*Transito di Sottovento*» e il «*Transito di Sopravvento*» – che godevano di specifici regolamenti e privilegi.

Focalizziamo la nostra attenzione sul *Transito di Sottovento*, poiché è questo che si rivela centrale nel traffico della canapa. Tale «*Transito*» era stato istituito per evitare che le merci provenienti dal Nord delle Alpi (dalla «*Germania*») e dai «*Paesi al di là del Mincio*» (la Pianura Padana e le città lombarde e anche toscane) utilizzassero per il loro spostamento vie non controllate da Venezia, favorendo il formarsi di canali commerciali capaci di attrarre pure altre mercanzie sottraendole all'orbita veneziana. Così, in presenza di strade alternative e convenienti, era stato stabilito che tali merci, accompagnate da apposite bollette che ne certificavano natura, quantità, provenienza e destinazione, potessero attraversare lo Stato veneziano godendo di un regime daziario speciale. Esenti dai dazi di entrata e di uscita, erano tenute al pagamento solo dell'assai più lieve dazio di transito. Perno di tale sistema erano le due dogane di Verona e Chioggia e il fiume Adige e le vie d'acqua ad esse connesse e, al momento della sua istituzione nel XVI secolo, i luoghi finali di destinazione verso i quali le merci potevano essere trasportate, godendo legittimamente dell'esenzione, erano i porti e le fiere della costa adriatica dell'Italia centrale: Senigallia, Ancona, Pesaro, Rimini, Ravenna, Recanati, Lugo⁴.

Nei primi anni del '700, però, quando il *Transito di Sottovento* si trovò sottoposto al vaglio dell'esame delle magistrature veneziane impegnate a dirimere la questione dei «*disordini*» del *Transito* e al centro di una dura polemica, la situazione era molto diversa. In molti luoghi del «*Ponente*» erano spedite merci accompagnate da bollette del *Transito* e alcuni nomi, tratti da un lungo elenco, testimoniano l'ampiezza raggiunta dal *Sottovento*: Napoli, Lecce, Manfredonia, Livorno, Genova, Civitavecchia, Brindisi, Malta, Lisbona, Messina, Amsterdam, Palermo, Bari, Alicante, Barcellona, Cadice, Reggio Calabria, Amburgo⁵.

I luoghi di provenienza delle merci, invece, erano soprattutto Bologna, Firenze, Ferrara, Modena e Milano e inoltre le merci, godendo dell'esenzione, avevano iniziato a circolare anche nel senso opposto, dal mare verso la terra, attraverso i fiumi, dirette proprio verso tali città: verso Modena, Ferrara, Bologna, Firenze, Milano, Mirandola, Parma. Non si trattava, appunto, solamente di mercanzie trasportate di frodo – cioè prive di bolletta accompagnatoria, oppure che venivano dirottate in luoghi diversi da quelli dichiarati – ma di merci munite di regolare permesso. In effetti Domenico Ugeri, deputato del *Transito*, nonché

possessore della «Stadella» di Verona, fu accusato di aver introdotto un simile abuso⁶.

Non seguiremo i tentativi della burocrazia veneziana di normalizzare la questione del Sottovento – anche se il ripetersi, per decine di anni, di decreti in merito sembra testimoniare, come di solito accade in Antico Regime, l'inefficacia – perché il farlo ci porterebbe troppo lontano dal nostro obiettivo. Né, per lo stesso motivo, esamineremo il dibattito che, tra molti soggetti, si aprì su tale argomento, se non per cogliere due elementi necessari ai fini del nostro scritto.

Nel dibattito intervennero, tra gli altri, i daziari, gli interessati alla gestione delle due dogane, i mercanti veneziani e i proprietari dei battelli di Chioggia. I primi, naturalmente, erano favorevoli a una limitazione delle esenzioni, gli altri soggetti erano favorevole a una lettura il più estesa possibile dei privilegi. Questi motivavano il loro punto di vista con il fatto che, se non fossero stati sudditi veneziani a gestire tali traffici, lo avrebbe fatto qualcun altro e questo non avrebbe favorito in alcun modo l'arricchimento dello Stato, bensì il suo impoverimento.

Soprattutto, però, quello che sembra emergere da tale confronto è la marginalità del ruolo dello Stato che sembra incapace di incidere sulla situazione, guidato nella sua azione da interessi particolari e clientelari – ed è forte, ad esempio, il sospetto che a provocare le disgrazie di Ugeri siano state le mosse di clientele concorrenti alla sua posizione. Una marginalità che rimanda, forse, alle difficoltà vissute dalla Repubblica nel controllare l'Adriatico e al fatto che le tradizionali rotte commerciali con le sue merci non erano oramai più il settore dominante della vita economica veneziana, né tantomeno il settore privilegiato d'investimento della sua classe dirigente⁷. Certo è, invece, che le pratiche denunciate nei primi anni del '700 come una novità erano di fatto presenti già nei secoli precedenti. L'utilizzo del Traffico di Sottovento come via privilegiata per sottrarre le merci al pagamento dei dazi – pure attraverso l'emissione di regolari bollette registrate nei libri delle dogane – era senza dubbio un fatto consolidato. Quello che ne mutava ruolo e significato – ponendolo all'attenzione delle magistrature – era il mutato contesto in cui questi abusi avvenivano.

3 – SUDDITI ANFIBI

Verso la fine del XVII secolo, il predominio veneziano sull'Adriatico appariva seriamente compromesso e la Serenissima non sembrava più in grado di svolgere funzioni di controllo militare adeguate per garantire la sicurezza del mare, né tantomeno di regolare i flussi commerciali che lo attraversavano⁸. Questo non tanto per la concorrenza, pur presente, delle flotte appartenenti alle grandi potenze europee ed atlantiche oppure per quella degli Stati che si affacciavano sull'Adriatico, quanto a causa dell'azione delle marinerie dei medi e piccoli centri di entrambe le sponde del mare. In effetti, la supremazia veneziana era erosa dal “basso”, dalla continua e incessante navigazione di centinaia di piccole

imbarcazioni dalla portata raramente superiore alle 100 tonnellate – tartane, trabaccoli, pieleggi – che in modo spontaneo, autonomo e non coordinato e prive dell'appoggio delle grandi potenze continentali stavano rimodellando il sistema adriatico⁹.

Le magistrature veneziane assistevano inermi allo spettacolo di un mare in cui i «*legni minori di qualsiasi condizione*» navigavano «*con libertà*» e senza alcuna «*licenza*» della Dominante. Ad esempio, la marineria di Dulcigno, forte di decine di piccole imbarcazioni – in parte acquistate dai «*tripolini*», in parte costruite a Durazzo e a Ragusa – in una frenetica attività in cui contrabbando, mercatura e pirateria si confondevano e si contaminavano, trafficavano senza «*ostacolo*» con i porti austriaci di Fiume, Buccari e Trieste, con la Puglia, con Manfredonia, Bari e Brindisi, con Ancona, con le provincie venete d'Istria e Dalmazia, e perfino con la stessa Venezia, «*inalberando più bandiere*» a seconda della convenienza. Altrettanto facevano i sudditi pontifici e le marinerie dei domini asburgici e di Venezia, in Istria e in Dalmazia come nel Dogado stesso, a Burano, Pellestrina e Chioggia. «*Sudditi anfibi*», questi ultimi, come venivano sconsolatamente definiti dalla burocrazia della Serenissima, per la loro capacità di sfuggire a ogni controllo, mutando bandiera, nazionalità e identità a seconda del porto frequentato e dell'utilità¹⁰. Così proprietari di barca chioggiotti potevano rivolgersi alle magistrature veneziane per essere difesi dalle pretese dei consoli pontifici che in Chioggia esigevano il pagamento dei diritti loro dovuti, pur ammettendo di aver stabilito dimora a Ponte Lagoscuro, nel Ferrarese, ma solo per «*farsi credere*» sudditi pontifici e grazie al «*fitizio incolato*» godere dei privilegi concessi a quella piazza. Altri, invece, sostenevano il contrario, rivendicando il loro trasferimento nello Stato pontificio per sottrarsi alle richieste dei consoli veneti. D'altro canto, non era difficile farsi passare per pontifici, poiché, forse non a caso, le barche pontificie non avevano né patenti, né passaporti e poche di esse erano usate a alzare bandiera¹¹.

Fu una fase di emersione e splendore delle vecchie linee del contrabbando che per secoli avevano innervato il mare e le terre che su di esso si affacciavano e dei loro protagonisti, in un contesto in cui le amicizie e le inimicizie – con risse, omicidi, liti e abordaggi – sembrano seguire più logiche comunitarie, familiari e clientelari piuttosto che logiche statali; queste ultime, anzi, più che subite, paiono essere manipolate. Tutto questo, nel vuoto di potere causato dal ritrarsi della Serenissima verso la terraferma e dal mancato intervento di altre entità statali, significò, appunto, un mutamento del sistema adriatico e delle sue gerarchie. Un mutamento che si manifestò nella rottura delle regole che Venezia a lungo aveva imposto. Agli occhi della Serenissima pericoli alla salute pubblica provenivano dal fatto che molte merci circolavano senza rispettare le norme della quarantena, esponendo il dominio al pericolo del contagio. Un'altra minaccia era la liberalizzazione dei traffici delle armi e dei materiali strategici, e la canapa era tra questi, verso il Levante. Se i chioggiotti, che avevano legami molto stretti con i mercanti bergamaschi e bresciani, rifornivano di armi i cor-

sari di Dulcigno, alle fiere di Senigallia e Ancona, dove greci e «*persone soggette al dominio turco*» si recavano per acquistare, le armi erano vendute senza alcuna restrizione¹². Ma soprattutto il mutamento si manifestò nella ridefinizione delle gerarchie, quantitative e qualitative, tra le merci trasportate e le linee percorse. Se le linee con il Levante, appannaggio delle navi “grandi”, erano controllate essenzialmente dalle bandiere nord europee – Francia, Inghilterra, Olanda, etc. – queste, e le merci che su di esse correvano, sembrano perdere d’importanza rispetto alle piccole imbarcazioni, dedite al trasporto di merci più pesanti e povere, che in tale momento diventano l’elemento centrale del sistema commerciale di quel mare. Le merci che dominavano i traffici erano adesso frumento, mais, cereali minori, riso, uva passa, olio, vino, acquavite, canapa, ortaggi, salumi, formaggi e tessuti di bassa qualità, mentre il cabotaggio diventava il perno della definizione degli spazi economici adriatici e del funzionamento del sistema commerciale¹³.

E non pare certo un caso che uno degli snodi centrali di questi traffici fosse il porto “naturale”, o «*secca*», di Goro, uno dei principali nodi di intersezione delle merci tra terra e mare, ‘costruito’ più dalla forza delle acque che dall’azione degli uomini. Ecco come, nel 1632, il podestà veneziano di Chioggia, Paolo Bellegno, lo descriveva:

Li confini di Chioza altri si congiungono col Padovano, altri col Polesine, et altri s’estendono verso il Ferrarese con Ariano, et Goro, nel qual loco è la saca in cui c’entrano vascelli d’ogni sorte con mercantie, i quali poi in per lo fiume Po con barche vengon condotte a Ferrara et di là per altri parti si dispensano [...] Essa saca è posta sotto la punta di Goro che è una punta di terra estesa assai nel mare longi da Chioza 25 miglia, et è un porto così detto fatto dalla natura, per l’incontro dell’acque dolci de fiumi, che mettono ivi capo, col mare, dal fragore del quale per lo flusso et reflusso suo, levato l’humor più sottile della terra riman la sabia, che accumulata dall’onde in diverse parti formano mote, che alzatesi dalla somità dell’acqua apparano come isolette, dietro le quali per l’ordinario vi si vede qualche canale, per dove transitano le barche de pescatori; così è costituita la detta saca dall’acque del Po et dal mare, rimastovi dentro tanto spatio ch’è capace d’ogni vassello.¹⁴

4 – CABOTAGGIO E CONTRABBANDO

Il mutarsi delle gerarchie economiche e di potere e le modificazioni degli spazi economici trovano un preciso riscontro negli andamenti demografici dei piccoli e medi centri marittimi che furono capaci di porsi quali protagonisti di quei traffici. Anche sulle sponde dell’Adriatico, il XVIII secolo fu un momento di «*riorganizzazione del reticolo insediativo*»¹⁵.

Tralasciamo qui, per il momento, il caso di Trieste che nel corso del Settecento, in seguito alla concessione del porto franco da parte dell’imperatore Carlo VI

d'Asburgo, aumentò velocemente la popolazione passando dai circa 7.000 abitanti di inizio '700 ai quasi 25.000 di fine secolo. Tale esempio non è probante ai fini del nostro discorso, proprio per la stretta interdipendenza, anche se non ancora chiarita nella sua completezza, tra crescita locale e politiche del centro. Quello che qui è importante sottolineare è che il dinamismo demografico di Trieste e la sua capacità di attrarre popolazione non furono un fenomeno isolato. In quello scorcio temporale, molti altri centri medi e piccoli dell'Adriatico, e pure alcuni localizzati lungo le vie fluviali a quel mare strettamente collegate, mostrarono un dinamismo e una capacità simili, pur rimanendo al di fuori dell'intervento statale¹⁶.

Chioggia, dal XIV secolo suddita di Venezia, era situata allo sbocco del fiume Adige, a poche miglia dal delta del Po e da Goro e al centro di una fitta rete di canali che collegavano tra loro queste due vie d'acqua ed esse con l'Adriatico¹⁷. Grazie a tale posizione e alle risorse rese disponibili dalla presenza del Transito di Sottovento, nel piccolo centro Adriatico si era sviluppata una solida marineria forte di centinaia di piccole e piccolissime imbarcazioni¹⁸. Questa, nel XVI e XVII secolo, era impegnata «*in un continuo commercio di centinaia di barche*» in cui, come al solito, contrabbandi, pratiche lecite e attività illegali erano confusi e mescolati «*poco importando che il fonte sia impuro, quando riesce utile e facendo il proprio interesse*». Le rotte tradizionali erano quelle che univano il Po e l'Adige alla Puglia, all'Abruzzo, alle Marche, alla Romagna, ma anche all'Istria, alla Dalmazia e all'Albania. Le merci trasportate erano soprattutto prodotti agricoli – frumento, vino, olio – e sale, ma ad esse si accompagnava «*ogni genere di mercanzia*». I padroni di imbarcazioni di Chioggia erano soprattutto spedizionieri che trasportavano merci per conto di altri, per mercanti sudditi di Venezia (come quelli di Padova, di Brescia e di Bergamo) e per mercanti appartenenti a Stati esteri. Fidati e stimati per la puntualità e la difesa dei carichi, si erano qualificati come “carrettieri” dell'Adriatico; nel 1629, il podestà di Chioggia, il nobile veneziano Pietro Contarini, scriveva di loro: «*per la frequenza dei viaggi che fanno, hanno in modo addomesticato l'uso di quello mare, che lo trattano per ogni parte, d'ogni tempo e con ogni fortuna; sono velocissimi nei viaggi*»¹⁹. Nel Settecento il quadro non cambia e le notizie riportate nei dispacci della burocrazia veneziana sembrano monotone ripetizioni. I bastimenti chioggiotti hanno «*triplicato*» i viaggi da e per Ancona, importando nella Dominante, «*senza minima osservazione delle leggi*», merci originarie dalla Romagna, dal Levante e dal Ponente. A Trieste, invece, «*li chiozoti, parimenti li buranelli, gli istriani a gara concorrono a portar le merci, oltre a levarle, e chi contrabbandando, li introducono nella Dominante; altri per la via di Goro, per li canali interni entrano nei propri stati e spargono le merci con notabile danno dei pubblici dazi*»²⁰.

Così, nel '600 questa attività, allora “interstiziale” rispetto ai grandi traffici, si concretizzò in una lenta crescita demografica della Podestaria di Chioggia – l'attuale territorio del comune di Chioggia più l'isola di Pellestrina – che passò dagli 11.300 abitanti del 1609 ai 13.800 del 1629. Ma col '700 il cabotaggio acqui-

stò un ruolo centrale nel sistema adriatico e la marineria chioggiotta si trovò nella condizione ideale per sfruttare l'occasione che si presentava. La crescita si concretizzò nella richiesta, avanzata dalla città alla Dominante, che le fosse riconosciuto il privilegio di portofranco, quale strumento per risolvere le sorti del commercio dello Stato veneziano. Addirittura, se questa richiesta, pur appoggiata da importanti membri delle magistrature veneziane, non venne accolta, Chioggia fu pronta a riproporla, alla fine del secolo, una volta che al dominio della Serenissima si era sostituito quello francese²¹. Parallelamente a tale presa di coscienza di sé e delle proprie possibilità, il numero degli abitanti crebbe velocemente. I rapporti dei Podestà veneziani ci tratteggiano, pure con qualche cenno di sorpresa, il quadro di una città i cui abitanti crescono di giorno in giorno e che arrivano a stimare, per la metà del secolo, in oltre 40.000 unità. Alcuni studi recenti ci forniscono cifre più prudenti, proponendo, per gli anni '60, il numero di circa 30.000 abitanti. Un dato, comunque, sempre ragguardevole e raggiunto in seguito a un andamento demografico «*anomalo*» rispetto a quello degli altri territori dello Stato veneto, «*caratterizzati, nel XVIII secolo, dallo stazionamento demografico o da una crescita lenta*»²².

Una crescita demografica, senz'altro frutto della capacità di attrarre popolazione – per esempio dal bergamasco – e ancora più spettacolare perché pure accompagnata da una costante emigrazione diretta verso gli altri porti dell'Adriatico e soprattutto verso le coste della Romagna e che, se senz'altro era legata alla ricerca di migliori condizioni di vita, va però anche inquadrata in strategie miranti a creare catene di relazioni e appoggi lungo le rotte dei traffici, a ramificarsi nei diversi sbocchi delle merci e a sfruttare al meglio le opportunità offerte dalle diverse politiche statali. Inoltre, se questa pratica era già attestata per i secoli precedenti, proprio nel corso del '700 pare assumere particolare rilevanza. A Rimini, secondo dati delle magistrature veneziane, nel 1753 su duecento pescatori, centottanta erano chioggiotti e in quegli anni si stimava che oltre un migliaio di loro vivesse nella città romagnola, «*dove un intero quartiere fu denominato "chiozzotto"*». Molti altri, poi, si trasferirono a Trieste oppure a Cesenatico²³.

Tutto ciò, inoltre, non può non far intravedere una generale dinamicità demografica dei centri dell'Adriatico centro settentrionale e di quelli strettamente collegati alle sue linee commerciali, sia per quanto riguarda quelli di dimensioni maggiori, sia per quanto concerne quelli minori. Ad esempio a Papozze, piccolo centro del delta del Po, e in molti altri centri del Ferrarese, come a Ponte Lagoscuero, «*si ritrovavano moltissimi chiozzotti, pellestrinotti e altri sudditi veneti, ma anche regnicoli, mantovani e modenesi*», tutti proprietari di barche²⁴. Una realtà, questa, che con i suoi aspetti mobili e cosmopoliti sembra per altro essere propria anche dell'altra sponda dell'Adriatico. Negli anni Trenta del '700, Giovanni Pellegrino, avvocato fiscale per Venezia a Zara, scriveva che in quella provincia il maggior numero di mercanti era nativo di Bergamo, «*ma per il lungo domicilio che vi tengono e per le parentele contratte con matrimonio, possono dirsi abitanti, anzi alcuni di essi sono assunti tra i cittadini*»; a essi si aggiungevano,

in quella attività, molti «bosnesi e bulgari cristiani, quali vi hanno piantato le loro famiglie e piantate botteghe», greci del Levante ed ebrei, soprattutto di Zara, Sebenico, Spalato²⁵.

5 – LA «LIBERA NAVIGAZIONE»

Nel vuoto di potere causato dal ridimensionamento del ruolo di Venezia, cercarono di inserirsi anche altre compagini statali i cui domini si affacciavano sul mare. Il proclama del 1717 con cui l'Austria proclamò la «sicura e libera navigazione» nell'Adriatico, il successivo decreto del 1719 che dichiarò porti franchi Trieste e Fiume e poi, nel 1733, l'analogo provvedimento pontificio che, nello Stato della chiesa, concesse franchigie simili ad Ancona, anch'essa elevata al rango di porto franco, sono forse gli elementi più appariscenti di tale processo. Tuttavia, nel contesto del sistema adriatico, tali interventi appaiono essere la presa d'atto di una realtà già esistente, piuttosto che il fondamento, frutto di una precisa volontà politica, di un nuovo ordine nel mare. Questo almeno fino verso la fine del secolo, quando nuove modifiche nella gerarchia delle rotte e delle merci e una rinnovata capacità degli Stati di controllare le acque, sembrano indicare, forse, un mutamento di tendenza. Con ciò non intendiamo sminuire il significato e il peso dell'intervento statale. Le politiche pubbliche e le risorse che queste misero a disposizione delle realtà locali furono centrali per l'esito della concorrenza scatenatasi per il controllo delle rotte e dei traffici e per la definizione dei meccanismi del funzionamento del sistema adriatico e delle gerarchie tra porti e città. Ma questo, appunto, in un costante rapporto di interazione con le realtà locali. Un rapporto in cui gli Stati sembrano essere spesso in ritardo, impegnati a rincorrere una situazione che di fatto non determinavano, di cui non riuscivano a cancellare le logiche interne e che rispondeva all'intervento pubblico in modo autonomo e spesso inatteso.

Si vedano, ad esempio, le strategie asburgiche, nella loro debolezza e nei loro tentennamenti, frutto pure dei ritardi e delle difficoltà politiche ed economiche dell'Impero. L'istituzione dei porti franchi di Trieste e Fiume si inserì in vasti disegni che, sfruttando questi sbocchi nell'Adriatico, prevedevano da un lato lo sviluppo commerciale e coloniale verso i paesi e i mari africani e asiatici, dall'altro la formazione di una vasta rete di traffici tale da rinforzare l'unità economica e politica dei domini asburgici. Tuttavia, in entrambi i casi, un esame più minuzioso delinea un quadro in cui sia gli obiettivi, sia l'effettiva capacità di governo della corte di Vienna e della burocrazia statale appaiono, almeno in parte, ridimensionati e comunque fortemente condizionati da interessi non direttamente riconducibili alla sfera pubblica²⁶.

Il tentativo di estendere i commerci verso l'Asia fu per molti aspetti velleitario, caratterizzato dalla scarsità dei mezzi impiegati e dal limitato impegno dello Stato. Se questo cercò di ottenere il massimo risultato con l'investimento

minimo, a loro volta i gruppi privati coinvolti tentarono di sfruttare l'appoggio pubblico ai fini della soddisfazione di interessi propri. Il tutto, poi, venne affidato alla direzione di avventurieri senz'altro affascinanti, ma nel contempo non sempre affidabili e non direttamente riconducibili alle strutture militari e amministrative asburgiche²⁷.

Più complesse, e ancora in gran parte da studiare, le vicende concernenti i piani volti a incrementare gli scambi commerciali tra le diverse aree dell'Impero. Furono immaginati numerosi progetti che, incentrati su Trieste, aspiravano a collegare la Lombardia, la Toscana, il Regno di Napoli con Vienna e i Balcani e pensate alleanze, specie con lo Stato pontificio, capaci di supportare tali progetti. Se gli investimenti statali furono più consistenti – pur se sempre insufficienti rispetto agli obiettivi proclamati – e la vigilanza della burocrazia asburgica fu più pressante, anche il numero delle realtà locali e degli interessi privati coinvolti fu maggiore, come maggiore fu il loro coinvolgimento. Basti qui un solo esempio²⁸.

Nella prima metà del '700, molte delle strategie e delle politiche asburgiche concernenti tale materia furono pensate, proposte e dirette dal ferrarese Fortunato Cervelli. Costui era un polivalente uomo d'affari, amministratore di beni fondiari altrui e a sua volta proprietario terriero, mercante, finanziere, fornitore dell'esercito imperiale, nonché appaltatore di dazi pubblici. Nel corso di una incredibile carriera in cui corruzione, diplomazia, malversazioni, delitti e violenze, attività finanziarie, commerci, contrabbandi, interessi privati e servizi resi all'Impero si intrecciarono confusamente, accumulò un ingentissimo patrimonio, ottenne il titolo nobiliare e ricoprì importantissime cariche nell'amministrazione asburgica.

Assunto al rango di «plenipotenziario» per i commerci in nome degli Asburgo, assiduo frequentatore della corte di Vienna, ma anche di quelle di Roma e Napoli, intimo di molte delle più importanti e influenti personalità dell'Impero, viaggiatore vorticoso tra le città italiane e austriache e impegnato in trattative diplomatiche ai massimi livelli, spese gran parte delle sue energie per sostenere le sue idee – e ottenere per queste l'appoggio dello Stato – concernenti un sistema commerciale che mettesse in comunicazione tra loro i domini imperiali e, più in generale, le diverse aree economiche presenti nella Penisola italiana con quelle dell'Europa centrale e dei Balcani attraverso Trieste e il Po, tramite il porto di Goro. Nei suoi piani tutte le merci che transitavano per le rotte adriatiche e tutte quelle che provenivano da oltralpe sarebbero dovute passare per queste due piazze – a cavallo degli anni '20 e '30 del '700 cercò in tutti i modi di far decollare la fiera di Trieste – e da lì essere smistate verso le varie destinazioni, o per la via del mare verso gli altri porti adriatici, o lungo i fiumi, verso l'Emilia e la Lombardia e poi, pure lungo le mulattiere appenniniche e alpine, verso la Toscana e Genova o verso gli altri paesi Europei. Non era un caso, però, che nel Ferrarese e nel delta del Po si incentrassero i beni, le proprietà e gli affari di Cervelli. In quelle zone era appunto amministratore di amplissime proprietà fon-

diarie, interessato alla condotta delle Valli di Comacchio, ma soprattutto appaltatore di dazi: dapprima quello sulle barche transitanti per il Po di Primaro, poi della Tesoreria di Ferrara, che consentiva di controllare i dazi sui traffici dell'intera provincia. In questo riesiedevano le motivazioni che lo spingevano a fare tutto quanto era in suo potere affinché la maggior quantità di merci possibile transitasse da lì²⁹.

Inoltre questo non era tutto. A partire dal 1730-1731, venne istituito un servizio di «*traghetto*» settimanale adibito al trasporto di merci tra Ponte Lagoscuro e Trieste per il tramite di Goro. La burocrazia veneziana definì tale servizio come uno di «*quelli colpi dolorosi che hanno penetrato il cuore*» del Doge. Negli anni '40 le imbarcazioni impiegate, le «*corriere*», erano diventate tre, organizzate in modo che una fosse sempre in viaggio. L'imprenditore che in Trieste aveva avviato tale traffico era sempre un ferrarese, Francesco Balletti, naturalmente in società proprio con Cervelli e con l'obiettivo specifico di introdurre in città, tra le altre merci, anche canapa e corde. Proprio nell'aprile del 1731 Balletti si era recato a Vienna proponendo «*alla corte di Vienna di pagare annualmente tre mila fiorini per riscuotere il dazio della pesa che pagano le mercanzie nell'essere estratte et introdotte nella città, purché la Corte faccia che le merci provenienti da Livorno et da Genova et che passano in Germania per la via del Tirolo e Ponteba per l'avvenire prendino la strada del Po a Trieste*»³⁰.

Tuttavia, se i progetti di Cervelli erano senz'altro grandiosi, non erano certo una novità. Già abbiamo sottolineato il ruolo rivestito dai grandi appaltatori dei dazi nell'organizzazione del contrabbando, come nel caso del Traffico di Sottovento, ma non è a questo che qui ci vogliamo riferire. Vogliamo, invece, rilevare come le linee commerciali che egli disegnavo altro non erano che quelle tradizionali del contrabbando e delle merci "povere", attive nell'Adriatico e nei fiumi da decenni, se non da secoli.

Nel 1619 Pietro Contarini, podestà di Chioggia, descrivendo i traffici di cereali, olio e sale che univano la Puglia, lo Stato pontificio e la Lombardia per il tramite di Goro, scriveva che il dazio di Ponte Lagoscuro in pochi anni aveva così arricchito il suo possessore, il genovese Giovanni Giorgio Costaguti, che questi non solo aveva affittato tutte le valli di Comacchio, ma era diventato «*principale di tutti li negotii del paese. Viene detto egli habbia un milione et più di scudi contanti et che negl'ultimi torbidi della sua patria si sii da lui comprata quella nobiltà con l'esborso di quarantamille doble*»³¹.

6 – UN GENERE IMPORTANTISSIMO

Il canape, per li tanti e diversi usi che se ne fanno e in ogni tempo e di pace e di guerra, e in ogni luogo, e in mare e in terra, è uno dei generi importantissimi dell'universale commercio e però oggetto ben degno delle pubbliche applicationi per tutti e due li rapporti, del pubblico e del privato interesse.³²

Come scrivevano i Cinque Savi alla Mercanzia, nel contesto del sistema Adriatico la canapa era una merce *«importantissima»*. Innanzitutto – è banale scriverlo – si trattava di *«uno dei requisiti non solo utile, ma necessario alla navigazione»*. Con essa si fabbricavano le vele e le corde utilizzate per armare le navi che solcavano il mare ed essa era impiegata pure per l'impermeabilizzazione degli scafi dei natanti e per questo – e per qualche uso secondario come la preparazione di *«balle incendiare»* – era considerata un materiale “strategico”, i cui possibili impieghi militari avevano portato nel tempo all'emanazione di una serie di norme volte a controllare gli scambi e ad impedire le esportazioni verso i paesi nemici, in particolare verso l'Impero ottomano. La canapa, inoltre, aveva un ulteriore impatto su altri settori dell'economia delle regioni e delle città che si affacciavano direttamente sull'Adriatico, sia per quanto riguardava la pesca – le reti erano fatte di canapa – sia per quanto concerneva il settore secondario – la cantieristica e il suo indotto e il comparto tessile – favorendo la localizzazione di importanti attività manifatturiere, capaci di dare occupazione a molte persone e di produrre e ridistribuire ricchezza³³.

Oltre questo, però, la canapa risultava importante soprattutto per altre qualità. Innanzitutto si trattava di una merce molto ricercata dalle navi *«ponentine»* – come le grandi navi francesi e inglesi – che giungevano in Adriatico, poi, *«essendo di mole e grande imbroglio»*, cioè di grande ingombro, era un tipo di merce *«opportunistissimo a dare il ricarico ai bastimenti»* in quanto *«atto a formare con mediocrità di capitale un carico»*³⁴.

Proprio la possibilità del *«ricarico»* era un elemento centrale per il funzionamento del sistema adriatico e per determinare le fortune di un porto. Le imbarcazioni, e in particolar modo le grandi navi, che nelle stive stipavano le merci più pregiate, erano attratte là dove la vendita delle merci trasportate era considerata più sicura e più veloce. Si cercava di minimizzare il rischio di dover trascorrere lunghi periodi attraccati in attesa di trovare un compratore per il carico – o il pericolo di dovere addirittura ripartire senza che questo fosse stato venduto – per l'aumento dei costi e per il mancato guadagno che questo comportava.

I mercanti che agivano nelle diverse piazze, per poter accrescere il loro giro d'affari, dovevano dunque far sì che in loco fossero disponibili o denaro da spendere negli acquisti, o merci da fornire in cambio. Anzi, soprattutto che vi fossero merci da ricaricare. Questo non solo per evitare gli eventuali problemi che le imbarcazioni potevano incontrare navigando con le stive vuote. Infatti da un lato utilizzare merci per il *«ricarico»* consentiva sia di diminuire il costo del trasporto per unità di carico, sia di sfruttare le differenze di prezzo esistente tra le diverse aree economiche che venivano messe in contatto, aumentando così i margini di profitto di tutti gli operatori coinvolti³⁵. Dall'altro, poiché i capitali disponibili erano sempre insufficienti, specie nelle piazze minori, era essenziale riuscire a garantire la continuità degli scambi, limitando il più possibile il ricorso alla moneta.

Così, era in gran parte la «*necessità che i prodotti per i quali esisteva una domanda fossero effettivamente a disposizione del mercante*» a motivare gli investimenti operati in campo manifatturiero dai «*tipici mercanti del mondo preindustriale*»³⁶. Il fatto che costoro si muovessero lungo complicate reti di rapporti e legami (societari, clientelari, familiari) di cui è spesso difficile capire e ricostruire motivazioni e consistenze e che spesso agissero in molte piazze, magari grazie all'operato di prestanome o grazie a accordi segreti con soci e dipendenti occulti, controllando a volte il ciclo completo delle merci dal luogo di origine alla destinazione finale, non muta le logiche che guidavano il loro operato. Anche in tale caso le convenienze a non far viaggiare le imbarcazioni vuote e a utilizzare le merci al posto delle monete erano le stesse. Bisognava, comunque, garantire l'equilibrio commerciale tra le diverse aree economiche messe in contatto. Così, interessi e pratiche dei mercanti si trovavano ad essere in parte divergenti e conflittuali con le politiche mercantilistiche degli Stati, volte al miglioramento della bilancia dei pagamenti.

Ipotesi di scambio delle merci X, Y tra due scali adriatici

Ipotesi I

Piazza A		Piazza B
1X = Lire 60 (Valore carico all'arrivo lire 600)	← 10X	1X = lire 50 (Valore carico alla partenza lire 500)
1Y = Lire 100 (Valore carico alla partenza lire 600)	6Y →	1Y = Lire 110 (Valore carico all'arrivo lire 660)

Ipotesi II

Piazza A		Piazza B
1X = Lire 100 (Valore carico all'arrivo lire 1000)	← 10X	1X = Lire 50 (Valore carico alla partenza lire 500)
1Y = Lire 200 (Valore carico alla partenza lire 1000)	5Y →	1Y = Lire 300 (Valore carico all'arrivo lire 1500)

All'interno del quadro della concorrenza apertasi tra gli Stati che si affacciavano sull'Adriatico per l'occupazione degli spazi lasciati vuoti dalla Serenissima e nel contesto dei piani pensati dalle amministrazioni austriache e pontificie per potenziare le linee dei traffici che scavalcavano gli snodi ancora controllati da Venezia, nel 1732 papa Clemente XII concesse il privilegio di porto franco a Ancona³⁷. Da tempo la burocrazia veneziana sorvegliava attentamente le intenzioni papali e subito cercò di individuare e avviare le opportune contromosse per affrontare le strategie degli avversari. La posta in gioco non era naturalmente solo l'eventuale crescita di quello scalo, ma l'intero assetto del sistema Adriatico. Ad allarmare la Serenissima erano soprattutto i possibili legami che si sarebbero potuti instaurare tra il porto pontificio, la Romagna e il Nord Italia e, soprattutto, Trieste e il rischio di un ulteriore ridimensionamento delle rotte commerciali poste sotto l'egida veneziana a vantaggio di quelle controllate dagli Asburgo. Nella competizione che si aprì la canapa giocò un ruolo centrale.

Già nel 1731, le magistrature della Repubblica avviarono una massiccia e capillare indagine per capire quali fossero i flussi di traffico che coinvolgevano il porto di Ancona, chi ne fossero i protagonisti, quali merci fossero fondamentali per la ricchezza di quello scalo e come si sarebbe potuto intervenire per arrestarne lo sviluppo e danneggiarne gli interessi. Riguardo ciò, la linea d'azione scelta era quella, una volta individuate le mercanzie più importanti per il funzionamento dei meccanismi commerciali incentrati sul porto pontificio, di bloccare, attraverso divieti e, soprattutto, l'imposizione di dazi, le merci che transitavano per i domini veneziani lì dirette. Era una pratica tradizionale, questa, per la Serenissima, già applicata negli anni '20 di quel secolo, quando, dopo la proclamazione, nel 1719, dei porti franchi di Trieste e Fiume, Venezia cercò di avviare una politica daziaria volta a impedire che il riso e il frumento, che dalla Lombardia venivano spediti verso il sud dell'Italia, raggiungessero il Regno di Napoli, in quella che il Consiglio Collaterale di tale Regno definì la «*Guerra del riso*»³⁸.

Secondo le informazioni raccolte, le imbarcazioni più use a frequentare il porto di Ancona erano quelle che battevano bandiera austriaca, pontificia, francese, inglese, olandese, veneta, greca, ragusea e maltese; tra queste, nei primi anni '30, le veneziane vantavano il maggior numero di approdi. Il porto era inserito in una fitta rete di rapporti commerciali che lo collegava soprattutto alle principali piazze di entrambe le sponde dell'Adriatico – con la Romagna, con il litorale veneto e con quello austriaco, con Chioggia e con Trieste, con la Dalmazia, con l'Istria e l'Albania – e poi con gli altri scali mediterranei. Molti tra gli osservatori sottolineavano il ruolo strategico rivestito dalla facilità delle comunicazioni con il delta del Po. Le mercanzie ritenute più importanti per i meccanismi dei traffici in cui il porto pontificio era inserito erano generi alimentari – come frumento, vino, legumi, cereali, olio, riso, frutti, ortaggi, uva, pesci salati, formaggi e salumi – prodotti tessili – lane, tele miste, rasi di Firenze e veli di

Bologna – e poi montoni, cuoi, cere e candele, manufatti diversi e naturalmente canapa grezza e lavorata. Ad esempio, la marineria pontificia, «*con accessi continui*», trasportava nelle città dalmate frutti, erbaggi, riso, legnami, frumento, mais, vino, prosciutti, salami, lardo, aglio, cipolle, capponi, maioliche, corde, stoppe e canapa lavorata. Qui i pontifici, per lo più, vendevano le loro merci direttamente dalle barche, attraccate alle rive, e raramente affittavano magazzini. In senso opposto viaggiavano lane, pesci salati, formaggi, salumi, spelta e candele. Invece, tra i prodotti che assicuravano il ricarico alle imbarcazioni che approdavano ad Ancona spiccavano per importanza il frumento e gli altri cereali, la canapa, lo zolfo e il cremor di tartaro. Era soprattutto la disponibilità di tali merci a richiamare le navi di grande portata provenienti da Ponente³⁹.

Così delineata la realtà dello scalo pontificio, la burocrazia veneziana prese le sue decisioni elaborando la strategia ritenuta più efficace per ostacolarne il funzionamento e impedirne un ulteriore sviluppo: si trattava di bloccare l'afflusso della canapa proveniente dal Bolognese. A motivare questa scelta era anche la convinzione che le grandi navi ponentine rivestissero un ruolo centrale per le sorti del porto di Ancona. Forse questa era una valutazione in parte errata ed è possibile supporre che in quello scalo il cabotaggio avesse un ruolo preponderante, tuttavia è certo che la canapa era alla base di un consistente flusso di traffico, consolidato nel tempo e perno di rilevanti interessi.

Secondo i veneziani le navi ponentine disponevano di due possibili piazze dove rifornirsi di canapa: Riga, dove confluiva quella della «*Moscovia*», e, appunto, Ancona, dove confluiva quella prodotta nel Bolognese, considerata da tutti la migliore per qualità e la più adatta per la fabbricazione delle corde e gomene necessarie alla navigazione, ma anche nel Ferrarese e in altre aree dell'Emilia e della Romagna. Tra queste due piazze sceglievano secondo i prezzi del momento. Il predominio dello scalo pontificio in Adriatico rispetto a questo tipo di merce era tale che non solo quelle navi si dirigevano direttamente a Ancona per caricarla, ma, pur se attraccavano a Venezia per scaricare le loro mercanzie, salvavano poi vuote e andavano a caricarla in quel porto e «*talvolta a riceverlo dalla punta di Goro, attendendo che il pontificio traghetto di Primaro glielo portasse a bordo*». Nel giugno del 1733, proprio mentre le magistrature della Serenissima discutevano di tali questioni, alcuni mercanti inglesi lasciarono lo scalo veneziano con le stive delle loro imbarcazioni vuote, diretti, come si «*vociferava*», ad Ancona a imbarcare canapa. Un predominio, inoltre, che risaliva assai indietro nel tempo se, «*a memoria d'uomo*», non si ricordava una spedizione di canapa grezza inviata verso Ponente e che a lungo era stato frutto di «*quelle qualità di franchiggia che dipendevano più dall'arbitrato dei gabellieri che dall'autorità del governo*». Un traffico, quindi, instauratosi al di fuori dell'intervento statale, nello spazio marginale occupato per molto tempo dal cabotaggio e dal contrabbando e che per questo, come scrivevano i Savi in una loro relazione, «*passò inosservato*»⁴⁰.

Tuttavia, quando in seguito all'editto di Clemente XII, però, si «*prese interesse al canape*», oramai le esportazione della canapa da Venezia erano «*disseccate*» sia

verso il Ponente, sia verso il Levante e quella che vi arrivava, necessaria per soddisfare i bisogni della «*navigazione pubblica e mercantile*» e quelli della terraferma, era sempre in minor quantità e soprattutto, come lamentavano i Capi di Piazza dello scalo realtino, oltre «*a quella determinata quantità che dal nostro costante viene chiamata, niente più ne recapita*». Invece «*tutto il rimanente*», e si trattava di «*riguardevoli partite*» di canapa grezza e lavorata, «*viene da bolognesi a proprio rischio adirizzato in Ancona*»⁴¹.

«*Ragguardevoli partite*» – lì trasportate dalle marinerie di Cesenatico, Chioggia e Rimini con le loro tartane, i loro pieleggi e i loro trabaccoli – che non è facile quantificare con precisione. Nel 1731 le autorità pontificie sostenevano che ogni anno vi arrivassero dal Bolognese 1.000 balle di canapa; nel 1733 i Capi di Piazza di Venezia stimavano la canapa disponibile nello scalo di Ancona in cinque milioni di libbre (Kg. 2.384.993,5), mentre, il console veneto lì residente quantificava la canapa giuntavi nel 1736 in 1.200.000 libbre (Kg. 572.398,44), di cui 600.000 utilizzate «*per il consumo del paese*» e 600.000 «*spedite da mercanti per conto proprio o per commissione*»⁴². Per dare concretezza a queste cifre si pensi che, secondo le informazioni diffuse a Roma dall'ambasciatore di Bologna presso la corte pontificia, la canapa prodotta annualmente nel Bolognese ammontava a otto milioni di libbre. «*Di queste un milione circa si consumano per la città, e suo territorio, altri quattro milioni e mezzo in circa vengono manifatturati da gargiolari ed altri manifatturieri di detta città, per mandarsi fuori di territorio, e li restanti due milioni e mezzo rimangono greggi per smaltarsi per lo Stato e fuori*». Soprattutto verso Ancona, Senigallia, Trieste, Venezia e Livorno⁴³.

Ma, ancora una volta, pure i dati forniti dall'Ambasciatore devono essere valutati con cautela, poiché anche la Comunità di Bologna stava giocando la sua partita nella competizione apertasi tra quanti si contendevano il controllo del commercio della fibra tessile.

8 – LA GUERRA DEI DAZI

La stretta interdipendenza esistente tra i vari centri dell'Adriatico e il difficile e instabile equilibrio che caratterizzava il sistema commerciale di quel mare rendevano ogni scalo estremamente sensibile – e vulnerabile – alle politiche economiche operate dai concorrenti. Tutte le iniziative a sostegno della produzione interna e del commercio messe in atto dagli Stati coinvolti avevano immediate ripercussioni “internazionali”. Di qui la puntigliosa, a volte ossessiva, attenzione con cui tutti sorvegliavano le mosse di tutti.

In effetti, le fortune di un porto dipendevano in misura rilevante dalle politiche dei rivali e dalla propria capacità di prevenire, aggirare, utilizzare e neutralizzare i provvedimenti altrui. Così, per le sorti di Trieste, o di Ancona, le strategie veneziane, come quelle bolognesi, erano altrettanto rilevanti quanto quelle degli Asburgo, o del Papa.

In base alla legislazione vigente nella repubblica di S. Marco, tutta la canapa che entrava nei confini dello Stato doveva essere portata a Venezia e quindi stipata nei magazzini della Tana, l'edificio annesso all'Arsenale e dedicato alla produzione di corde e gomene. Qui i rappresentanti statali incaricati di reperire la canapa necessaria a soddisfare i bisogni pubblici avevano il diritto di prima scelta e solo quanto scartato da loro – o per la non idonea qualità del prodotto, o perché eccedente la domanda pubblica – poteva essere destinato alla necessità dei privati e quindi uscire dalla Tana, munito di una apposita bolletta, diretto verso la Terraferma o esportato via mare, coll'ulteriore divieto, in questo caso, di andare verso il Levante, se non veneziano. Come qualsiasi merce non esente, in questo percorso la canapa era soggetta al dazio di entrata e a quello di uscita, qualora riportata fuori dai confini dello Stato, o a quelli che regolavano i traffici interni, se diretto verso la terraferma veneziana. Ulteriori limitazioni alla circolazione della canapa, poi, erano poste dai privilegi monopolistici di cui godeva la Tana nella produzione del cordame necessario alla navigazione e agli obblighi imposti ai natanti veneziani di armarsi con manufatti di produzione pubblica.

Per altro vincoli analoghi erano imposti anche sulla commercializzazione della canapa coltivata all'interno del dominio, anche se nei primi anni del '700 la produzione "nazionale" appariva essere assai limitata.

A partire dal XIV secolo, nei distretti di Montagnana e Cologna, in territorio padovano, le autorità veneziane avevano imposto l'obbligo della coltivazione della canapa, riservandosi il diritto di prelazione e scelta del prodotto ottenuto⁴⁴. Fu creata una struttura burocratica apposita per sorvegliare e gestire tutte le fasi della produzione e del trasporto della materia prima e nel corso del '500 questi due distretti soddisfacevano buona parte dei bisogni dell'Arsenale e della Tana, arrivando a inviare nella Dominante fino a 700.000 libbre di canapa. Poi, sia per la concorrenza della canapa bolognese con il suo elevato standard qualitativo, sia per le difficoltà incontrate dalle autorità nel controllare efficacemente la collocazione finale del raccolto in un contesto caratterizzato dall'esistenza di due mercati paralleli e concorrenti, quello pubblico e quello privato, con due differenti livelli di prezzi e dalla forte presenza del contrabbando, sia per le resistenze di proprietari e contadini attratti, in determinate congiunture, dalla produzione cerealicola e sia per l'affievolirsi dell'interesse dello Stato, la «coltura si perse» e rimase «poco canape e mal coltivato»⁴⁵. Così, «le autorità veneziane, poste di fronte al peggioramento qualitativo della produzione veneta e al diminuito consumo interno, si rassegnarono ad approvvigionarsi quasi completamente all'estero»⁴⁶.

Nei primi anni del '700, infatti, Montagnana e Cologna si limitavano a fornire all'Arsenale una riserva annua di 100.000 libbre di prodotto «per li usi più bassi», mentre le importazioni dal Bolognese erano ben più cospicue. Secondo dati forniti da Pietro Giorgio Lombardo, l'arsenale ne acquistò dal Bolognese 620.000 libbre nel 1714, 660.000 nel 1715, 895.000 nel 1716⁴⁷. La canapa bolognese, per altro, non si limitava a raggiungere l'Arsenale; ancora negli anni Cinquanta del XVIII secolo si denunciavano le continue e «furtive introduzioni» del

prodotto di Bologna che, al di fuori di qualsiasi controllo, «inondava» il dominio veneziano e si ripetevano i divieti per porre rimedio «*alla maliziosa dispersione [...] [fuori della Tana] del canape estero*»⁴⁸. Questo anche tenendo conto del fatto che la richiesta di canapa proveniente dalla terraferma era senza dubbio importante; ad esempio, nel 1727 dalla Tana ne uscirono quasi un milione e mezzo di libbre dirette proprio verso le località della Terraferma veneta⁴⁹.

All'interno di una simile realtà e di un simile quadro normativo, nella pratica il deviare e il reindirizzare le consolidate linee del traffico della canapa si rivelava per Venezia un'impresa difficile e non priva di rischi. Il pericolo principale, come scrivevano i Capi di Piazza della città serenissima ai Cinque Savi alla mercanzia, era costituito dall'estrema debolezza della Repubblica di fronte a eventuali ritorsioni operate dai bolognesi e dai pontifici: «*abisognando noi estremamente li canapi bolognesi, così potrebbero per capo di contropunto aggravare esorbitantemente i medesimi, e renderci costosa una merce quale non possiamo fare a meno*». Invece, a ostacolare l'attuazione concreta di ogni possibile strategia, era la constatazione, come ad esempio si affermava in una relazione anonima presentata sempre ai Savi nel 1736, che Venezia non era assolutamente in grado di controllare e limitare la navigazione sul Po, «*entrandovi in esso le merci levate da Trieste, da Ancona e da qualunque altro luogo senza impedimento veruno*»⁵⁰.

In questo contesto il ribadire i tradizionali divieti, come pure fu fatto, sembrava inutile, il bloccare le correnti di traffico impossibile e il reprimere i traffici dei chioggiotti, oltre che molto difficile, fu ritenuto un provvedimento controproducente perché avrebbe soltanto provocato la loro sostituzione da parte delle marinerie non veneziane. Così, di fronte alla scarsità degli strumenti disponibili e alla delicatezza della situazione, le magistrature veneziane scelsero di percorrere la strada della completa liberalizzazione del commercio della canapa.

Troviamo delineata per la prima volta questa strategia in una relazione presentata ai Cinque Savi dai capi di Piazza di Venezia, Carlo Cossala e Demetrio Porzeli, nell'aprile del 1733. I mercanti ponentini preferivano Ancona a Venezia, perché qui il costo della canapa era molto superiore per effetto dell'«*esorbitanza di peso*» che su di esso gravava a causa dei dazi imposti dalla Serenissima. I due, quindi, consigliavano, come unico rimedio praticabile, di esentare la canapa da tutti i dazi. Secondo il loro parere, se questo fosse avvenuto, i bolognesi avrebbero scelto di inviare la canapa nello scalo realtino poiché qui non avevano spese di immagazzinaggio, in quanto la fibra era conservata nella Tana, e, come venne scritto in seguito, perché così non avrebbero dovuto sopportare in proprio i costi e i rischi del percorso in mare tra il delta del Po e Ancona⁵¹.

Entro pochi mesi e dopo una veloce discussione la proposta fu fatta propria dalle magistrature della Dominante, prima dai Cinque Savi e poi dal Senato che nel settembre di quell'anno emanò un decreto, valido per quattro anni, che di fatto concedeva alla canapa gli stessi privilegi concessi alle merci annesse al traffico di Sottovento. Veniva infatti dichiarata esente dai dazi di entrata e uscita tutta la fibra grezza e solo da quello di entrata quella lavorata, riesportata per via

di mare entro diciotto mesi⁵². Come più volte sottolineato dalla stessa burocrazia veneziana, nel contesto dei molteplici interessi coinvolti e delle tradizionali politiche daziarie della Repubblica a rendere possibile la scelta della liberalizzazione del traffico furono l'eccezionalità del momento e soprattutto il fatto che, per come si era strutturata la geografia dei commerci, il pubblico, attraverso la leva fiscale, e i privati, che di questa erano appaltatori e gestori, non incassavano neppure un soldo per il traffico della canapa.

Come abbiamo visto, da decenni era del tutto «disseccato» il commercio verso Ponente della canapa grezza e «molto riseccato» quella della canapa lavorata anche verso il Levante veneziano; le ultime esportazioni lì dirette, infatti, risalivano al 1726, nonostante che «di questo si abbisognava non solo tutta la provincia dell'Istria, il Littorale della Dalmazia, quello della suddita Albania ed i pubblici Stati del Levante, non tanto per li usi domestici quanto per navigazione et armizo delle loro barche et legni [...] nonché per la giornaliera e universalmente coltivata pescaggione»⁵³.

In effetti, i provvedimenti presi per abbassare i costi non si limitarono alla sospensione dei dazi. Fu consentita l'esportazione anche verso il Levante «turchesco», fu imposto un calmere alle tariffe spettanti ai facchini impiegati nella Tana per il carico e lo scarico della canapa e fu pure liberalizzata la produzione di corde e sartiate. I privilegi monopolistici della Tana in materia, infatti, pur se non del tutto aboliti, vennero fortemente ridotti nel tentativo di impedire, come ancora nel 1750 scrivevano i Deputati al commercio, «i provvedimenti furtivi di cordami che fa la minuta nostra navigazione alle fabbriche libere ed esenti di Ancona e di Goro»⁵⁴. Rispetto a quest'ultimo punto, però, probabilmente – come dimostrato dal ripetersi delle denunce in merito – l'azione delle magistrature non fu del tutto efficace, mentre la politica della Serenissima ebbe discreti risultati per quanto concerneva il traffico della canapa, come dimostrano i dati del commercio in uscita dalla Tana.

Nei quattro anni di validità dell'esenzione, le esportazioni verso Ponente per via di mare ammontarono a 1.500.000 libbre di canapa grezza e a 629.992 libbre di canapa lavorata. Si trattava di una quantità senz'altro inferiore a quelle scambiate ad Ancona, ma che dimostrava la capacità di incidere almeno in parte sui flussi di merci che attraversavano l'Adriatico, specie se confrontata col dato delle esportazioni effettuate nel quadriennio precedente, dato che, appunto, indicava una cifra pari allo zero⁵⁵.

Di questo avviso erano anche le autorità pontificie, che subito cercarono di controbattere le mosse veneziane. Anche esse decisero di agire sui dazi gravanti sulla canapa, ma adottando una strategia opposta a quella della Serenissima. Infatti, a partire dal 1734 iniziarono a carezzare l'idea di imporre un aggravio del «due, o più per cento» su tutta la fibra grezza esportata all'estero, con l'eccezione di quella che fosse stata commercializzata attraverso i porti pontifici. Si trattava, di fatto, di garantire il monopolio di Ancona sui traffici di questa merce. Inoltre avanzarono la proposta di formare una compagnia privilegiata incaricata di gestire anche le esportazioni dei generi prodotti all'interno dei domini pontifici

e quindi pure di «*incettare le canape di Bologna*». Per arginare tali pericoli, la Repubblica iniziò una attenta e segreta opera diplomatica proprio presso i bolognesi; tra l'altro nel 1735 ad Ancona corse voce che i veneziani avessero comperato da costoro tutta la canapa disponibile al fine di «*rendere difficili i ricarichi*» in quello scalo. Si trattava, però, di un'opera probabilmente inutile, poiché i bolognesi erano fermamente decisi a mantenere la completa libertà d'azione per approfittare dei vantaggi che derivavano loro dalla forte concorrenza esistente per il loro prodotto. Ancora nel novembre del 1736 un messo pontificio si recò a Bologna per convincere gli interessati al commercio della fibra di localizzare nel porto pontificio «*fonteghi de loro canepi [...] per il comodo di venderlo e caricarlo sopra vascelli di ritorno per altri porti*», ma non incontrò «*condiscendenza*». Nel febbraio dell'anno successivo, il console veneto in Ancona, riferiva che non era stata presa ancora nessun provvedimento per facilitare l'afflusso della canapa «*a codesta parte*», né era ancora stato stabilito «*quali fossero i privilegi [concessi] a quelli che fossero costà condotti a differenza degli altri che estratti dal bolognese si incaminassero per altro paese*»⁵⁶.

Proprio nel 1737, le magistrature veneziane rinnovarono per altri quattro anni l'esenzione. Non conosciamo la quantità di canapa esportata in questo quadriennio; certo è che alla scadenza della proroga, nel 1741, il decreto fu fatto decadere. Non sappiamo i motivi che portarono a tale decisione, ma è probabile che il flusso di traffico che si era consolidato nel tempo avesse da un lato fatto supporre un suo maggiore radicamento, dall'altro reso nuovamente allettanti i ricavi che la tradizionale politica daziaria poteva procurare al pubblico e ai privati. Comunque fosse, gli allarmi lanciati dai mercanti interessati a questi tipo di commercio, che avevano paventato un nuovo blocco degli scambi qualora le esenzioni fossero state abolite, si avverarono. Per un anno, dal settembre del 1741 al settembre dell'anno successivo, dalla Tana non uscì per via di mare neppure una libbra di canapa. Di fronte a questa situazione le magistrature della Serenissima corsero ai ripari.

Dapprima fu concessa un'esenzione «*ristretta*» alla sola canapa trasportata su imbarcazioni battenti bandiera veneziana, poi, nel marzo del 1745, fu riconfermato per altri quattro anni il tenore dell'esenzione del 1733. Così nel primo periodo – dal 12 settembre 1742 al 17 marzo 1745 – uscirono da Venezia per via di mare 282.245 libbre (kg. 134.630,49) di canapa grezza e 109.459 (Kg. 52.211,8) di lavorata, nel secondo – dal 18 marzo 1745 al 18 marzo 1749 – 715.682 libbre (Kg. 341.379, 38) di canapa grezza e 1.305.176 (Kg. 62.2567, 25) di lavorata. Un dato, inoltre, che va considerato alla luce del fatto che dalla metà degli anni Quaranta sui traffici si erano fatti sentire in maniera più evidente gli effetti della guerra di Successione austriaca, tanto che per un periodo sui legni veneti fu vietata l'esportazione di canapa grezza, «*un capo inserviente ad uso di guerra*», verso i porti dei paesi belligeranti⁵⁷.

Nonostante l'evidenza della quantità dei traffici nei periodi caratterizzati dai diversi regimi daziari e nonostante il parere dei Deputati al Commercio e dei

Cinque Savi alla mercanzia – tutti favorevoli al rinnovo dell'esenzione nella sua formula più ampia e inoltre sostenitori di un ampliamento dei limiti temporali dei decreti per consentire agli operatori di agire in un contesto caratterizzato da maggiore certezza e stabilità – però, nel 1749, all'ennesima scadenza, il Senato veneziano scelse di limitare nuovamente l'esenzione alle sole imbarcazioni con bandiera veneziana. Anche questa volta le esportazioni cessarono di colpo: fino alla fine del marzo del 1751 uscirono dalla Tana per via di mare solamente 3.281 libbre di canapa grezza⁵⁸.

Il memoriale di un mercante francese, memoriale inviato proprio ai Deputati al commercio nell'agosto del 1749, ci permette di descrivere il funzionamento dei meccanismi del commercio della canapa, ma anche di cogliere il perché delle difficoltà veneziane. Dopo la scadenza dell'esenzione, ma nella certezza che venisse riconfermata, il mercante aveva fatto acquistare 80.000 libbre di fibra grezza a Bologna, con l'intenzione di condurle a Venezia e da lì di trasportare a Marsiglia con una nave di sua proprietà. Nel percorso, però, era rimasto bloccato a Ponte Lagoscurò dal mancato rinnovo del privilegio in favore dei natanti non veneziani e quindi chiedeva una deroga al decreto, minacciando di utilizzare i porti di Goro o di Ancona.

TABELLA 1

Esportazioni di canapa da Venezia per via mare

Prima del 1733	Grezza Lavorata	Libbre 0 Libbre 0	Kg. 0 Kg. 0
1733 - 1737	Grezza Lavorata	Libbre 1.500.000 Libbre 692.992	Kg. 715.498,05 Kg. 330.556,28
1737 - 1741	Grezza Lavorata	Libbre: sconosciuta Libbre: sconosciuta	Kg.: sconosciuta Kg.: sconosciuta
12/9/1741-11/9/1742	Grezza Lavorata	Libbre 0 Libbre 0	Kg. 0 Kg. 0
12/9/1742-18/3/1745	Grezza Lavorata	Libbre 282.245 Libbre 109.459	Kg. 134.630,49 Kg. 52.211, 8
18/3/1745-18/3/1749	Grezza Lavorata	Libbre 715.682 Libbre 1.305.176	Kg. 341.379,38 Kg. 622.567, 25
19/3/1749-9/5/1749	Grezza Lavorata	Libbre: sconosciuta Libbre: sconosciuta	Kg.: sconosciuta Kg.: sconosciuta
9/5/1749-28/3/1751	Grezza Lavorata	Libbre 3.271 Libbre: sconosciuta	Kg. 1.560,26 Kg.: sconosciuta

La richiesta venne accolta. Non solo i Savi avevano appurato che non c'era nessuna imbarcazione battente bandiera veneziana in partenza verso Marsiglia, ma pure ritenevano le minacce del francese molto concrete e scrivevano al Senato:

Se non ci fossero altri paesi che il nostro a cui facesse scala questo capo forestiero, sarebbero in necessità gli esteri di caricarlo sui nostri legni per godere l'esenzione, ma come possono essi averlo franco negli altri porti, non sarà mai lusinga ragionevole lo sperare che vogliano perdere l'utile della navigazione per caricare il canape in Venezia su veneti bastimenti.⁵⁹

In effetti la Repubblica sembrava non avere alternative alla liberalizzazione del traffico della canapa. Nel gennaio del 1752 i mercanti di Venezia chiesero nuovamente l'estensione dell'esenzione a tutti i natanti di qualsiasi bandiera diretti a Ponente, sostenendo che, a causa degli assalti dei «corsari» e degli alti costi delle assicurazioni marittime che questi provocavano, le imbarcazioni veneziane non navigavano più su quella rotta. Due mesi dopo la loro richiesta venne accolta per quanto concerneva la fibra grezza. Nel 1754, poi, sempre con la motivazione delle difficoltà incontrate dalla marineria veneziana per la scarsa sicurezza, l'esenzione venne ulteriormente ampliata, comprendendo ora anche la canapa lavorata, e la sua validità fu fissata in dieci anni. Rimaneva riservata alle imbarcazioni della Serenissima solo la fibra inviata verso Levante⁶⁰.

Oramai, però, scorrendo le carte delle magistrature veneziane, si ha la sensazione che, nel panorama delle politiche statali, la questione della canapa così come era stata impostata stesse perdendo centralità. Se la liberalizzazione del traffico era una scelta obbligata, per altro seguita in modo non lineare, non si era comunque dimostrata capace né di mutare in modo netto gli equilibri dei commerci adriatici, né di disegnare una nuova geografia dei traffici.

Così, forse diminuita col tempo l'urgenza di contrastare l'ascesa di Ancona e di fronte all'evidenza che la strategia individuata non era in grado di raggiungere gli obiettivi desiderati, la canapa appare essere messa in disparte come strumento di lotta commerciale contro lo Stato pontificio. Infatti, verso la metà del XVIII secolo, l'approccio delle magistrature veneziane rispetto alla fibra mutò e momento centrale della loro azione divenne il rilancio della produzione della canapa «nazionale», produzione adesso considerata strategica non solo, e non tanto, perché capace di soddisfare i bisogni dell'Arsenale, ma «ancora» per le sue strette commistioni «con l'interno ed esterno commercio». Soprattutto la canapa «nazionale» era vista come uno strumento utile a migliorare la bilancia dei pagamenti coll'estero, per sostituire le importazioni ed aumentare le esportazioni. Poteva infatti servire «per il risparmio di somme ragguardevoli di denaro contante che esce dallo Stato e provveder gli usi pubblici e privati, per impiegarli sudditi nella fabbrica delle tele grosse, che in tanta copia dagli esteri pervengono»⁶¹.

Gli sforzi delle autorità della Repubblica furono coronati dal successo. La produzione di Montagnana e Cologna crebbe rapidamente, venendo stimata addi-

rittura in oltre due milioni di libbre alla metà degli anni '60, e migliorò molto in qualità, sostituendo la fibra bolognese in molte delle lavorazioni effettuate in Tana⁶². Tuttavia, non sembra essere stata la domanda pubblica a trainare questo sviluppo, ma bensì quella privata, soprattutto proveniente dal comparto tessile, in un contesto caratterizzato da molteplici interessi diversi e contrastanti – oltre quelli dello Stato, quelli dei mercanti, dei daziari, dei proprietari terrieri, degli abitanti del contado e dei manifatturieri. E questo ebbe notevoli riflessi anche sul modo in cui si strutturarono i flussi dei traffici di cui la fibra era protagonista. Se rimasero attivi i due mercati, quello amministrato e quello di concorrenza, comunque di fatto pure in questo caso le magistrature furono obbligate a seguire la via della liberalizzazione, arrivando a equiparare la canapa «nazionale» a quella estera. Infatti, incapaci di fronteggiare sia il contrabbando, sia le «furbi-zie» e gli abusi commessi dai produttori, le autorità adottarono una serie di provvedimenti, tutti volti a limitare i vincoli posti alla commercializzazione⁶³.

Di fronte alle lamentele mosse contro i ritardi provocati dall'obbligo di non poter vendere la fibre prima che l'arsenale avesse fatto la sua scelta – ritardi che, secondo i supplicanti, favorivano l'afflusso di canapa dall'estero e bloccavano l'accesso sul mercato di quella nazionale – nel 1750 si stabilì che quella prodotta dalla «povera gente» («bracenti, pisonanti e casonieri») potesse essere commercializzata senza alcuna limitazione. Analogamente fu deciso che le aziende maggiori (le «boarie catastate») fossero tenute a mettere a disposizione dei rappresentanti statali, per la scelta, una riserva di 300.000 libbre e che fosse però loro consentito di vendere liberamente tutta la restante fibra prodotta. Contemporaneamente la canapa nazionale diretta verso la terraferma fu esentata dai dazi di transito e tenuta solamente al pagamento del dazio della mercanzia nei luoghi di destinazione. Inoltre venne pure esentata dall'obbligo di essere condotta in Tana e poteva circolare all'interno del Dominio veneziano accompagnata da una fede giurata rilasciata dal parroco del luogo dove era stata raccolta.

Nel 1756 fu concessa l'esenzione totale alla canapa nazionale esportata per mare, furono rimossi i dazi gravanti su quella portata a Venezia – che poteva essere liberamente usata fuori Tana – e si stabilì che, al fine di ovviare all'«irruzione nel Friuli suddito e Austriaco del canape di Bologna per la via di Trieste», per dieci anni la fibra che da Venezia fosse stata portata in terraferma ad uso delle manifatture di «tele» non sarebbe stata tenuta al pagamento di alcun dazio. Nel 1762 tutta la canapa, senza più alcuna distinzione, venne sgravata anche del dazio delle mercanzia e si stabilì che potesse entrare e uscire dal Dominio, per terra e per mare, senza pagare nessun carico e accompagnata dalla sola fede del parroco⁶⁴.

L'indecisione delle magistrature veneziane, comunque, non mancò di causare ulteriori mutamenti di strategia nella politica daziaria e commerciale della Repubblica – come quando, negli anni '70, la ditta Colombani ottenne la gestione del dazio, nuovamente imposto, sul commercio della canapa estera, ma complessivamente – come dimostra, al momento dello spirare di tale accordo, l'en-

nesima riconferma di tutte le esenzioni precedenti – la liberalizzazione del traffico non sembrò avere alternative valide e la questione, intatta nei suoi aspetti di fondo, venne ereditata dai governi succedutisi a quello dei patrizi veneziani⁶⁵.

9 – TRIESTE

Altro snodo delle linee dei traffici adriatici, e del commercio della canapa, era Trieste. A partire dal 1719, anno in cui Carlo VI d'Asburgo le concesse il privilegio di porto franco, la città divenne, come abbiamo visto, il perno fondamentale delle politiche marittime e commerciali dell'Impero e avviò la propria crescita economica, urbana, sociale e demografica. Il sistema dei traffici in cui era inserita nei primi decenni del '700 – e che appunto in tale momento supportò il suo sviluppo – non è, secondo il nostro parere, ancora del tutto chiarito, ma qui possiamo limitarci a definirlo nei suoi aspetti generali, così come lo descrivevano spie e informatori veneziani. Le imbarcazioni che attraccavano alla scalo di Trieste ricaricavano le loro stive con merci proveniente dall'Europa centrale e dell'Est, come prodotti di metallo – «*chiodarie*», «*ferrarezze*», «*acciai*», rame – e tessuti, vetri della Boemia, pelli e animali bovini, legname, cereali e mercurio e poi – coll'avvicinarsi alla metà del secolo – con la produzione delle manifatture localizzate nel centro urbano, soprattutto saponi, cere, rosolio e cremor tartaro. Su quelle imbarcazioni, invece, arrivavano a Trieste olio, uva passa, vino, cereali, ortaggi, frutta secca, agrumi, salumi, formaggi, sale, manufatti tessili, lino, cotone e, appunto, canapa.

Nel 1736, la comunità di Bologna, cercando di scongiurare i tentativi della autorità pontificie di prendere il controllo dello smercio della fibra bolognese, scriveva: «*le canape, che vanno a Trieste, debbono essere esenti per la ragione, che in quel porto si provvedono per Bologna molte merci di Germania necessarie allo Stato ecclesiastico, permutando le canape con le medesime*»⁶⁶.

Così, pure l'inefficacia dei tentativi veneziani di riprendere il controllo del sistema adriatico favorì la crescita di questo scalo. In effetti, proprio mentre la Serenissima, con la sua politica daziaria, cercava inutilmente di bloccare, o per lo meno di ridurre, i flussi di merci che transitavano per Ancona e Trieste, verso la metà del secolo, superate le prime, delicate fasi di sviluppo – caratterizzate da anni di crescita interrotti da brusche crisi, profonde e generali – «*incominciò*», come scrissero le magistrature veneziane, «*a prendere nome il porto franco di Trieste*». La crescita della popolazione, l'aumento dei traffici e lo sviluppo del settore secondario erano realtà «*che non lasciano più dubitarne*»⁶⁷. Da questo momento, da quando gli approdi e le partenze delle imbarcazioni si fecero più frequenti e regolari, le spie e gli informatori al servizio della Serenissima iniziarono a far affluire alla Dominante notizie – spesso carpite agli ufficiali di stanza a Trieste – sulla qualità dei natanti giunti nel porto, sul loro carico, sulla loro provenienza e destinazione, sulla loro bandiera ed anche sui capitani che le guidavano⁶⁸.

In tal modo, grazie alla sorveglianza esercitata dalle magistrature veneziane e ad alcuni consuntivi annuali, da esse redatti e indicanti il numero delle imbarcazioni approdate, possiamo cercare di tracciare un sommario bilancio del movimento portuale di Trieste nella seconda metà del '700.

Qui arrivavano ogni anno alcune migliaia di natanti, in un trend che appare in crescita. Se nei tre anni campione di cui disponiamo per la seconda metà degli anni '60 (1765, 1766, 1768) non approdarono mai più di 5.000 unità, nella prima metà degli anni '80 (1781-1785) questa soglia fu superata tre volte – e in una di queste, nel 1784, attraccarono 6.526 natanti. Tuttavia, anche in questo caso non si tratta di un trend di crescita lineare, ma discontinuo e caratterizzato da forti arretramenti dovuti pure alle vicende politico militari che coinvolsero l'Adriatico.

Se nel primo anno preso in esame (il 1765) approdarono 4.889 imbarcazioni e nell'ultimo (il 1785) 5.537 e se l'anno in cui fu registrato il numero massimo di attracchi fu appunto il 1784, il movimento portuale in entrata toccò il suo minimo nel 1766, con 3.616 approdi, e nel 1779 con 3.898, gli unici due anni del campione in cui il numero dei natanti giunti a Trieste scese sotto le 4.000 unità (cfr. tabella 2 e grafico 1).

Tali dati, però, pur nella loro importanza, naturalmente non sono sufficienti a dare conto del sistema dei traffici in cui era inserita Trieste. Le forti differenze dimensionali e di portata dei natanti protagonisti della navigazione adriatica – differenze che rimandano a funzioni, rotte e utilizzi assai diversi tra loro – infatti, erano tali da apparire un elemento essenziale per la comprensione dei flussi che interessavano il porto. Sono, comunque, ancora le fonti veneziane a consentirci, per alcuni anni (1765, 1766, 1768, 1775, 1779 e 1781) uno sguardo più approfondito.

Innanzitutto, va sottolineato come la gran parte delle imbarcazioni che approdavano a Trieste era costituita da piccole brazzere; un dato che conferma quanto già scritto da chi si è occupato di tale questione, pure per periodi immediatamente precedenti a quello preso qui in esame⁶⁹.

Ad esempio, nel 1765 le brazzere furono 4.187 su 4.889 (l'85,64%), nel 1768 4.337 su 4.920 (l'88,15 %), nel 1775 4.132 su 4.804 (l'86,01%), nel 1781 3.792 su 4.605 (l'82,34%). Queste, munite di remi e vele, erano piccole imbarcazioni – solitamente dovevano avere una dimensione media di nove metri di lunghezza e tre di larghezza – impiegate in traffici di corto raggio. Erano, infatti, utilizzate per il trasporto di viveri e passeggeri a Trieste dalle vicine coste venete, friulane, giuliane e istriane – veneziane e asburgiche – e tutte quelle che giungevano nel porto battevano, appunto, bandiera veneziana e, in misura assai minore, austriaca (nel 1765 rispettivamente 3.362 e 825, nel 1766 2.966 e 58, nel 1768 3.552 e 785, nel 1779 2.819 e 309, nel 1781 3.307 e 487).

Poiché le brazzere erano impegnate in brevi tragitti ripetuti frequentemente, il numero di tali imbarcazioni effettivamente utilizzato era in ogni caso assai inferiore a quello degli approdi registrati e, per altro, questo era vero anche per

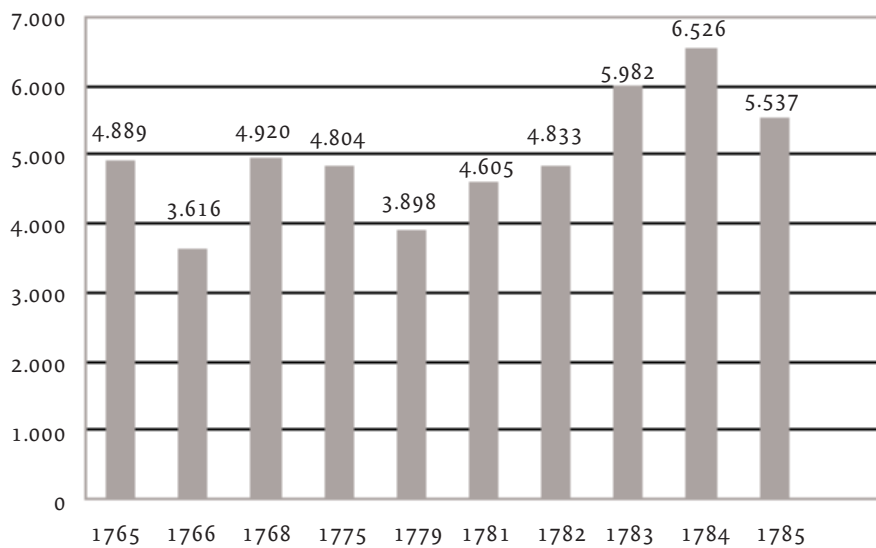
TABELLA 2

Approdi complessivi a Trieste

Anni	Approdi
1765	4.889
1766	3.616
1768	4.920
1775	4.804
1779	3.898
1781	4.605
1782	4.833
1783	5.982
1784	6.526
1785	5.537

GRAFICO 1

Approdi complessivi a Trieste



gli altri natanti che, dopo di esse, apparivano più frequentemente negli elenchi in cui erano annotati gli attracchi. Si trattava di pieleghi, trabaccoli, tartane e tartanone. Difficile valutare con precisione la portata di tale imbarcazioni, poiché gli stessi modelli potevano essere di grandezze assai variabili. Un pielego doveva avere dimensioni medie di circa 17 metri di lunghezza per 5 di larghezza, un trabaccolo di 15-16 per 5 e una tartana di 14-17 per 4,4-7. La loro portata, quindi, non può essere indicata con esattezza, anche se generalmente non doveva essere inferiore alle 40-50 tonnellate e non doveva, salvo pochi casi, superare le 100. Erano quindi legni medio-piccoli, ma assai più grandi delle brazzere.

Tale salto dimensionale trovava riflesso pure nei dispacci degli informatori veneziani che nei loro resoconti sui traffici triestini non riportavano quasi mai il carico di queste ultime, mentre erano solitamente assai minuziosi nell'elenca-re quanto trasportato dagli altri natanti. Tra questi, quelli che approdavano più frequentemente a Trieste erano i pieleghi: 459 nel 1765, 283 nel 1768, 305 nel 1775 e 464 nel 1781. Una serie che disegna un trend a U, con il dato del 1765 che

TABELLA 3
Imbarcazioni approdate a Trieste suddivise per tipologia

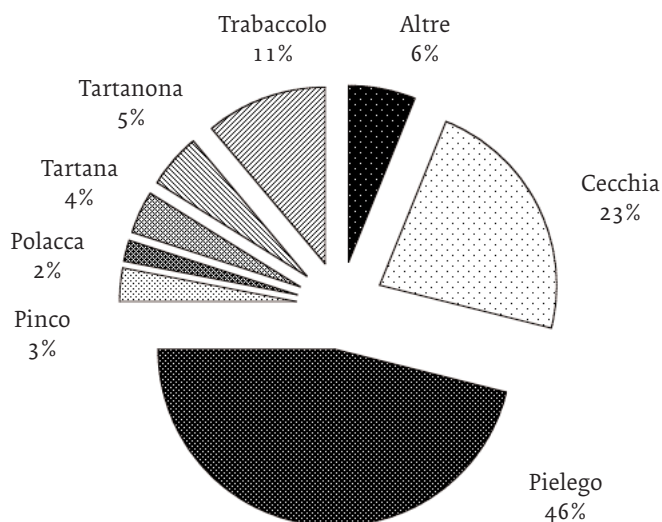
	1765	1766	1768	1775	1779	1781	Totale
Brigantini	7	6	6	4	0	4	27
Brazzera	4.187	3.024	4.337	4.132	3.128	3.792	22.600
Checchia	5	9	16	55	32	41	158
Feluca	16	6	13	1	0	29	65
Fregata	3	1	1	0	0	0	5
Latina	10	5	0	0	0	0	15
Londra	0	0	1	0	0	0	1
Marciliana	3	3	3	0	0	1	10
Martigana	12	7	17	8	4	12	60
Nave	16	22	28	20	21	14	121
Pandora	5	9	5	0	4	3	26
Petacco	1	0	0	0	0	0	1
Pielego	459	359	283	305	449	464	2.319
Pinco	21	22	23	22	27	27	142
Pipero	0	0	15	3	28	14	60
Polacca	9	15	16	27	23	25	115
Saicca	0	0	1	1	0	0	2
Sciabecco	0	0	2	2	5	6	15
Tartana	33	23	50	57	31	19	213
Tartanone	42	47	28	52	33	29	231
Trabaccolo	60	58	75	115	109	125	542
Totale	4.889	3.616	4.920	4.804	3.898	4.605	26.732

viene ripetuto – e superato di poco – solo nel 1781 e che, così come nel caso delle brazzere, rimanda a una specifica tipologia di traffico.

Utilizzato nel cabotaggio adriatico e in grado pure di solcare le acque di fiumi e lagune, il pielego navigava lungo le rotte che univano tra loro i centri adriatici della penisola italiana e questi con le località della costa orientale. Quelli che giungevano a Trieste, per lo più carichi di materie prime agricole e prodotti alimentari, appartenevano soprattutto alla marineria veneziana e poi a quelle austriaca e pontificia. Gli approdi di pieleghi battenti bandiera veneziana, infatti, superarono sempre il 50% del totale e solitamente furono più del 70%: nel 1765 il 70,59% (324), nel 1766 l'81,34% (292), nel 1768 il 71,38% (202), nel 1779 il 54,12% (243) e il 70,91 (329) nel 1781. Quelli con bandiera austriaca si attestarono tra il 13,98% (50) del 1766 e il 28,95% (130) del 1779, ma per lo più furono sempre superiori al 20%: nel 1765 il 22,66%, nel 1768 il 26,86, nel 1781 il 70,91. Assai meno numerosi, invece, quelli con bandiera pontificia, che però dai pochi punti percentuali degli anni '60 (il 3,49% del 1765 e il 2,51 del 1776) passarono a

GRAFICO 2

Imbarcazioni approdate a Trieste suddivise per tipologia ed escluse le brazzere (anni 1675, 1766, 1768, 1775, 1779, 1781)



percentuali assai più consistenti tra gli anni '70 e '80 (il 16,04% nel 1779 e il 6,47 nel 1781).

I pieleghi giunti a Trieste con altre bandiere (nei cinque anni campione, 26 con quella napoletana e dodici con quella ottomana) sono troppo pochi per modificare tale quadro e, inoltre, – anche se non ne abbiamo la certezza – rimandano anch'essi alle rotte interne all'Adriatico⁷⁰.

A queste rotte rimandano anche i trabaccoli, le tartane e le tartanone che giungevano a Trieste. Si trattava di un numero di approdi assai minore rispetto a quello registrato per i pieleghi: per le tartane si andava dai 33 del 1765 al minimo di 19 del 1781, passando per il massimo di 57 nel 1775, per le tartanone dai 42 del 1765 ai 29 del 1781, con un minimo di 28 nel 1768 e un massimo di 52 nel 1775. In netta crescita, invece, gli attracchi dei trabaccoli: 60 nel 1765, 75 nel 1768, 115 nel 1775 e 125 nel 1781. Questi inizialmente erano legni preferiti soprattutto dalla marineria napoletana (il 70% di approdi nel 1765, il 73% nel 1768), ma poi, nel passaggio tra gli anni '70 e '80, divennero, nei viaggi verso Trieste, pure un vettore tipico della marineria pontificia – nel 1779 il 33,94% degli approdi contro il 50,46% con bandiera napoletana, nel 1781 il 37,60% contro il 30,40 – e ne aumentò l'uso pure da parte di quelle venete e austriache – rispettivamente il 18,40% e l'11,20 % degli approdi nel 1781.

TABELLA 4

Imbarcazioni approdate a Trieste suddivise in base alla bandiera

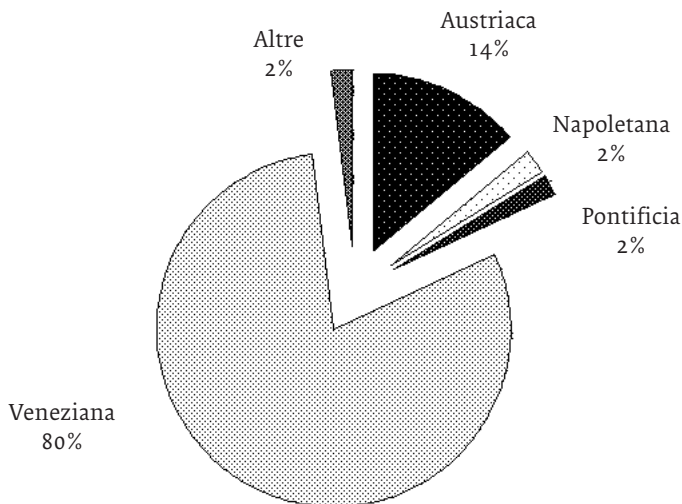
	1765	1766	1768	1779	1781	Totale
Austriaca	936	122	882	464	622	3.026
Danese	3	1	4	7	5	20
Francese	15	29	21	0	0	65
Genovese	1	2	6	18	15	42
Inglese	13	7	21	1	0	42
Maltese	0	3	0	0	14	17
Napoletana	78	60	83	80	109	410
Olandese	4	9	1	11	2	27
Ottomana	42	18	51	32	18	161
Pontificia	82	75	57	162	108	484
Ragusea	5	14	21	13	13	66
Sarda	0	0	0	3	1	10
Svedese	0	1	1	5	3	10
Toscana	0	0	0	0	2	2
Veneziana	3.710	3.275	3.772	3.102	3.693	17.822
Totale	4.890	3.616	4.920	3.898	4.605	22.204

Le tartanone, invece, furono impiegate quasi unicamente dalla marineria pontificia, con oltre il 90% degli approdi, mentre le tartane, pur se utilizzate soprattutto dalla marineria ottomana (73 legni, pari al 46,79% del totale) non furono legno tipico di nessuno e anzi furono pure impiegate da alcune marinierie esterne all'Adriatico. Attraverso loro, anche in questo segmento dimensionale, Trieste veniva direttamente collegata ad altri circuiti commerciali. Infatti, se in quegli anni giunsero solo due tartanone con vessillo francese, approdarono invece con continuità molte tartane con bandiera ottomana, genovese, inglese, maltese, francese, veneziana, napoletana e anche sarda⁷¹.

D'altro canto, a fronte alle difficoltà riscontrate nel valutare la portata delle imbarcazioni attraccate a Trieste, proprio l'indicazione della bandiera, che pure non individua con esattezza il porto di provenienza, può consentirci di delineare con maggiore precisione i mercati e le linee di traffico in cui la città era inserita. Infatti, oltre ai natanti già menzionati, che con il loro frequente e incessante andirivieni costituivano il fondamento delle attività portuali, i documenti veneziani indicavano, per quegli anni, l'arrivo di altri sedici tipi di navigli per un totale di approdi compreso tra i 105 del 1768 e i 176 del 1781. Alcuni fecero un'apparizione sporadica, comparando nei documenti una o due volte – come la Londra veneziana giunta nel 1768, il petacco raguseo approdato nel 1776 o le due

GRAFICO 3

Imbarcazioni approdate a Trieste suddivise per tipologia ed escluse le brazzerie (anni 1675, 1766, 1768, 1775, 1779, 1781)



saicche arrivate rispettivamente nel 1768 e nel 1775 – e quindi non delineano regolari flussi di merci. Altri, invece, per dimensione e bandiera possono forse essere riferiti ai medesimi traffici adriatici dei pieleghi. È il caso delle latine pontificie – di cui non si ha più notizia di arrivi a Trieste a partire dagli anni '70 – o dei piperi, per lo più battenti bandiera pontificia e napoletana. La maggioranza, però, per il modello e la portata e per la nazionalità, rimandano a circuiti commerciali diversi e non solo adriatici, ma anche mediterranei e atlantici.

Innanzitutto le navi, le unità più grandi che potevano avere una stazza di alcune centinaia di tonnellate : nel 1765 ne giunsero 16, nel 1781 14, ma nel 1768 furono 28 e negli ultimi tre anni di osservazione mai meno di 20. Di queste molte inalberavano bandiere proprie a marinerie adriatiche – 14, il 13,86%,

TABELLA 5

Approdi a Trieste di imbarcazioni con carico comprendente canapa per tipo di nave (1752-1788)

Anno	Totale	Pielego	Trabaccolo	Tartanone	Brazzera	Altre*	N.C.
1752	6	0	4	2	0	0	0
1753	16	7	3	4	0	1	1
1754	25	10	6	7	0	0	2
1755	22	15	1	4	0	1	1
1756	30	17	2	9	1	1	0
1765	21	20	1	0	0	0	0
1766	15	15	0	0	0	0	0
1767	24	22	0	2	0	0	1
1768	20	19	0	0	0	1	0
1769	24	23	0	1	0	0	0
1770	7	7	0	0	0	0	0
1771	25	25	0	0	0	0	0
1772	37	24	4	4	0	1	4
1773	26	20	2	3	0	0	1
1774	33	27	2	3	0	1	0
1775	27	21	4	1	0	1	0
1776	47	43	3	0	0	0	1
1780	27	16	1	2	1	0	7
1781	38	25	7	0	5	0	1
1782	30	23	4	2	1	0	0
1785	32	24	3	2	1	2	0
1786	80	62	9	7	2	0	0
1787	66	46	12	6	1	1	0
1788	19	15	2	1	0	1	0
Totale	696	526	70	60	12	11	19

*Altre = nave, peota, checchia, marciliana, brigantino, polacca, fregata, feluca, latina, martigana, pandora, pinco, tartana, pipero, saicca, Londra, sciambecco.

erano veneziane; 21, il 20,79%, austriache; 11, il 10,89%, ragusee – ma più della metà a quelle atlantiche – 22, il 21,78%, erano inglesi; 9, l'8,91% danesi; 20, il 19,80% olandesi; 4, il 3,96%, svedesi.

Alle marinerie atlantiche appartenevano anche molti dei brigantini (di tonnellaggio superiore alle 100 tonnellate) giunti a Trieste (dieci inglesi e uno svedese) e circa il 30% delle checchie (sette inglesi, undici danesi, otto olandesi, tre svedesi). Di queste – il cui tonnellaggio medio doveva essere compreso tra le 150 e le 200 tonnellate – oltre il 66% issavano bandiera adriatiche (28, veneziane, 20 austriache, 19 ragusee, una pontificia e due napoletane) e una piccola percentuale, il 3,92%, di altre marinerie mediterranee, ma non adriatiche (una genovese, due toscane, una francese)⁷².

TABELLA 6

Approdi a Trieste di imbarcazioni con carico comprendente canapa per bandiera (1752-1788)

Anno	Pontificia	Veneta	Austriaca	Ragusea	Inglese	Napoletana	N.C.	Totale
1752	1	0	2	0	0	0	3	6
1753	8	3	2	0	1	0	2	16
1754	14	5	5	0	1	0	0	25
1755	10	7	5	0	0	0	0	22
1756	16	10	3	0	1	0	0	30
1765	3	15	2	0	0	0	1	21
1766	6	7	2	0	0	0	0	15
1767	7	16	1	0	0	0	0	24
1768	1	15	3	0	0	0	1	20
1769	1	16	6	0	1	0	0	24
1770	0	6	1	0	0	0	0	7
1771	4	13	8	0	0	0	0	25
1772	8	17	7	0	0	1	3	37
1773	4	7	7	0	0	0	8	26
1774	5	15	12	0	0	0	1	32
1775	8	12	6	0	1	0	0	27
1776	2	32	9	0	1	2	1	47
1780	5	12	10	0	0	0	0	27
1781	11	15	12	0	0	0	0	38
1782	8	14	8	0	0	0	0	30
1785	10	16	5	1	0	0	0	32
1786	32	39	9	0	0	0	0	80
1787	24	33	9	0	0	0	0	66
1788	8	9	2	0	0	0	0	19
Totale	196	334	136	1	6	3	19	696

A queste, oltre alle tartane cui abbiamo già fatto cenno, appartenevano il 52,5% dei 120 pinchi – che potevano avere un lunghezza fino a 23 metri per sette di larghezza e portate che variavano dalle 50 alle oltre 150 tonnellate – approdati in quei cinque anni a Trieste (31 genovesi, 28 francesi, tre sardi e uno maltese) e qualcuna della martigane e delle polacche. Tra le martigane il 9,6% battevano bandiere di tali marinerie (cinque francesi) e tra le polacche – la cui portata poteva essere compresa tra le 100 e le 200 tonnellate – il 9,09% (quattro francesi, due genovesi e due maltesi). I restanti legni attraccati – a parte due pinchi e una polacca inglesi e una feluca francese – erano tutti riferibili alla navigazione interna all'Adriatico, anche se è difficile stabilire con precisione a quali rotte

TABELLA 7

Approdi a Trieste di imbarcazioni con carico comprendente canapa per porto di provenienza (1752-1788)

Anno	A*	C*	F*	G*	P*	R*	Ri*	S*	V*	A.N.O.**	A***	N.C.
1752	0	0	2	0	1	0	0	2	0	1	0	0
1753	3	0	5	0	6	0	1	0	0	0	0	1
1754	3	0	9	0	6	3	0	0	1	0	1	2
1755	3	0	5	2	5	4	2	0	0	1	0	0
1756	5	1	6	1	7	0	2	2	1	0	4	1
1765	0	0	0	17	2	0	0	0	1	0	0	1
1766	1	0	1	8	2	0	0	0	0	1	2	0
1767	2	1	0	16	3	0	0	0	1	1	0	0
1768	0	2	1	11	1	1	0	1	1	0	0	2
1769	1	0	1	20	0	0	0	1	0	0	1	0
1770	0	0	0	6	0	1	0	0	0	0	0	0
1771	0	0	1	15	1	1	2	3	0	1	0	1
1772	2	0	0	25	1	1	3	2	0	1	0	1
1773	0	0	0	18	3	4	1	0	0	0	0	0
1774	3	0	1	17	1	1	0	8	0	0	0	2
1775	1	2	0	14	3	4	1	0	0	1	1	0
1776	2	0	0	32	1	8	2	2	0	0	0	0
1780	1	0	4	14	0	2	1	0	3	0	0	2
1781	2	1	0	25	0	6	2	0	0	0	2	0
1782	3	1	1	15	1	3	0	0	3	0	2	1
1785	3	0	2	12	0	4	3	0	5	1	2	0
1786	3	2	1	37	5	4	1	5	8	4	6	4
1787	7	3	1	29	7	4	2	3	3	3	3	1
1788	0	1	1	14	2	0	0	0	0	1	0	0
Totale	44	14	42	348	58	51	23	29	27	16	24	20

* A = Ancona, C = Cesenatico, F = Ferrara, G = Goro, P = Primaro, R = Ravenna, Ri = Rimini, S = Senigallia, V = Venezia

** (Adriatico Nord Ovest) = Burano, Chioggia, Comacchio, Corbole, S. Alberto, Fano, Loreo

*** A = Monfalcone, Pirano, Rovigno, S. Giorgio, Zara, Crimea, Fiume, Grado, Livorno, Londra, Messina

assegnare i natanti battenti bandiera ottomana, come le quattro fregate, le sette feluche, i sei pinchi e, soprattutto, le 31 martigane giunte nel porto con tale vesillo. Comunque fosse, come abbiamo scritto, le diverse bandiere utilizzate e le diverse dimensioni delle imbarcazioni rimandavano a diverse tipologie di traffici. Traffici che davano vita a un sistema commerciale in cui le varie linee funzionavano con logiche differenti e rispondevano a stimoli differenti e che pure, contribuendo tutte alla fortuna complessiva del porto, facevano registrare andamenti congiunturali non coincidenti.

Così, pur non potendo sapere – data la pressoché assoluta mancanza di dati in proposito – se le brazzere trasportassero canapa, l'individuazione di 676 imbarcazioni arrivate a Trieste con un carico composto, almeno parzialmente, di fibra grezza o lavorata in un arco temporale di 25 anni non continui scelti, nel periodo 1752-1788, per la completezza della documentazione disponibile, ci consente di capire su quali di queste rotte viaggiasse la canapa e, almeno parzialmente, le logiche che ne guidavano il commercio⁷³.

In effetti, la canapa era trasportata in particolar modo sui pieleggi – oltre il 75% del campione – e poi, anche se in misura molto minore, sui trabaccoli – circa il 10% – e sulle tartanone – l'8,62% (vedi tabella 5).

Alla supremazia di questo tipo di imbarcazione, si affiancava quella, in tale traffico, di tre marinerie adriatiche, che di fatto godevano del monopolio quasi assoluto del trasporto della fibra verso Trieste. Si trattava di quella veneziana, pontificia e austriaca che, assieme, avevano effettuato oltre il 95% dei viaggi. Tra queste, però, se negli anni '50 quella pontificia aveva avuto un ruolo predominante – tra il 1752 e il 1756 attraccarono 49 imbarcazioni battenti tale bandiera, contro le 25 battenti bandiera veneziana – a partire dal 1765 quest'ultime risultarono essere, ogni anno, le più numerose con un bilancio complessivo di 334 (quasi il 48%) contro 196 (il 28,16%). Minore, invece, il numero di viaggi effettuati dalla marineria austriaca: 136, pari al 19,54% (vedi tabella 6).

Tuttavia, al predominio dei vettori veneziani corrisponde un ancora più netto predominio dei porti pontifici, e soprattutto di quelli della Romagna, come polo di partenza del flusso della fibra (vedi tabella 7).

Infatti, quasi l'80% delle imbarcazioni che giunsero a Trieste portando canapa, grezza o lavorata, erano salpati dagli scali romagnoli e se si sommano a queste anche quelle partite da Ancona e Senigallia si supera il 90%. Tra tutti, però, Goro sembra vantare una indiscutibile supremazia su questo tipo di traffico: oltre il 50% di quei viaggi – 348 – iniziarono proprio da lì. Da Primaro e da Ferrara – i due porti che risultano più utilizzati dopo Goro – ne partirono rispettivamente solo 58 e 51. Però, come quella della marineria veneziana, tale supremazia sembra consolidarsi solo nel corso degli anni '60. Se dal 1765 in poi il porto di Goro sembra godere del monopolio della fornitura di canapa, soprattutto di quella grezza, a Trieste, durante gli anni '50 gli scali maggiormente utilizzati furono Ferrara, Ancona e Primaro e, se pur di poco, anche Ravenna, Rimini e Senigallia risultano essere preferiti a Goro.

La canapa, quindi, era una merce tipica delle rotte commerciali che univano il delta del Po e le coste romagnole a Trieste. Rotte gestite, come abbiamo visto dalle marinerie veneziana, pontificia e austriaca – e soprattutto da quelle delle coste romagnole, venete, giuliane e istriane – e che a lungo dovettero essere centrali per garantire la vita del porto negli intervalli di tempo che trascorrevano tra gli approdi dei legni di grandi dimensioni e per l’approvvigionamento della città. Possiamo anche cercare di delineare una ipotesi su quale fosse, in questo, il ruolo della canapa.

Innanzitutto bisogna riconoscere che è difficile, se non impossibile, valutare con precisione quanta ne fosse effettivamente arrivata a Trieste in tale arco temporale e su quelle imbarcazioni. Spesso veniva segnalata la presenza di fibra a bordo, senza altre specificazioni, e comunque le descrizioni dei carichi erano sovente imprecise e non omogenee nei criteri utilizzati. Possiamo comunque elaborare un dato, grezzo e impressionistico, ma che in ogni caso può contribuire a darci un’idea dell’entità del traffico. A Trieste arrivava soprattutto canapa grezza. Ne giunsero 51.500 libbre (Kg. 24.565,27), 10.490 balle, 632 colli, 519 fascioni, 341 mazzi, 87 fasci, 20 sacchi, 11 cassoni, 11 fagotti e 5 mazzetti. Poi arrivarono 208 balle e 700 libbre (Kg. 333,89) di stoppa, 186 balle, 19 mazzi, 6 fascioni e un fagotto di gargiolo, 42 naspì, 64 colli e 500 libbre (Kg. 238,49) di filo, 512 balle, 520 mazzi, 7.400 libbre (Kg. 3.529,79), 63 colli, 5 rotoli e un fagotto di corde, cui si aggiungevano 9 gomene. Meno rilevante, infine, appare il commercio in entrata di tele di canapa. Registriamo, infatti, 42 balle e 3 colli di tele canevazze, 1 balla, 1 collo, 1 fagotto e 24 mazzi di canapine e 8 balle e 14 pezze di tele lunette, impiegate nella fabbricazione di vele. Ma forse a queste vanno sommate le 26 balle, i 3 sacchi e la cassa di lavori di canapa presenti nelle stive⁷⁴.

TABELLA 8

Percentuale delle imbarcazioni giunte con canapa rispetto al numero di quelle approdate a Trieste nel medesimo arco temporale

Anno	Numero totale imbarcazioni approdate	Imbarcazioni con carico di canapa	Percentuale
1765	487	21	4,31%
1766	587	15	2,55%
1767	511	25	4,89%
1768	416	19	4,56%
1769	506	25	4,94%
1775	565	27	4,77%
1776	687	27	3,93%

Tuttavia, per alcuni anni, per i quali conosciamo il numero complessivo dei natanti approdati a Trieste – numero che comprende le grandi navi, ma esclude le piccole brazzere e scialuppe – negli stessi identici giorni per cui disponiamo dei dati sul traffico di canapa, possiamo cercare di valutare l'incidenza di tale merce rispetto al volume totale dei commerci del porto, utilizzando un dato indiretto, ma comunque indicativo (vedi tabella 8). Infatti, se non conosciamo la quantità di canapa effettivamente transitata per le banchine triestine, siamo in grado di conoscere il numero di bastimenti arrivati con canapa, rispetto al numero di quelli che avevano fatto scalo nel porto. Dal confronto si evince che solitamente più del 4% di questi ultimi trasportava un carico comprendente anche tale fibra, grezza o lavorata, con un minimo del 2,55% registrato nel 1766 – anno di estrema difficoltà per il commercio della canapa a Trieste – e un massimo del 4,94% registrato nel 1769. Questo ci consente di elaborare una proiezione indicante il numero di imbarcazioni che ogni anno dovevano giungere a Trieste trasportando canapa. Se prendiamo in esame gli anni per cui abbiamo la serie di approdi più completi, il risultato è un numero oscillante attorno alle trenta unità – 30 nel 1765, 32 nel 1768, 32 nel 1775 – con l'eccezione, appunto, del 1766 con solo 15 imbarcazioni.

10 – TRAFFICI E MANIFATTURE

Per la comprensione dei meccanismi che regolavano le linee dei traffici sulle quali viaggiava la canapa e che legavano Trieste ai porti delle coste romagnole e al Po è necessario anche cercare di capire quale fosse la sorte della fibra giunta in città.

Nella prima metà del '700 – e fino agli anni '60 di quel secolo – in Trieste vi era una sola corderia. Questa era stata avviata da un genovese che, arrivato attorno al 1720 al servizio dell'Arsenale della Imperiale Privilegiata Compagnia orientale, aveva poi eretto la sua «fabbrica» nel quartiere di Riborgo dove, nel 1752, impiegava quattro lavoranti. A questa si affiancava un artigiano che riparava e, forse, fabbricava vele. La quantità di canapa lavorata direttamente in città era quindi scarsa e di fatto per molti anni la marineria austriaca si approvvigionò di corde e vele all'estero, soprattutto a Ancona. Così, in quei decenni, a parte una piccola quantità di canapa che da Trieste, per via di mare, proseguiva verso le coste orientali dell'Adriatico, la maggior parte della canapa giunta in porto era poi riesportata, via mare o via terra, verso il Friuli austriaco, la Carnia e il Goriziano e verso il Friuli veneto, sfruttando le esenzioni di cui godeva il porto franco e la facilità del contrabbando⁷⁵.

Ancora una volta sono le fonti veneziane a consentirci di gettare un po' di luce su quei traffici.

Nel 1750 le arti dei «telalori» e dei filatori di Udine si rivolsero alle magistrature della Dominante lamentando le derelitte condizioni in cui versavano e

chiedendo l'emanazione di provvedimenti atti a risollevarne le sorti. La prima, composta precedentemente da sessanta maestri che producevano ogni anno circa 15.000 pezze di tele «canapine» e «muneghine», si era ridotta oramai a solo diciotto maestri che al più di pezze ne producevano 2.000. La seconda, invece, era rapidamente passata da trenta «negozianti» a tredici. Tutto questo era avvenuto a causa della rilevante quantità di canapa che da Bologna, attraverso Trieste, era giunta nel Friuli austriaco e che, con il suo basso costo dovuto al fatto che non era gravata da alcun dazio, aveva lì favorito la diffusione della filatura e tes-

TABELLA 9

Canapa arrivata a Trieste per via di mare ed esportata per via di terra

Anno	Centinaia	Libbre	Chilogrammi	Fiorini	Lire veneziane
1752	600	70.500,0	33.628,40	/	/
1753	727	85.422,5	40.746,42	6.543,0	1.308,6
1754	927	108.922,5	51.955,89	8.343,0	1.668,6
1757	536	62.980,0	30.041,37	4.824,0	964,8
1758	485	56.987,5	27.182,96	4.122,5	824,5

TABELLA 10

Corderie e velerie (1762-1794)

Anni	Unità	Occupati	Valore prodotto (Fiorini)	Importazioni di canapa (Libbre)	Importazioni di canapa (kg)
1762	1	6	3.000	23.500	11.209,46
1763	2	27	13.600	88.000	41.975,88
1765	3	54 + 80 filatrici	16.605	131.000	62.486,82
1767	3	50 + 50 filatrici	21.535	129.000	61.532,83
1771	3	25 + 10 filatrici	10.710	64.000	30.527,91
1776	3	35*	Non disponibile	Non disponibile	Non disponibile
1784	4	Non disponibile	Non disponibile	Non disponibile	Non disponibile
1794	5	108 + 30 filatrici	121.000	Non disponibile	Non disponibile

* Non indicato il numero delle filatrici

situra di «*canapine*». Canapine che, poi sempre sfruttando la convenienza del prezzo, venivano commercializzate nel dominio veneto, facendo «*una insuperabile concorrenza*» ai prodotti udinesi, dove gli artigiani erano costretti a rifornirsi con la canapa proveniente da Venezia e gravata dal peso dei dazi. Inoltre, da poco tempo, «*coll'industria di un ebreo di Trieste*», era stato avviato un contrabbando di canapa grezza da tale porto verso i «*luoghi territoriali*» del dominio veneziano, favorendo così attività anch'esse concorrenziali rispetto alle arti cittadine⁷⁶.

Proprio per ovviare a questo, le autorità della Serenissima, come abbiamo visto, esentarono dai dazi pure la canapa commercializzata nella terraferma veneta. Una politica che, forse, dovette dare i frutti sperati, almeno secondo quando appare da alcuni bilanci, stilati in Trieste dagli ufficiali imperiali, in cui erano annotate le merci che, giunte via mare nel porto franco, erano poi esportate per le vie di terra. Se è possibile dubitare dell'esattezza delle cifre in essi riportate e si può ipotizzare che anche parte delle merci in uscita da Trieste venissero contrabbandate e non fossero contabilizzate, questi dati sono comunque utili per indicare ordini di grandezza e linee di tendenza. La quantità di canapa grezza che transitava per tale scalo diretta verso il suo hinterland era senz'altro minore di quella commercializzata a Venezia e Ancona e, soprattutto, pare contrarsi rapidamente nella seconda metà degli anni '50. Infatti crebbe dalle 600 centinaia del 1752 alle 927 del 1754, per poi scendere velocemente alle 485 del 1758⁷⁷.

Invece, a partire dagli anni '60, la quantità di fibra lavorata in Trieste cominciò ad aumentare in parallelo al contemporaneo sviluppo della manifatture cittadine volte alla produzione del sartiame e delle vele necessarie alla navigazione (vedi tabella 10).

Tale fenomeno, che mutò profondamente il ruolo rivestito dalla canapa all'interno dell'economia cittadina, fu frutto inizialmente dell'azione congiunta della burocrazia austriaca residente il loco e di uno dei più facoltosi mercanti attivi sulla piazza – il già citato Giacomo Balletti – in un contesto in cui gli interessi personali e privati e quelli pubblici e statali si accavallavano e si confondevano. Non sappiamo, quindi, se a spingere in tale direzione fosse soprattutto la volontà del mercante di mantenere vivo un flusso di traffico che incontrava un momento di difficoltà in seguito alle politiche daziarie della Serenissima, oppure quella degli ufficiali di sostituire le importazioni sviluppando le manifatture nazionali, o magari, cosa forse più probabile, il coincidere di questi diversi interessi. Quello che è certo è che, nel giro di pochi anni crebbe il numero di unità dedite alla produzione di manufatti di canapa – nel 1765 erano già tre, nel 1784 quattro e poi, nel 1794, cinque – che aumentarono le loro dimensioni – dai sei occupati del 1762 si passò ai 54 del 1765 e ai 108 del 1794, cui andavano aggiunte diverse decine di donne impegnate nella filatura – e che crebbe pure la quantità di canapa importata da tali imprese – le 23.000 libbre del 1762 erano già 88.000 nel 1763 e 131.000 nel 1765. Negli anni '90 tali lavorazioni erano esportate in Levante, in Dalmazia e a Ragusa⁷⁸.

*Il presente lavoro nasce all'interno di una più ampia ricerca, attualmente ancora nella fase iniziale, incentrata su Trieste e sul funzionamento del sistema adriatico e dei commerci che attraversavano quel mare nei loro rapporti con le linee dei traffici terrestri e fluviali, sia italiane che dell'Europa dell'Est, tra Sette e Ottocento. Molte delle ipotesi che in esso sono formulate sono quindi, appunto, ancora solamente ipotesi su cui stiamo lavorando, abbozzate in forma non definitiva.

1 Riguardo ai sistemi attuati nel XVIII secolo dai chioggiotti al fine di eludere la sorveglianza delle magistrature veneziane, Sergio Perini (*Chioggia dal Settecento all'età della restaurazione*, Sottomarina 1989, p. 356) scrive che «l'espedito più comune consisteva nel riporre le merci soggette ai dazi nello strato più profondo delle stive, sotto recipienti ricolmi di merci esenti da imposte».

2 Per questa vicenda Archivio di Stato di Venezia (d'ora in poi ASVe), *Cinque Savi della Mercanzia* (d'ora in poi Savi), II s., b. 116. Per quanto riguarda i pesi, una libbra grossa era pari a 476,9987 grammi, mentre un funto a 560,060 grammi. Per quanto riguarda le monete, invece, «le carte (anche) contrattuali preferiscono sistematicamente un più agile arrotondamento di un fiorino per 5 lire» (P. Iancis, «Manifattori e lavoranzia». *Le forme del lavoro a Gorizia nel Settecento*, Gorizia, 2001, pp. 15-16).

3 Per le storie dell'Adriatico non si può non rimandare ai numerosi lavori di Sergio Anselmi.

4 Sull'Adige T. Fanfani, «L'Adige come arteria», in G. Borelli (a cura di), *Una città e il suo fiume*, Venezia, 1977, pp. 571-629. Sulle vie commerciali veneziane P. Lanaro Sartori, «Venezia e le grandi arterie del commercio internazionale tra '500 e '700», in G.

Borelli (a cura di), *Mercanti e vita economica nella Repubblica veneta*, secc. 13-18, Verona, 1985, pp. 273-351. Sul traffico di Sottovento anche M. Costantini, ««Sottovento». I traffici veneziani con la sponda occidentale del medio-basso Adriatico», in *Proposte e ricerche* 49 (2002), pp. 7-22.

5 L'elenco completo comprendeva, oltre alle città citate nel testo, Argenta, Longostrino, San Cataldo, Barletta, Cartegena, Caenta di Calabria, Burgo, Zelandia, Valenzia, Gallipoli, Giovinazzo.

6 Su tale dazio P. Preto, «Il regime fiscale e la dogana in epoca veneta», in G. Borelli (a cura di), *Una città e il suo fiume. Verona e l'Adige*, Verona, 1977, pp. 646-652.

7 Per quanto concerne la questione del Traffico di Sottovento e Sopravvento rimandiamo a ASVe, Savi, II S., b. 184, 1705-1724. Per il punto di vista dei gestori delle Dogane si veda anche la relazione inviata da Giovanni Antonio Tidoni, governatore alla dogana di transito, ai Deputati alla regolamentazione delle tariffe commerciali. In essa Tidoni sosteneva che il «Transito Sottovento, Ponente e Terre aliene» era concesso alle barche che navigavano sul Po, alle «corriere» di Firenze, Bologna, Modena e Ferrara, ai «burchi» di Verona sull'Adige, alle barche di Este per Goro, alle carrozze dei cavallari di Verona e Brescia e a qualsiasi imbarcazione, suddita veneziana o forestiera, diretta per mare dalla punta di Goro in poi, a tutte le isole del Mediterraneo, alla costa dell'Africa nord occidentale, a tutte le coste della penisola italiana, della Francia e fuori dello stretto di Gibilterra a tutto il Ponente. Il Transito Sopravvento e Levante, invece, cominciava da Capo d'Istria e continuava per la Dalmazia, il Levante suddito, tutte le coste del Levante alto, la Siria e l'Egitto (ASVe, *Inquisitori di Stato* (d'ora in

poi Inquisitori), 903, s.d.).
 Si veda anche *Relazioni dei rettori veneti nel Dogado*. Podestaria di Chioggia, Milano, 1982.
 Giuseppe Gullino ("I patrizi veneti e la mercatura", in G. Borelli (a cura di), *Mercanti e vita economica nella Repubblica veneta (secoli XIII - XVIII)*, Verona, 1985, p. 426) scrive che a partire dalla fine del XVI secolo i patrizi veneziani si dedicarono «quasi esclusivamente al mercato della terra: o meglio, alla produzione ed allo smercio dei prodotti agricoli, che nella maggior parte dei casi non venne affatto delegata agli agenti o fattori».
 8 Sulla fine del predominio veneziano in Adriatico G. Zalin, "La caduta della Repubblica di Venezia e le sue conseguenze nel sistema marittimo-commerciale alto-Adriatico", in F. Agostini (a cura di), *L'area alto-adriatica del riformismo veneziano all'età napoleonica*, Venezia, 1998, pp. 63-90, P. Lanaro, *I mercati nella Repubblica veneta. Economie cittadine e stato territoriale (secoli XV - XVIII)*, Venezia, 1999, in particolare pp. 101-125, G. Campos, "Il commercio estero veneziano della seconda metà del '700 secondo le statistiche ufficiali", *Archivio veneto*, XIX (1936), pp. 145-183.
 9 Le imbarcazioni maggiori, indicate nelle fonti come «navi» e dedite ai commerci a più ampio raggio, avevano una stazza superiore alle 100-150 tonnellate (R. Finzi, "Trieste perché", in R. Finzi e G. Panjek (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. I, *la città dei gruppi 1719-1918*, Trieste, 2001, pp. 28-31 e 62-62). Difficile, comunque, valutare con precisione le dimensioni di tali imbarcazioni, poiché gli stessi modelli potevano essere di grandezze assai variabili. In ogni caso pieleghi, trabaccoli e tartane sono indicate nelle fonti come legni di piccole e medie dimensioni e dovevano superare raramente le 100 tonnellate.

Su questo *infra* paragrafo 9.

10 ASVe, Savi, II s., b. 61, 1708-1740. Per la definizione di «sudditi anfibi» ASVe, Savi, I s., b. 763, 10 agosto 1751. Nel corso della Guerra di Successione spagnola, nei primi anni del '700, i francesi penetrarono ripetutamente in Adriatico fin nei pressi della costa dello Stato veneziano per cercare di ostacolare il «contrabbando» esercitato dagli «austriaci» tra Trieste, Fiume, il Po di Goro e la Mesola (S. Ciriaco, *Olio ed ebrei nella Repubblica veneta del '700*, Venezia, 1975, p. 24).

11 ASVe, Savi, I s., b. 385, 7 agosto 1771 e *Deputati alla regolazione delle tariffe mercantili di Venezia e della Terraferma*, b. 65, 11 maggio 1787.

12 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 8, 26 luglio 1738.

13 Sui traffici dei generi alimentari G. Reborà, "Pasta, zucchero, pesce salato. Bisogni alimentari e circolazione del cibi in Europa", in G. Motta (a cura di), *Mercanti e viaggiatori per le vie del mondo*, Milano, 2000, pp. 120-139.

14 *Relazioni*, cit., pp. 96.

15 R. P. Corritore, "Il processo di «ruralizzazione» in Italia nei secoli XVII-XVIII. Verso una regionalizzazione", in *Rivista di storia economica*, 10 (1993), p. 374. Utilizziamo qui la frase che Corritore riferisce agli spazi economici padani.

16 Sulla crescita di Trieste Finzi, Trieste, cit., pp. 13-66 e M. Breschi, A. Kalc e E. Navarra, "La nascita di una città. Storia minima della popolazione di Trieste, secc. XVIII-XIX", in Finzi e Panjek (a cura di), *Storia*, pp. 69-236 e il saggio, contenuto in questo quaderno, di Carlo Gatti.

17 Per la posizione di Chioggia Perini, Chioggia, cit., pp. 339 e 361. Perini scrive: «Chioggia, grazie alla sua posizione geografica, costituiva il punto di convergenza di varie direttrici commerciali, parte delle quali si raccor-

dava con importanti linee dei traffici che attraversavano la Dominante. I frequenti collegamenti marittimi con le principali città adriatiche, istriane e italiane si integravano con gli intensi scambi sulla densa rete idroviaria, che, alimentata dal corso inferiore del Brenta, Bacchiglione e Adige, intersecava l'area meridionale del distretto raccordandosi con il delta padano. I flussi commerciali del mare e della terraferma confluivano verso la Dominante, grazie a un articolato sistema di canalizzazione lagunare che permetteva il transito dei più diversi tipi di imbarcazioni». Si veda anche *Relazioni dei rettori veneti nel Dogado*, cit.

18 Per la consistenza della marineria P. G. Lombardo, "Sulla marineria chioggiotta in età moderna (nota)", in *Archivio veneto*, CXIV (1983), pp. 115-123.

19 *Relazioni dei rettori veneti*, cit., pp. 8, 10, 44, 45, 61-62, 84. Sui rapporti tra i padroni di barca chioggiotti e i mercanti bresciani, bergamaschi e padovani anche ASVe, Savi, II s., b. 184, 10 ottobre 1705.

20 ASVe, Savi, b. 137, fasc. 8, 12 agosto 1738 e b. 843, 20 luglio 1749.

21 *Indicazione dei vantaggi che procura il porto di Chioggia al commercio sopra i tre porti di Goro, Malamocco, Trieste [...] al direttorio esecutivo la municipalità di Chioggia*, 1797. In essa si affermava, tra l'altro, che «le circostanze locali e interne della posizione di Chioggia, ricca di canali conducenti a vari fiumi, la rende il sito più idoneo per essere il porto e l'emporio della Svevia, dell'alto Reno, della Franconia, della Baviera e di Modena, e della Lombardia austriaca, papale e veneta, felicitata inoltre dal lieve costo della mano d'opera, dalla facilità dei trasporti che tutti succedono per acqua, da un sicuro porto per ricevere i bastimenti e da pronte derrate dello Stato per il ricarico dei bastimenti ivi arrivati».

- 22 M. Etonti, "Per una storia demografica di Chioggia nei secoli XVII e XVIII", in Società italiana di Demografia (a cura di), *La demografia storica delle città italiane*, Bologna, 1982, p. 308 e, più in generale, pp. 305-320. Perini, *Chioggia*, cit., pp. 163-337; *Relazioni dei rettori veneti*, cit., pp. 119-200.
- 23 Perini, *Chioggia*, cit., pp. 187 e 366. ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 8, 28 luglio e 8 agosto 1739.
- 24 ASVe, Savi, I s., b. 385, 7 agosto 1771 e *Deputati alla regolazione delle tariffe mercantili di Venezia e della Terraferma*, b. 65, 11 maggio 1787.
- 25 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 25 gennaio 1732. Per la crescita demografica dell'Istria del Settecento si veda E. Ivetic, *La popolazione dell'Istria nell'età moderna. Lineamenti evolutivi*, Trieste-Rovigno, 1997, in particolare, per Rovigno, pp. 225-229.
- 26 Per una idea di massima dei bilanci dell'Impero asburgico, e quindi per poter valutare lo sforzo fatto per lo sviluppo di Trieste, A. Di Vittorio, "Un caso di correlazione tra guerre, spese militari e cambiamenti economici: le guerre asburgiche della prima metà del XVIII secolo e le loro ripercussioni sulla finanza e l'economia dell'Impero", in *Nuova rivista storica*, LXVI (1982), pp. 58-81.
- 27 Su questo L. Panariti, "Il «dannato commercio». Trieste nel XVIII secolo", in *Metodi e ricerche*, XVII, 2 (1998), pp. 111-1117; G. Bussolin, *Della imperiale privilegiata compagnia orientale nel secolo scorso e del Lloyd austro-ungarico nel secolo presente. Studio storico*, Trieste, 1882, pp. 29-164; F. Babudieri, *Le vicende della compagnia di Ostenda nell'Europa del primo Settecento*, Bologna, 1977; Id., *L'espansione mercantile austriaca nei territori d'oltremare nel XVIII secolo e i suoi riflessi politici ed economici*, Milano, 1978;
- W. Markov, "La Compagnia asiatica di Trieste (1775-1785)", *Studi storici*, 1 (1961), pp. 3-28; e soprattutto, per valutare la qualità di tali progetti G. Gilibert, "Il mercante, il banchiere e l'imperatrice. L'avventura coloniale della Compagnia Asiatica di Trieste", in R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, (a cura di), *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici 1719-1918*, Trieste, 2003, pp. 3-20.
- 28 Sui tentativi imperiali si veda G. Bigatti, *La provincia delle acque. Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e Ottocento*, Milano, 1995, in particolare pp. 146-187.
- 29 Sulla vita e la carriera di Cervelli A. Caracciolo, *Fortunato Cervelli ferrarese «neofita» e la politica commerciale dell'Impero*, Milano, 1962 e Id., "Contrasti sulla fiera e il regime doganale a Trieste nel 1730", in *Archivio veneto*, LXX (1962), pp. 55-63. Sull'importanza "strategica" del controllo di possessi fondiari nelle aree di snodo delle correnti dei traffici ai fini della gestione del contrabbando si veda D. Andreozzi, "Circuiti di scambio e polo cittadino. Razionalità economiche nella montagna piacentina tra Quattro e Cinquecento", in A. Gardi, M. Knapton e F. Rurale (a cura di), *Montagna e pianura. Scambi e interazione nell'area padana in età moderna*, Udine, 2001, in particolare pp. 79-94. Per l'importanza della provincia di Ferrara e del dazio di Ponte Lagoscuro Bigatti, *La provincia*, cit., p. 154.
- 30 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 1, 28 settembre 1731 e I s., b. 843, fasc. 1, 6 agosto 1748 e 3 novembre 1748. *La fiera ed il commercio di Trieste nel 1731. Lettere inedite alla Repubblica di Venezia*, Venezia, 1786, p. 3.
- 31 *Relazioni dei rettori veneti*, cit., p. 86.
- 32 ASVe, Savi, II s., b. 13, 17 maggio 1749.
- 33 ASVe, Savi, II s., b. 137, 1 giugno 1733.
- 34 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 15 maggio e 1 giugno 1733 e b. 13, II s., 1 aprile 1749.
- 35 Il rimando è, naturalmente, alla teoria dei vantaggi comparati di David Ricardo.
- 36 B. Supple, *La natura dell'impresa*, in *Storia economica Cambridge*, vol. V, *Economia e società in Europa nell'età moderna* a cura di E. E. Rich e C. H. Wilson (tr. it di *The Cambridge Economic History of Europe*, vol. V, *The Economic Organization of Early Modern Europe*, Cambridge, 1977), Torino, 1978, p. 489; L. Panariti, *Privilegi, commerci, assicurazioni e credito a Trieste tra Settecento e primo Ottocento*, WP, Università degli Studi di Trieste, Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche, Trieste, 2000, pp. 21-38.
- 37 Su questo A. Caracciolo, *Le port franc d'Ancône. Croissance et impasse d'un milieu marchand au XVIIIe siècle*, Paris, 1965.
- 38 Sulla «Guerra del riso», D. Andreozzi, "«Gli urti necessari». Dalla manifattura all'industria (1718-1914)", in R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek, *Storia economica e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici 1719-1918*, Trieste 2003, pp. 541-542.
- 39 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 14, 17, 19 e 26 maggio, 2 giugno, 20 luglio, 10 settembre 1731, fasc. 2, 25 gennaio e 12 dicembre 1732 e 15 aprile, 1 giugno e 27 luglio 1733, fasc. 4, 21 giugno 1735 e fasc. 8, s.d. Già tra il 1713 e il 1714, ben prima della proclamazione del porto franco, una quarantina di navi si erano recate a Ancona a caricare frumento, canapa e lino e ancora per gli anni '70 del XVIII secolo Alberto Caracciolo registra circa cinquanta carichi di frumento

diretti a Genova, Marsiglia e Barcellona, circa venti di zolfo per Londra, Marsiglia, Genova e l'Olanda, più di trenta di mais per Genova, Londra e Marsiglia e una quarantina di canapa per Genova, Londra e Marsiglia (Caracciolo, *Le port*, cit., pp. 144 e 163).

40 Molte di queste informazioni in una relazione stilata alla fine degli anni Quaranta dai Cinque Savi, ASVe, Savi, II s., b. 13, 15 maggio 1749 e 137, fasc. 2, 1 giugno 1733.

41 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 15 aprile 1733 e b. 13, 15 maggio 1749.

42 Caracciolo, *Le port*, cit., p. 200. ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 15 aprile 1733 e fasc. 7, 23 febbraio 1737. Non siamo in grado, però, di valutare in che misura la cifra indicata dal Console possa indicare un eventuale successo delle mosse attuate dai Veneziani per contenere i traffici di Ancona; su queste torneremo tra poco.

43 Citiamo da Caracciolo, *Le port*, cit., p. 212.

44 Per la storia della coltivazione della canapa nello Stato veneziano si veda P. G. Lombardo, "Il problema della canapa nello Stato veneziano e il canonico Camillo Storni di Montagnana (1747-1802)", in A. Gambasin (a cura di), *Contributi alla storia della chiesa padovana nell'età moderna e contemporanea*, Padova, 1984, pp. 185-217 e I. Pastori Bassetto, "La coltivazione e il commercio della canapa nella Repubblica veneta", in *Archivio veneto* (1993), pp. 5-65.

Pastori Bassetto scrive (pp. 12 e 27) che «tutti i possidenti dei distretti di Montagnana e Colonia furono costretti a seminare, per ogni paio di buoi posseduti, due campi a canapa, così nel 1476 i campi "obbligati" ammontarono a ottocento»; poi, aggiunge che dalla fine del '600, «si imputarono annualmente i distretti per una quantità di canapa stabilita a priori dall'Arsenale» e alle Comunità

fu assegnato il compito di ripartirla «in proporzione ai terreni coltivati e agli animali che li lavoravano». Invece tra Cinque e Settecento, le modalità con cui il pubblico esercitava i suoi diritti sul prodotto variarono spesso, mantenendo comunque inalterati gli aspetti fondamentali delle prerogative statali. Nel '600 si arrivò a imporre l'obbligo di concentrare a Venezia pure la canapa non utilizzata nell'Arsenale e destinata agli «usi privati» (ASVe, Savi, II s., b. 13).

45 ASVe, Savi, II s., b. 13. Su questo pure Pastori Bassetto, *La coltivazione*, cit., pp. 14-28 e Lombardo, *Il problema*, cit., pp. 196-201. Lombardo scrive (p. 201) che «malinconicamente nel 1736 si constata che per clima o per altra causa i "canevi" di Montagnana erano "sempre" stati considerati "assai inferiori" a quelli di Bologna. La canapa migliore o era nascosta o venduta prima di essere presentata al rappresentante [dell'Arsenale]».

Va ricordato il fatto che mentre nel mercato «pubblico» il prezzo era fissato amministrativamente dallo Stato, nel mercato privato il prezzo era dettato dal gioco della domanda e dell'offerta.

46 Pastori Bassetto, *La coltivazione*, cit., p. 22.

47 ASVe, Savi, II s., b. 13. Lombardo, *Il problema*, cit., p. 201. Da Montagnana effettivamente vennero inviate all'Arsenale 200.000 libbre di canapa nel 1684, nel 1687 e nel 1688 150.000 libbre, nel 1708 e 1709 80.000 libbre e nel 1735 120.000 libbre (*ibid.*, p. 201 e Pastori Bassetto, *La coltivazione*, cit., p. 25 n. 107).

48 ASVe, Savi, II s., b. 13, 18 marzo 1750.

49 ASVe, Savi, II s., b. 13, 30 dicembre 1727. Ne uscirono, infatti, oltre 712.000 chilogrammi. Tra le località della Terraferma, fu Verona ad importare la maggior

quantità di canapa. Lì ne vennero inviate oltre 341.000 libbre, cui si aggiunsero altre 68.841 libbre inviate a Brescia attraverso la dogana di Verona. Vicenza e Udine, invece, ne importarono circa 187.000 libbre cadauna e Pordenone 151.646. Altre quantità ragguardevoli furono poi dirette verso centri minori: 92.396 libbre a Portogruaro, 68.642 a Bassano, 66.640 a Cittadella, 58.725 a Castelfranco. Treviso ne importò quasi 52.000. Altri centri (come Mirano, Mestre, Palma, Roncade, Este, Oderzo, Padova etc.) ne importarono quantità molto minori. A Chioggia ne vennero inviate poco più di 27.000. La entità delle esportazioni verso la terraferma potrebbe far supporre che i canali attraverso cui la canapa giungeva nella Tana non si limitassero agli ordinativi fatti dallo Stato a Bologna e nei distretti di Montagnana e Colonia e che il fabbisogno complessivo superasse le quantità che il pubblico faceva giungere da tali località.

50 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 1, 20 luglio 1731 e fasc. 7, 6 settembre 1736.

51 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 15 aprile e 1 giugno 1733.

52 ASVe, Savi, II s., b. 13, 12 settembre 1733.

53 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 1 luglio e 4 e 6 agosto 1733 e b. 13, fasc. 1667-1770, 1749.

54 ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 2, 27 luglio e 4 settembre 1733 e b. 13, fasc. 1667-1770, 12 settembre e 4 novembre 1733 e 28 settembre 1756.

55 ASVe, Savi, II s., b. 13, fasc. 1667-1749, 1749. Più volte i Savi affermarono che le esportazioni di canapa verso Ponente erano completamente bloccate da molti anni, ma in un'unica occasione riferirono un dato diverso, sostenendo che dal 1729 al 1733 ne erano state

esportate 56.774 libbre (Kg. 27.081,12). Un dato che comunque non muta la situazione.

56 Caracciolo, *Le port*, cit., pp. 201-201, 211-217 e 230-231. ASVe, Savi, II s., b. 137, fasc. 4, 2 luglio 1735 e fasc. 7, 24 novembre 1736, 16 e 23 febbraio 1737.

57 ASVe, Savi, II. S., b. 13, fasc. 1667-1777, 1 aprile e 5 luglio 1749 e 20 febbraio 1744.

58 ASVe, Savi, II s., b. 13, fasc. 1667-1777, 1749 e fasc. 1747-1754, 12 gennaio 1751.

I Deputati e i Savi motivavano la loro posizione proprio con l'evidenza dei fatti che parlavano da «sé stessi», in una situazione in cui «l'esperienza fa cogliere l'utile della popolazione, il vantaggio del minuto interno commercio e la utilità della navigazione e del grande esterno commercio».

59 ASVe, Savi, II s., b. 13, 21 agosto 1749. I magistrati veneziani sottolineavano anche come gli introiti derivanti della presenza di imbarcazioni nel porto – le spese della ciurma per vitto, alloggio e divertimenti, i costi per la permanenza in porto, i ricavi dei facchini – fossero comunque vitali per l'economia della Dominante, in parte sostituendo i mancati introiti dei dazi.

60 ASVe, Savi, II s., b. 13, fasc. 1746-1754, 12 gennaio e 22 marzo 1752 e 23 gennaio 1754.

61 ASVe, Savi, II s., b. 13, 1749.

62 Pastori Bassetto, *La canapa*, cit., pp. 40-41.

63 Per quanto riguarda lo sviluppo della produzione della canapa «nazionale», momento della crescita della produzione della canapa che nel '700 interessò ampie zone d'Italia, Pastori Bassetto, *La canapa*, cit., pp. 38-62 e Lombardo, *Il problema*, cit., pp. 201-203.

64 ASVe, Savi, II s., b. 13, 18 marzo 1750, 4 maggio 1751, 28 settembre 1756 e b. 365,

21 aprile 1762.

Pastori Bassetto, *La canapa*, cit., p. 31.

65 ASVe, *Patroni e provveditori dell'Arsenale*, b. 541, 14 settembre 1788 e 4 luglio e 22 agosto 1798.

66 Caracciolo, *Le port*, cit., p. 216. ASVe, Savi, I s., b. 843, 17 ottobre 1752.

67 ASVe, Savi, I s., b. 843, 20 aprile e 2 luglio.

68 Per questo ASVe, Savi, I s., bb. 753, 754, 755, 757, 759, 673 e 843.

69 Sui vari tipi di nave Finzi, *Trieste*, pp. 28-32 e le accurate indicazioni bibliografiche a nota 54 pp. 61-62; L. Gatti, *Navi e cantieri della Repubblica di Genova (secoli XVI-XVIII)*, Genova 1999, pp. 211-250; P. Lodigiani, *Barche tradizionali italiane*, 1992 e M. Bonino, "Tipi e tradizioni navali italiane dei sec. XIX e XX: un approccio per aree culturali", in T. Fanfani (a cura di), *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, Napoli, 1993, pp. 411-427.

70 Nel 1765 ne giunsero tredici con bandiera napoletana e due con quella ottomana, nel 1766 sei e due, nel 1768 due e due, nel 1779 solo quattro con quella ottomana e nel 1781 cinque e due. Pur se non ne abbiamo la certezza, infatti, tali legni possono essere appartenenti a marinerie di centri delle sponde adriatiche.

71 Approdarono 172 tartanone con bandiera pontificia, cinque con bandiera napoletana e, appunto, due con quella francese. Per quanto riguarda le tartane, invece, ne giunsero 73 con bandiera ottomana, 22 francese, 19 veneziana, 14 maltese, 10 napoletana, 10 pontificia, 6 genovese, una inglese e una sarda.

72 Pure la bandiera francese, anche se non ne abbiamo la certezza, può essere riferita a uno scalo mediterraneo e in particolare

al porto di Marsiglia.

Per le navi ragusee vedi A. Di Vittorio (a cura di), *Ragusa e il Mediterraneo: ruolo e funzione di una Repubblica marinara tra Medioevo ed età moderna*, Bari, 1990.

Per il tonnellaggio dei brigantini Gatti, *Navi*, cit., p. 174.

73 I periodi coperti dalle informazioni degli osservatori e da noi esaminati sono i seguenti: aprile-dicembre 1752 (incompleti); gennaio-dicembre 1753 (incompleti); gennaio-dicembre 1754 (incompleti); marzo, agosto-dicembre 1755 (incompleti); gennaio-novembre 1756 (incompleti); 23 febbraio-31 dicembre 1765 (giorni 311); 1 gennaio-31 dicembre 1766 (giorni 365); 1 gennaio-21 marzo, 28 marzo-1 agosto, 8 agosto-5 dicembre 1767 (giorni 235); 20 febbraio-9 aprile, 16 aprile-30 aprile, 24 maggio-18 giugno, 25 giugno-19 novembre, 3-31 dicembre 1768 (giorni 267); 1 gennaio-6 maggio 13 maggio-31 dicembre 1769 (giorni 329); gennaio, febbraio, marzo, giugno, settembre-dicembre 1770 (incompleti); febbraio-giugno, agosto, novembre-dicembre 1771 (incompleti); gennaio-dicembre 1772 (incompleti); gennaio-giugno, settembre-dicembre 1773 (incompleti); 26 febbraio-31 dicembre 1774 (giorni 300); 1-7 gennaio, 14 gennaio-13 maggio, 20 maggio-15 luglio, 22 luglio-2 settembre, 9 settembre-27 ottobre, 4-11 novembre, 2-31 dicembre 1775 (giorni 285); 1 gennaio-30 marzo, 6 aprile-2 settembre, 7 settembre-12 ottobre, 19 ottobre-28 dicembre 1776 (giorni 335); 16 febbraio-31 maggio, 1-30 luglio, 16-30 agosto, 16 novembre-31 dicembre 1780 (giorni 197); 1-15 gennaio, 22 gennaio-20 febbraio, 22-31 marzo, 1 aprile-14 maggio, 22 maggio-21 giugno, 8-15 luglio, 22 agosto-15 settembre 1781 (giorni 164); 16 maggio-22 luglio, 1 settembre-29 ottobre, 9-21 novembre, 1-31

dicembre 1782 (giorni 172);
febbraio- luglio 1785 (incompleti);
gennaio-marzo, luglio- dicembre
1786 (incompleti); gennaio-
maggio, luglio-dicembre 1787
(incompleti); gennaio 1788 (incom-
pleti). L'indicazione «incompleti»
significa che non siamo in grado di
indicare con precisione il numero
dei giorni di cui sono segnalati gli
approdi. Per questo ASVe, Savi, I s.,
bb. 753, 754, 755, 757, 759, 763, 843.

74 Per quanto riguarda le balle di
canapa grezza abbiamo trovato
alcune fonti che ne indicano il peso
in circa 383-385 libbre; ma si tratta
di prove del tutto indiziarie.

75 Andreozzi, "Gli «urti...», cit.,
p. 565 e D. Andreozzi e L. Panariti,
«Uno dei generi importantissimi
del commercio». *Linee di ricerca sul
commercio della canapa nell'area
alto adriatica nel XVIII secolo*,
in corso di pubblicazione.
Per quanto cencerne la lavorazione
della canapa nel Goriziano
anche Iancis, «Manifattori,
cit., pp. 159-172.

76 ASVe, Savi, II s., b. 13,
8 agosto e 19 novembre 1750.

77 Per un esempio del modo in cui
il contrabbando poteva incidere
nella statistiche ufficiali degli Stati,
M. Della Valentina, "Manifattura
serica, evasione fiscale e contrab-
bando a Venezia nel Settecento",
in *Annali dell'Istituto italo-germanico
in Trento*, XXIV (1998), pp. 53-86.

78 Andreozzi, "Gli «urti...»,
cit., pp. 576-577.